

Инвестираме във Вашето бъдеще



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

РАЗРАБОТВАНЕ НА ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.

ДОКЛАД № 7

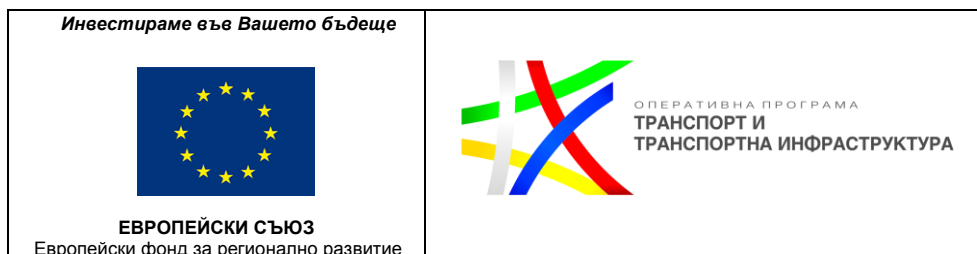
„СТРАТЕГИЧЕСКА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА”

НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ

МАЙ 2017 Г.



Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

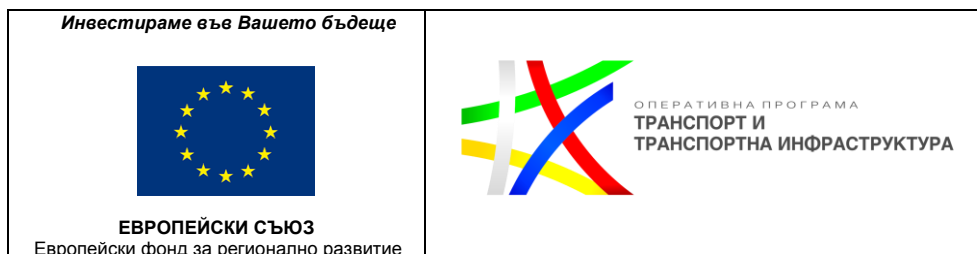


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

СЪДЪРЖАНИЕ

Списък на съкращенията:	3
Въведение.....	5
I. Съдържание и основни цели на ИТС и връзка с други стратегии, планове и програми.....	6
I.1. Същност на ИТС	6
I.2. Цели, приоритети, задачи и мерки в ИТС	7
I.3. Идентифицирани проекти и сценарии в ИТС	20
I.4. Връзка на ИТС 2030 с други стратегии, планове и програми	28
I.4.1. Стратегическа и нормативна рамка за изработване на ИТС.....	28
I.4.2. Връзка с други планове и програми, в т.ч. такива, поставящи цели по опазване на околната среда	29
II. Аспекти на текущото състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на ИТС.....	31
II. 1. Текущо състояние на околната среда	31
II.2. Евентуално развитие на аспектите на околната среда без прилагането на ИТС.....	31
III. Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати.....	34
IV. Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към ИТС, включително отнасящи се до райони с особено екологично значение, като защитени зони по ЗБР	35
V. Цели на опазване на околната среда на национално и международно ниво и начина, по който са взети предвид при изготвянето на ИТС 2030.....	43
VI. Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве при реализиране на предвижданията на ИТС.....	44
VI.1. Въздействие на ниво „Стратегически цели, Специфични приоритети, Конкретни цели и мерки“.....	44
VI.2. Въздействие на ниво „проекти“	44
VI.3. Трансгранично въздействие	45
VII. Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на ИТС върху околната среда и човешкото здраве	50
VII. 1. Мерки за отразяване в окончателния вариант на ИТС.....	50
VII. 2. Мерки за изпълнение при прилагането на ИТС.....	51
VIII. Мотиви за избор на разглежданите алтернативи	55
IX. Методи за извършване на ЕО и трудности при събиране на информацията	56
X. Мерки по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда по време на прилагането на ИТС.....	57
XI. Заключение	60
XII. Източници на информация	61
XIII. Справка за проведените консултации	61
ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ НЕТЕХНИЧЕСКОТО РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ЕО:	61

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

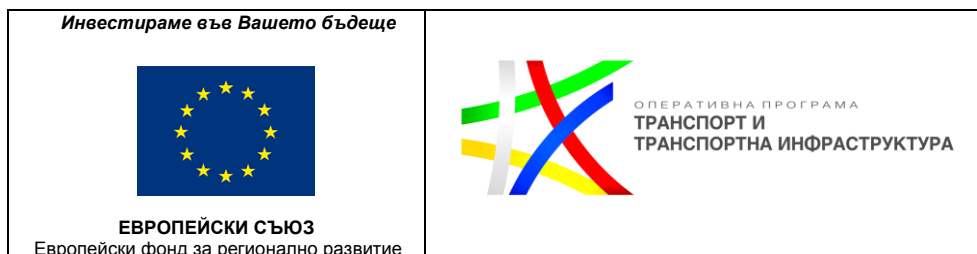


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура”
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДЖ-ПП	Български държавни железници – пътнически превози
БДЖ-ТП	Български държавни железници – товарни превози
БУЛРИС	Българска речна информационна система
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ГИСУПОТ	Глобална информационна система за управление на пристанищата за обществен транспорт
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕК	Европейска комисия
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕСУЖМ	Единна система за управление на железопътната мрежа
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗЗ	Защитена зона
ЗЗШОС	Закон за защита от шума в околната среда
ЗКН	Закон за културното наследство
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗП	Закон за пътищата
ЗТ	Защитена територия
ЗЧАВ	Закон за чистотата на атмосферния въздух
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИАПД	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
ИТС	Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
КАВ	Качество на атмосферния въздух
МАС	Мобилни автоматични станции
МКА	Мултикритериален анализ
МКД	Максимална допустима концентрация
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторни превозни средства
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МСЕ	Механизъм за свързана Европа
МТИТС	Министерство на транспорта , информационните технологии и съобщенията
МФИ	Международни финансови институции
НИМХ	Национален институт по метеорология и хидрология

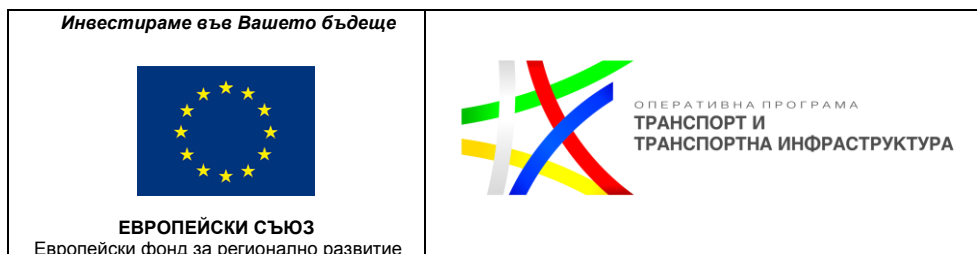
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

НКСИП	Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“
НСИ	Национален статистически институт
НФ	Национално финансиране
ОГПТ	Общ генерален план на транспорта
ОД	Основен доклад
ОПРР	Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014 – 2020 г.
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
ОС	Оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони
ПАВ	Полициклични ароматни въглеводороди
ПБВ	Питейно-битово водоснабдяване
ПГЗ	Потенциал за глобално затопляне
ПГ	Парникови газове
ПМ	Пункт за мониторинг
ПУРБ	План за управление на речните басейни
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
РБУ	Район за басейново управление
РЗПРН	Район със значителен потенциален риск от наводнения
РКОНИК	Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата
РОУКАВ	Район за опазване и управление качествата на атмосферния въздух
РПМ	Републиканска пътна мрежа
СОЗ	Санитарно-охранителни зони
СП	Стратегически приоритет
СЦ	Стратегическа цел
СШК	Стратегическа шумова карта
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УИ	Управител на инфраструктурата
ТЕМ-Т	Трансевропейска транспортна мрежа
ЕFIP	Европейската федерация на вътрешните водни пристанища ERTMS/
ETCS	European Railway Traffic Management System/European Train Control System
HDM-4	Модел за развитие и управление на пътища
EETS	European Electronic Toll Service
NOTIF-IT	Notifications using Information Technology – База данни за уведомяване за националната железопътна безопасност и технически правила
VTMIS	Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Въведение

Интегрираната транспортна стратегия (ИТС) в периода до 2030 г. се разработва по възлагане на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта.

Мерките в ИТС представляват концепции, които ще бъдат окончателно формулирани в по-нататъшни предпроектни проучвания. Те се отнасят до подобрене на дадено направление, без да се конкретизира относно вида на пътя, трасето или дори вида транспорт/пътуване.

Докладът за екологична оценка се изготвя в изпълнение на изискванията на нормативната уредба по екологична оценка по реда на глава шеста на Закона за опазване на околната среда и Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО).

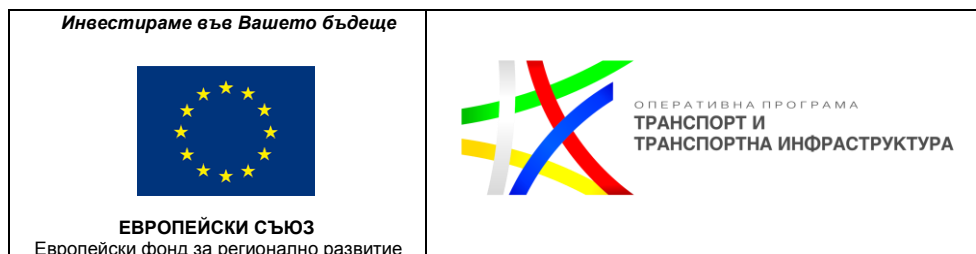
Извършването на ЕО е интегрирано в процеса и етапите на планиране и то от съвсем начален стадий, което позволява в максимална степен идентифициране на вероятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве, сравнение на вариантите за реализиране на ИТС и даване на препоръки за мотивиран избор на екологични варианти/алтернативи.

Съдържанието и нивото на детайлност на предвижданията на ИТС не позволява прогнозиране на точното място, естество, честота и размер на въздействие на предвижданията, поради което цел на оценката е ранна индикация на възможните въздействия.

На база резултатите от анализа на потенциалното значително въздействие, екипът независими експерти, разработващи ЕО е предложил адекватни мерки за максимално ограничаване на негативните ефекти върху околната среда и човешкото здраве. Мерките ще залегнат в следващите етапи на подробно проектиране и изпълнение на конкретни инвестиционни проекти, насоката за развитие на които се дава от настоящата стратегия.

Тъй като ИТС е с национален обхват, съществува вероятност предвижданията на стратегията да засегнат елементи на Националната екологична мрежа. Във връзка с това от МОСВ по време на проведените консултации по обхвата и съдържанието и схемата за провеждане на консултации по ЕО (в писмо с № ЕО-5/13.03.2007 г.) е извършена проверка за допустимост по чл.36, ал.2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС), при която се установи, че ИТС е допустима и няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони от мрежата Natura 2000.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

I. Съдържание и основни цели на ИТС и връзка с други стратегии, планове и програми

I.1. Същност на ИТС

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта.

Документът е съобразен с изискванията за обхват, структура и съдържание на всеобхватен транспортен план и отговаря на приложимите тематични предварителни условия за Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) за периода 2014-2020 г., поети като ангажимент в *Споразумението за партньорство на Република България, очертаващо помощта от ЕСИФ за периода 2014-2020 г.* Изработването на Интегрирана транспортна стратегия на Република България в период до 2030 г. се финансира със средства от Приоритетна ос „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. (ОПТИ).

Стратегията е в съответствие и покрива приоритетите и изискванията, заложиени в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 г., както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа.

Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност. Тя анализира състоянието на съществуващата транспортна система и нейните елементи на национално равнище, като се определят „тесните участъци“ и „слабите места“, които се нуждаят от подобряване.

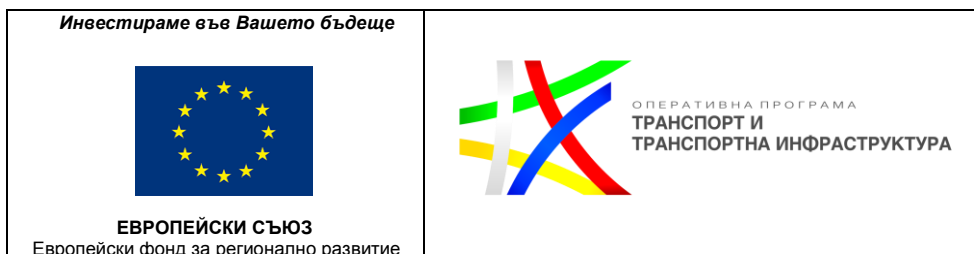
Стратегическият документ съдържа цялостен анализ на проблемите за всеки вид транспорт. На базата на анализите и данните от транспортния модел се определят мерки от инфраструктурен, организационен и оперативен характер, които обхващат автомобилния и железопътния транспорт, вътрешните водни пътища, морския транспорт, пристанищата, мултимодалните връзки и летищната инфраструктура. Идентифицирани са проблемите във всеки сектор и са предложени мерки за справяне с тези проблеми на стратегическо ниво като се използват оптимални решения.

Мерките представляват концепции, които ще бъдат окончателно формулирани в по-нататъшни предпроектни проучвания. Те се отнасят до подобрение на дадено направление, без да се конкретизира относно вида на пътя, трасето или дори вида транспорт/пътуване.

По същия начин, мерките се отнасят до необходимостта да се обърне внимание на определен проблем на транспортната политика, като се прояви гъвкавост при проучването на възможни промени в рамките на по-широкообхватни мерки.

Стратегията дава насоки и варианти за решение на характерните за транспорта проблеми и предизвикателства, като е насочена към адекватно

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

планиране, финансовото осигуряване и оптимална последователност на прилаганите действия и мерки.

Тя обхваща един 15 годишен времеви хоризонт, като решенията са насочени към стратегическия избор на приоритетните насоки и дейности за оптимално развитие на сектор „Транспорт“. Идентифицираните проекти и сценарии (Сценариите за представени в **ПРИЛОЖЕНИЕ 3** на доклада за екологична оценка) в ИТС са генерирани от Националния транспортен модел и съответстват на подробността на Националния транспортен модел – насоки/направления без конкретни местоположение и параметри.

Разработването на проект на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. включва следните дейности:

- Дейност № 1: Подготвителна фаза;
- Дейност № 2: Събиране на данни и създаване на електронна база данни;
- Дейност № 3: Подготовка на Национален транспортен модел;
- Дейност № 4: Извършване на транспортни анализи;
- Дейност № 5: Разработване на мерки;
- Дейност № 6: Оценка на разработените мерки;
- Дейност № 7: Изготвяне на проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.;
- **Дейност № 8: Стратегическа екологична оценка;**
- Дейност № 9: Идентифициране на проекти и процес на планиране;
- Дейност № 10: Преглед на административния капацитет;
- Дейност № 11: Заключителна фаза.

Резултатите от съответните дейности са документирани в следните доклади:

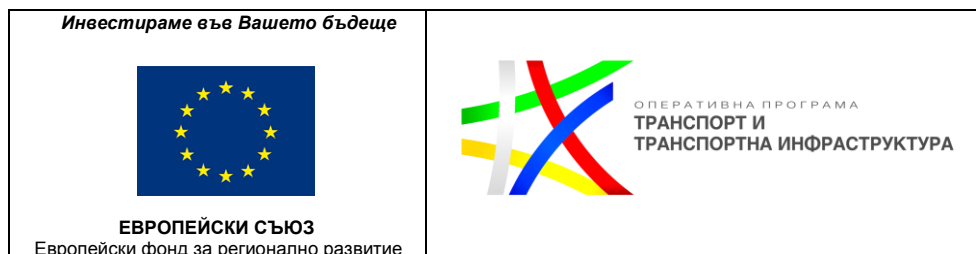
- Встъпителен доклад (Дейност № 1);
- Доклад № 1 „Създаване на електронна база данни и подготовка на Национален транспортен модел“ (Дейност № 2);
- Доклад № 2 „Резултати от анализа“ (Дейност № 4);
- Доклад № 3 „Цели и мерки“ (Дейност № 5 и Дейност № 6);
- Доклад № 4 „Оценка на административния капацитет“ (Дейност № 10);
- Доклад № 5 „Окончателен Национален транспортен модел“ (Дейност № 3);
- Доклад № 6 „Проект на Окончателен доклад на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.“ (Дейност № 7 и Дейност № 9);
- Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка (СЕО)“ (Дейност № 8);
- Окончателен доклад (Дейност № 11).

Дейност № 8: Стратегическа екологична оценка е започнала успоредно с Дейност № 1.

1.2. Цели, приоритети, задачи и мерки в ИТС

Стратегията определя **3 стратегически цели (СЦ)**, които обхващат **стратегически приоритети (СП)**, всеки от които съдържа рамка от **конкретни цели (задачи)**. На тази

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

база са определени приложимите **мерки, а на база Националния транспортен модел са генерирани проектите**, които са най-подходящи и приоритетни за постигане на съответните цели.

В ИТС се разглеждат по отделно всички видове транспорт, а именно:

- Железопътен;
- Автомобилен;
- Воден;
- Въздушен;
- Интермодален.

По-долу са изброени СЦ, СП и конкретните цели, вкл. начина на определяне на мерките за различните видове транспорт.

Предложени са мерки, които са насочени към решаване на проблемите, идентифицирани при всяка конкретна цел. Насоките на мерките са в три раздела, които обхващат различни аспекти на транспортната система:

- 1) *Организация, включваща: нормативна база; институции; други (с описание);*
- 2) *Инфраструктура, включваща: капацитет; наличност; достъпност; качество; други (с описание);*
- 3) *Експлоатация, включваща: подвижен състав; инфраструктура; други (с описание).*

Всяка мярка се разглежда като характер на въздействието:

- Социално;
- Икономическо;
- Екологично - ще се оцени чрез процедурата по Стратегическа екологична оценка (ЕО).

Кодовете пред съответните мерки, определят вида транспорт, за който се отнасят. Означенията за кодовете са следните:

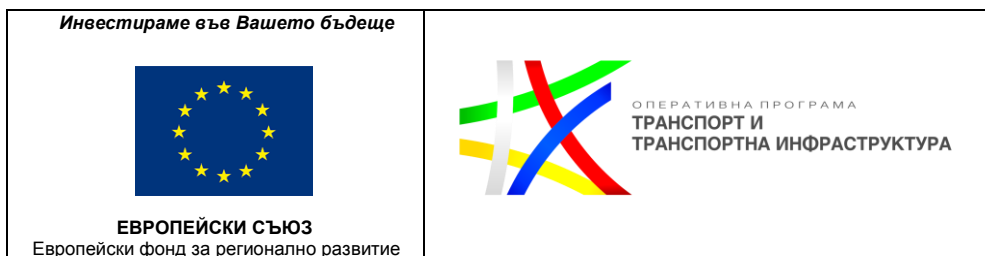
- М - Т - Мерки за транспорта (общо)
- М - А - Мерки за автомобилния транспорт;
- М - Ж - Мерки за железопътния транспорт;
- М - Р - Мерки за речния транспорт;
- М - М - Мерки за морския транспорт;
- М - И - Мерки за интермодалния транспорт.

СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „ПОВИШАВАНЕ НА ЕФЕКТИВНОСТТА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“

Стратегически приоритет 1. „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели
1	М-А	1.1
Въвеждане на механизми за покриване на разходите за		Разработване на схема за определяне и управление на такси за ползване на пътищата.

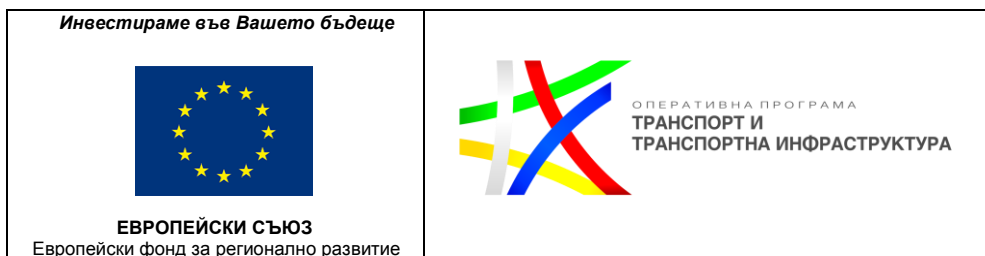
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
	инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.	M-A	1.2	Увеличаване на приходите от ползването на пътищата (увеличаване на доходите за АПИ) чрез въвеждане на електронна такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства.
		M-M	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост
		M-P	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на необходимите финансови средства за управление на държавната собственост
2	Използване на други източници на финансиране на транспортната система. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	M-Ж	2.1	Ускорено изграждане в националната железопътна система на ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2.
		M-Ж	2.5	Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав.
		M-Ж	2.7	Обновяване на базите за извършване на поддръжка, с ново и модерно технологично оборудване и екипировка на подвижния състав.
		M-A	2.1	Въвеждане на интелигентно управление на средствата за поддържане и инвестиции на пътищата чрез постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS (European Electronic Toll Service), използването на интелигентни транспортни системи и предприятие със специална цел, което по най-добър начин може да изпълнява всичките роли на държавата.
		M-A	2.2	Прилагането на системата за е-толинг с цел въвеждане и използване на електронни винетки за леките автомобили чрез използване на системата, която проверява регистрационните номера спрямо плащанията и налага глоби на потребителите, които са в неизпълнение.
		M-M	2.1	Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС
		M-P	2.1	Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС
		M-И	2.1	Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик и нуждите на операторите
3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство	M-M	3.1	Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища.
		M-P	3.1	Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища.
		M-T	3.1	Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура
4	Оптимизиране на транспортната	M-T	4.2	Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



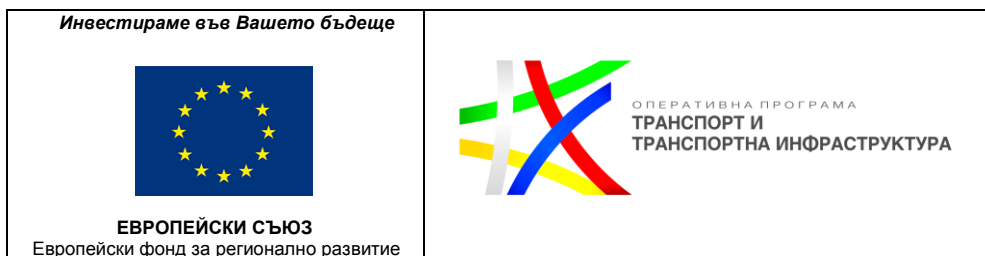
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели	
инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието	М-Ж	4.2	Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура
	М-Ж	4.3	Разработване на система за планиране и управление на поддържането на железния път.
	М-Ж	4.4	Изследване на процедурите и механизмите, по които се сключва договорът между Държавата и Управителя на железопътната инфраструктура за осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура с цел регламентиране на преговорен процес съгласно нормативните документи на ЕС
	М-А	4.1	Създаване на система за наблюдение на състоянието на пътната мрежа.
	М-М	4.2	Създаване на условия за обработка на голямотонажни кораби в основните български пристанища.
	М-М	4.3	Преструктуриране и ново райониране и специализация на пристанищните терминали
	М-М	4.4	Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура
	М-М	4.5	Резервиране на нови терени за бъдещо развитие на пристанищата заложи в генералните планове.
	М-Р	4.2	Преструктуриране, ново райониране и специализация на пристанищата
	М-Р	4.3	Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура
	М-Р	4.4	Резервиране на нови терени за бъдещо развитие на пристанищата заложи в генералните планове.

Стратегически приоритет 2. „Подобряване на управлението на транспортната система“

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели	
5 Внедряване на интелигентни транспортни системи	М-Ж	5.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението. Намалване и оптимизиране на броя и обхвата на диспечерските кръгове.
	М-Ж	5.2	Изграждане на пръстен от оптичен кабел, който да осигури преносна среда за осъществяване на управлението на железопътната мрежа. Преносната системата ще е цифрова.

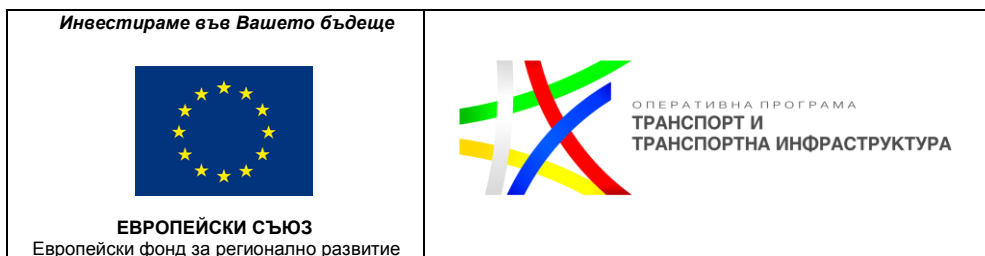
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-Ж	5.3	Проектиране, разработване, въвеждане в експлоатация на единна система за управление на железопътната мрежа (ЕСУЖМ). Разгръщане на системата. Интегриране на други системи към ЕСУЖМ. Системата за управление на железопътната мрежа ще има и функционалност да управлява и капацитета.
		М-М	5.1	Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4
		М-Р	5.1	Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018)
		М-И	5.1	Изграждане на интегрирана интермодална информационна система
6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт	М-Ж	6.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР).
		М-Ж	6.2	Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.
		М-Ж	6.3	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на „Системата за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците”.
		М-М	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-М	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор
		М-Р	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-Р	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор
7	Повишаване на институционалния капацитет	М-Ж	7.1	Създаване на отделни звена в организационно-управленската структура на УИ, железопътните превозвачи и регулаторния орган, които да отговарят за оперативната съвместимост (осигуряване на финансирането, планиране и контрол на дейностите по изпълнение на стратегиите и плановете за внедряване на TCOC и ERTMS).
		М-Ж	7.5	Повишаване на институционалния капацитет чрез увеличаване на специализирания персонал за сметка на общоадминистративния.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



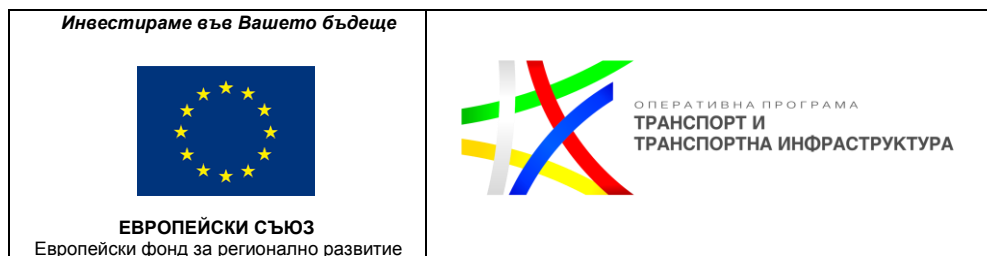
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели	
	М-Ж	7.9	Осигуряване на необходимия институционален и човешки ресурс в ИАЖА за ежедневен контрол на резултатите от разпределението на капацитета с цел гарантиране изпълнението на Наредба № 41 и ЗЖТ.
	М-А	7.1	Разработване на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата
	М-А	7.2	Недопускане на забавяне при реализация на планираните проекти поради недостатъчно финансиране или забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки.
	М-А	7.3	Прилагане на пакет от мерки за повишаване на административния капацитет на АПИ като краен/конкретен бенефициент по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и Механизма за свързване на Европа.
	М-А	7.4	Разработване и изпълнение на вътрешноведомствен план-график (agenda) в АПИ с цел гарантиране на институционалната приемственост за ефективно администриране на проектите и договорите за БФП по ОПТТИ, преминали от НКСИП.
	М-А	7.5	Преглед на академичната и професионална квалификация и ролята на изследователските институти с цел повишаване на административния капацитет
	М-М	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
	М-Р	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
	М-И	7.1	Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози

Стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели		
8	Изграждане и развитие на интермодални терминали	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.
		М-М	8.1	Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа.
		М-М	8.2	Развитие на логистичната инфраструктура

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



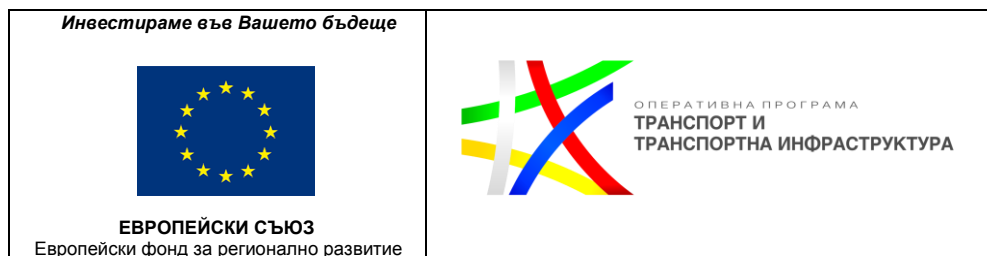
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-Р	8.1	Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа.
		М-Р	8.2	Развитие на логистичната инфраструктура
		М-И	8.1	Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар
		М-И	8.2	Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови
9	Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата	М-Ж	9.1	Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел.

Стратегически приоритет 4. „Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар“

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара	М-Ж	10.1	Проучване и създаване на възможности за предоставяне на обществени услуги за железопътен превоз на пътници на регионално ниво
		М-Ж	10.2	Проучване и създаване на възможности за либерализация на пазара на пътнически железопътни услуги
11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура	М-М	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.
		М-Р	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



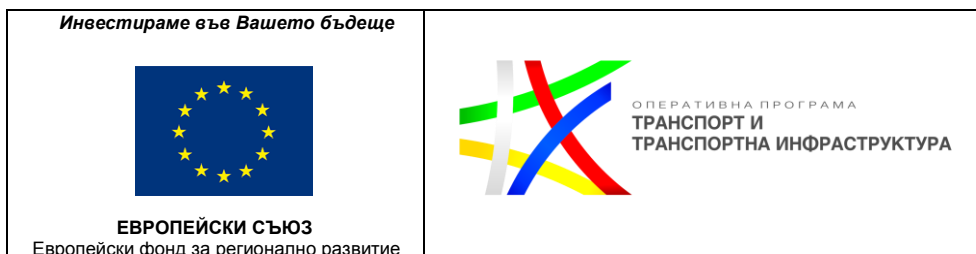
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт	М-Ж	12.1	Необходимо е да се завиши контролът по изпълнение на услугите на пътническият превозвач, за да се повиши качеството на предлаганата услуга.
		М-Ж	12.2	Разработване на ефективна републиканска транспортна схема, която да допринесе за съгласуване, координиране на разписанията на автобусите и влаковете по дадено направление и да се дефинират минималните интервали между тях
		М-А	12.1	Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения.

Стратегически приоритет 5 „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот	М-Ж	13.1	Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.
		М-Ж	13.2	Изработване и въвеждане на единни национални минимални изисквания за поддръжка и ремонт на товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви и изработване на нови ведомствени нормативни документи за ремонт и поддръжка за всеки тип товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви въведени в експлоатация и коригиране на сега действащите, ако противоречат на ТСОС.
		М-Ж	13.3	Предприемане на конкретни действия, насочени към подобряване на финансовото състояние на търговските дружества и държавните предприятия в областта на железопътния транспорт
		М-М	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
		М-Р	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
		14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна,	М-Ж
М-М	14.1			Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

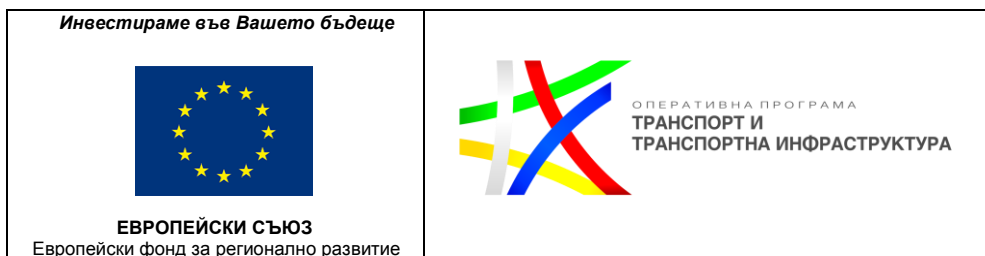
Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
	железопътна, летища, пристанища)	М-Р	14.1	Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите
15	Насърчаване на използването на алтернативни горива	М-А	15.1	Стимулиране използването на биогорива и други възобновяеми горива в транспорта
		М-А	15.2	Използване на Европейските и други фондове за финансиране на мерки за енергийна ефективност в транспорта

СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 2. „ПОДОБРЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СВЪРЗАНОСТ И ДОСТЪПНОСТ (ВЪТРЕШНА И ВЪНШНА)“

Стратегически приоритет 6. „Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство“

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	М-Ж	16.2	Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища
		М-М	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
		М-Р	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
		М-И	16.1	Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали
17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	М-Ж	17.1	Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори. Те не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават и от там и експлоатационните. За тях не са предвидени средства от оперативните програми.

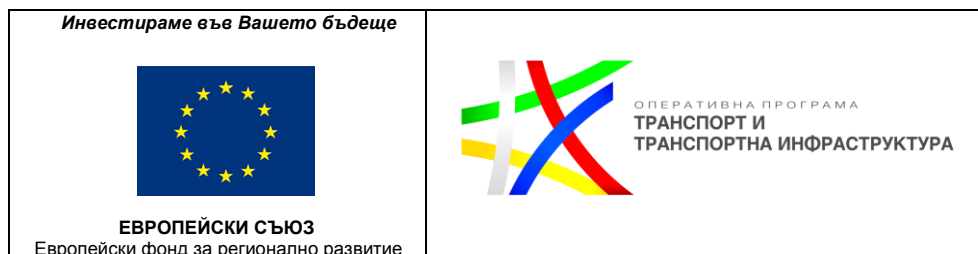
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-И	17.1	Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема
18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа	М-Ж	18.1	За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе.
19	Създаване на оперативна съвместимост	М-Ж	19.2	Подобряване на системата за електрозахранване на железопътните участъци, в които ще се извършва пълен капитален ремонт на тяговите подстанции и пълен или частичен ремонт на контактната мрежа.
		М-Ж	19.3	Достигане на стандартите за железен път, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникация според изискванията на съответните ТСОС-и
		М-Ж	19.5	Актуализиране на националните технически правила с максимално отчитане на изискванията на ТСОС, нотифициране и публично оповестяване в базата данни NOTIF-IT.
		М-Ж	19.6	Актуализиране на Стратегиите и Плановете за внедряване на ТСОС и ERTMS, като се отчете изоставането в реализацията им и необходимият ресурс за финансиране.
		М-Ж	19.7	Цялостна промяна на Наредба 57, в съответствие с европейското и национално законодателство.
		М-Ж	19.9	Създаване на регистър на инфраструктурата.
		М-М	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на морския транспорт и укрепване на международното сътрудничество
		М-Р	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на водния транспорт по река Дунав и укрепване на международното сътрудничество
20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки	М-М	20.1	Подобряване параметрите на подходните плавателни канали и акватории за осигуряване на достъп на голямотонажни кораби в основните български пристанища.
		М-Р	20.1	Оптимизиране на навигационните условия на река Дунав в общия Българо-Румънски участък, чрез отстраняване на стеснените участъци.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



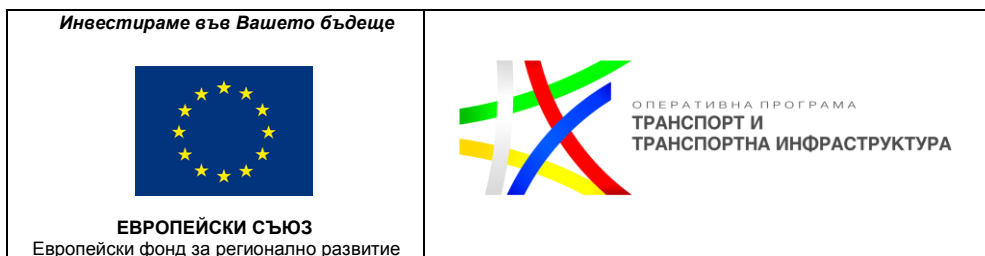
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели
	М-Р	20.2 Модернизация и оптимизация на дейностите по поддръжане на плавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав

Стратегически приоритет 7. „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели
21	М-А	21.1 Разработване на общо разписание на обществения пътнически транспорт (автобусен и железопътен транспорт).
	М-И	21.1 Изграждане на пътнически интермодални терминали или подобряване технологията на работа и взаимовръзките
22	М-Т	Кореспондира с мерки М-Ж 16.2, М-М 4.4, М-М 4.5, М-Р 4.3, М-Ж 9.1, М-Т 26.1, М-Ж 14.1, М-Ж 16.2, М-И 16.1, М-Ж 18.1
23	М-Т	23.1 Прилагане на йерархичен подход при разпределяне на средствата, така че да бъде гарантирана поддръжката на железопътната и пътната мрежа. Останалите средства, след пълното финансиране на тези ангажименти, са разполагаеми за нови инвестиции и поддръжка.
	М-Ж	23.1 Необходимо е да се предприемат механизми за изпълняване на минимални стандарти за повишаване на качеството на железопътните услуги, в изпълнение на Приложение 3 от Регламент 1371.
	М-Ж	23.2 План за разработване на програми за внедряване на процесите за повишаване на качеството на железопътните услуги.
	М-Ж	23.3 Изготвяне на предложения за промени в Закона за жп транспорт и подзаконовите нормативни документи в съответствие с Европейското законодателство по отношение на подобряване на качеството на предлаганите жп услуги.
	М-Ж	23.4 Изграждане на съвременна и модерна комуникация между участниците на железопътния пазар – железопътни предприятия, управител на инфраструктура и потребители на жп услуги.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

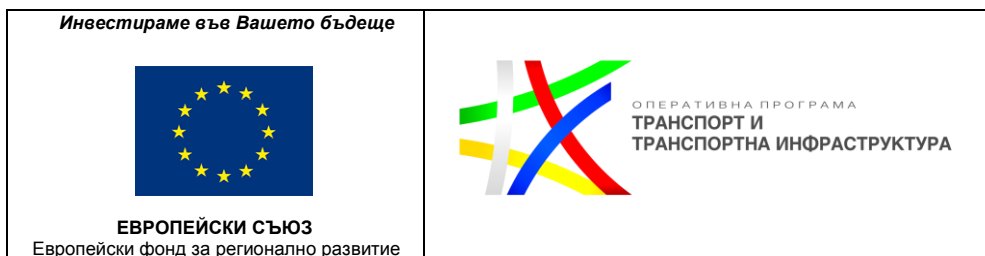
Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-Ж	23.5	Участие на гражданите и организациите в социалното управление и защитата на техните права и законни интереси, усъвършенстване на системата за приемане, регистриране на предложения, сигнали, жалби и молби на граждани и организации. Завишена контролна дейност по изпълняване на железопътните услуги.
		М-А	23.1	Финансиране изграждането на автомагистрала и скоростни пътища.
24	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори	М-Ж	24.1	Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони
		М-М	24.1	Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на жп връзки до пристанищата, които нямат такива;
		М-М	24.2	Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;
		М-Р	24.1	Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на жп връзки до пристанищата, които нямат такива;
		М-Р	24.2	Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;
25	Осигуряване на достъпни задължителни обществени превозни услуги			Кореспондира с мерки М-Ж 10.1, М-Ж 10.2, М-Ж 12.1, М-Ж 12.2, М-Ж 13.1, М-И 17.1, М-А 21.1, М-И, 21.1, М-М 24.1, М-Р 24.2, М-Р 24.1, М-Т 26.1,
26	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа	М-Т	26.1	Проучване на необходимостта и възможностите за изграждане на нови връзки в транспортната мрежа
27	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност			Кореспондира с мерки М-Ж 13.1, М-Ж 13.2, М-Ж 19.6, М-И 16.1, М-И 17.1, М-А 21.1, М-И 21.1

СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 3. „ОГРАНИЧАВАНЕ НА ОТРИЦАТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР“

Стратегически приоритет 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели
-----------------	-----	----------------------------

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



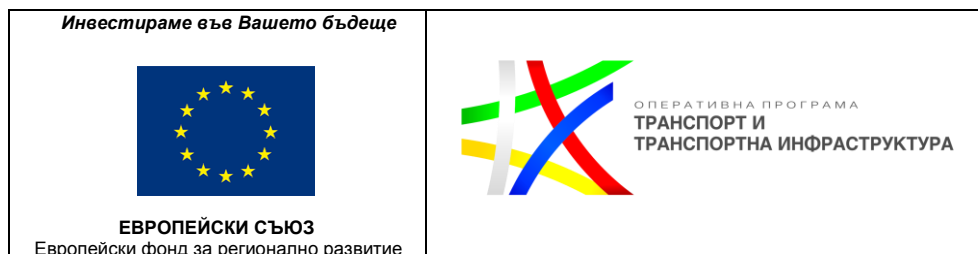
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
28	Намаляване на вредните емисии от транспорта	M-M	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
		M-P	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
29	Намаляване на шумовото замърсяване	M-M	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете
		M-P	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете

Стратегически приоритет 9 „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	M-Ж	30.1	Определяне на оптималната за железопътната и пътната мрежа структура на пресичанията по вид с цел намаляване на произшествията.
		M-A	30.1	Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци.
		M-M	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
		M-P	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	M-Ж	31.2	Подпомагане функционирането на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
		M-A	31.1	Отстраняване на проблемите в местата с най-голяма интензивност на ПТП.
		M-M	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
		M-P	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели		
32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.	М-Ж	32.2	Увеличаване на производителността на труда може да се постигне чрез насищане на производствените групи със съвременна средна и лека механизация.
		М-Ж	32.3	Привличане на предприятия, специализирани в текущ ремонт и поддържане на железния път
		М-А	32.4	Актуализиране на нормативната база в автомобилния транспорт.
		М-А	32.2	Провеждане на информационни и образователни кампании за повишаване на пътната безопасност.
		М-А	32.3	Въвеждане на информационни системи за водачите на автомобили. Разработване на проект за предпроектно проучване за национална информационна система за водачите на автомобили.

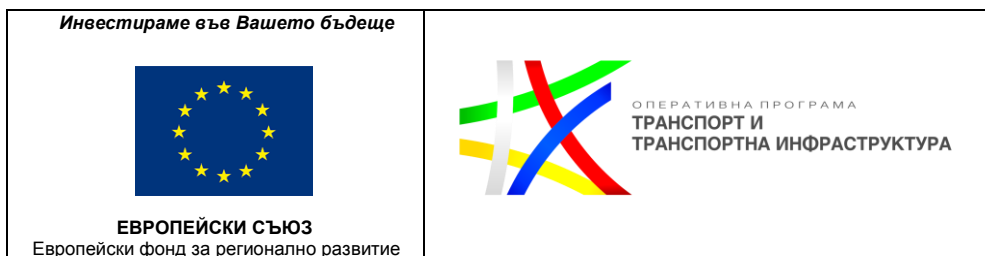
Предложените мерки са използвани като база за изготвяне на списък с проекти и действия, разработване на сценарии за развитие и тяхната оценка чрез мултикритериален анализ (включващ и и тестване чрез Националния транспортен модел.

1.3. Идентифицирани проекти и сценарии в ИТС

Проектите, които се идентифицирани, като ключови за постигане на посочените при анализите мерки са дадени в таблицата:

Фаза	Програма	Проекти
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.		
Железопътен транспорт		
Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	"Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа
Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”
Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1
Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2014	Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България – Пловдив
Автомобилен транспорт		
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)

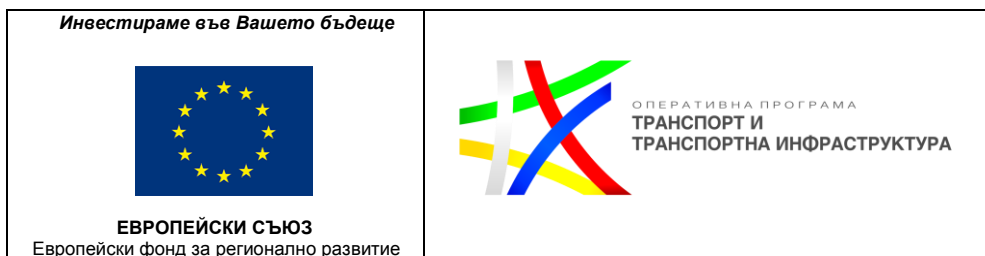
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)
Фаза "Завършен"	ОПРР 2007 - 2013	Северна скоростна тангента
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризово-Димитровград"
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"
ОПТТИ 2014 - 2020; МСЕ		
Железопътен транспорт		
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2” Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км.
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътна линия София-Пловдив в участъци Елин Пелин - Костенец”
Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	„Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“
Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	„Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“
Фаза "Строителство"	МСЕ	„Развитие на възел София, железопътен участък София - Волюяк“
Фаза "Строителство"	МСЕ	„Развитие на жп възел Пловдив”

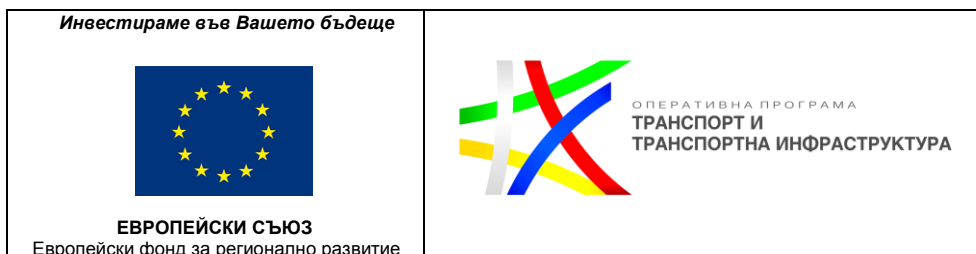
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Подготовка и Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти”
Фаза "Реализация"	ОПТТИ 2014 - 2020	Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Техническа помощ за модернизация на жп линия София - Перник - Радомир – Гюешево - граница с Македония“
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София-граница с Република Сърбия“
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	Техническа помощ за проучване на жп направление Русе – турска граница
Фаза "Реализация"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт”
Железопътен и Интермодален транспорт		
Фаза "Подготовка и Реализация"	НФ или заеми от МФИ и ПЧП	Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе
Метрополитен		
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА"
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ-СОФИЙСКИ ОКОЛОВРЪСТЕН ПЪТ"
Фаза "Изпълнен"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2021	„РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ, ЛИНИЯ 3, ЕТАП III”,
Автомобилен транспорт		
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница

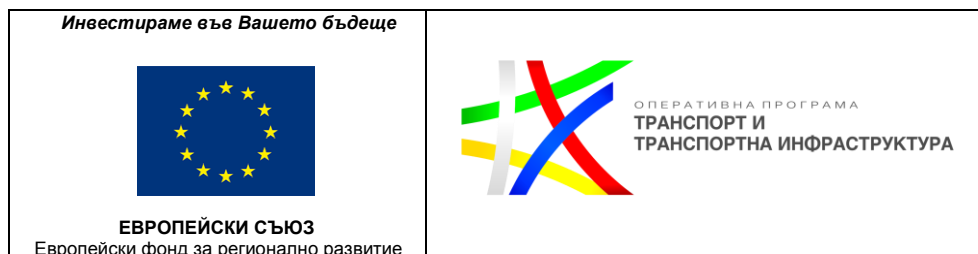
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.
Фаза "Изпълнен"	ОПТТИ 2014 - 2020	Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път П-18 СОП
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	Подготовка за доизграждане на автомагистрала „Черно море“
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път
Фаза "Подготовка"	МСЕ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица
Фаза "Подготовка"	МСЕ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»
Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	Обходен път на гр. Кърджали
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път П-57 Ст. Загора-Раднево" (Лот 1)
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път П-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път П-81 Бучин проход- Берковица")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път П-29 Варна – Добрич" и Лот 5 „Път П-29 Добрич –Кардам")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път П-86 Пловдив - Асеновград" (Лот 6)
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път П-35 Плевен-Ловеч", Лот 11 "Път П-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път П-44 Драгановци – Габрово")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III-904 Гроздьово-Провадия")

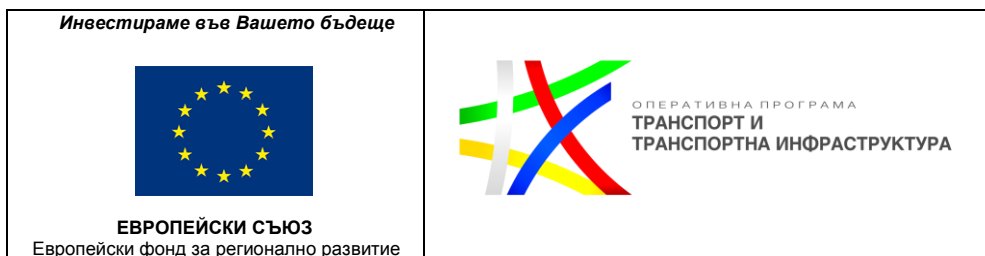
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ" на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан")
Воден транспорт		
Фаза "Изпълнение"	ОПТТИ 2014 - 2020	Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища
Фаза "Подготовка и Изпълнение"	МСЕ	Проект FAIRway Danube - обща информация:
Фаза "Подготовка и Изпълнение"	МСЕ	Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"
Такси за ползване на пътищата		
Фаза "Изпълнение"	ОПТТИ 2014 - 2020	Въвеждане на система от такси за ползване на пътищата за тежкотоварни МПС
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МФИ, ДО 2022 Г.		
Железопътен транспорт		
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията
Автомобилен транспорт		
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път Трасе: Скоростен път „Русе - Шумен” или рехабилитация

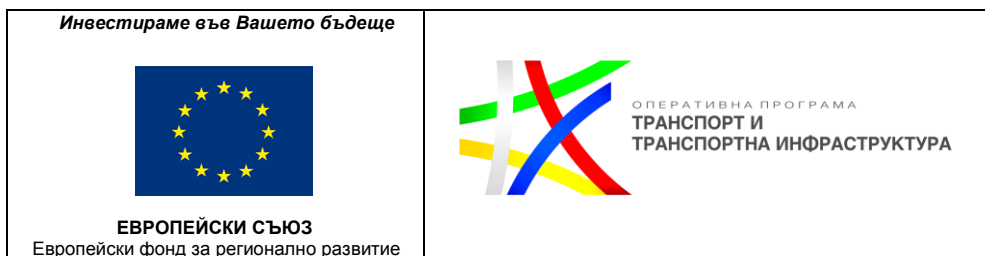
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на АМ „Калотина-София“ - път I-8 Калотина – Софийски околновръстен път
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „РИЛА” Трасе: Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/ АМ „Хемус”
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „Гюешево-София” - Трасе: "ГКПП Гюешево – Кюстендил – Радомир –Перник- София"
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Доизграждане на АМ „ЧЕРНО МОРЕ”
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на пътя "Асеновград – Смолян – Рудозем" до параметри за „скоростен път”
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - Участък 3 и Участък 4
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - етапна връзка включително ТУНЕЛ под „ШИПКА” /през Стара Планина/ (ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020, ако има възможност)
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Обходен път на Казанлък
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „ПЛОВДИВ-АСЕНОВГРАД” - Трасе: « Пътен възел на АМ Тракия – обходен път Пловдив - Асеновград»

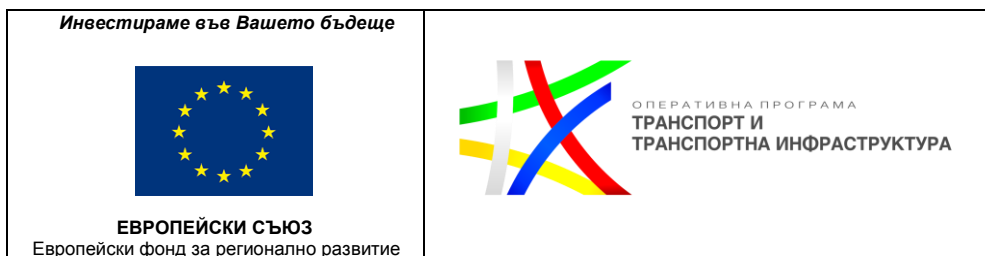
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Проектиране Строителство"	и НФ или заеми от МФИ	Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас
Фаза "Проектиране Строителство"	и НФ или заеми от МФИ	АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път II-35 ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен
Воден и интермодален транспорт		
Фаза "Подготовка Строителство"	и НФ или заеми от МФИ	Изграждане на Интермодален терминал Варна
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ СЛЕД 2022 г.		
Железопътен транспорт		
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец”
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на жп линията София – Перник”
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линията Перник – Радомир
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волюяк)
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник
Фаза "Подготовка Строителство"	и НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград
Фаза "Подготовка Строителство"	и НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир - Кулата
Автомобилен транспорт		

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

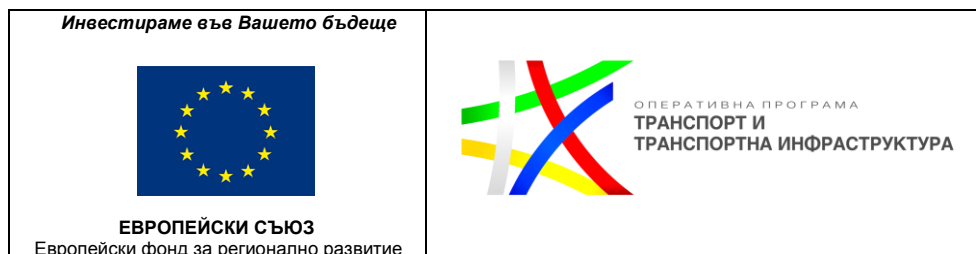


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „ВАРНА-ДУРАНКУЛАК”- Трасе: «Варна – Каварна – ГКПП Дуранкулак - /връзка към Констанца, Румъния/»
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ” /на р.Дунав/
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ” /на р.Дунав/
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ” /на р.Дунав/
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Крайдунавски северен път от Видин до Силистра /„Северна хоризонтала”/ - П-12 Видин – Брегово - границата с Република Сърбия; П-11 Видин – Арчар – Лом - Козлодуй – Оряхово – Гиген – Брест – Гулянци - (Дебово - Никопол); П-52(Русе - Бяла) - Мечка - Новград – Свищов – Деков - Бяла вода - Никопол; П-21 Русе - Тутракан - Силистра
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Крайграничен южен път от Петрич до Бургас /„Южна хоризонтала”/- Крайграничният маршрут е комбинация от следните пътища: Ш–198 Петрич - Гоце Делчев; Ш–197 Гоце Делчев – Доспат – Девин; Ш - 866 Девин – Смолян; П - 86 Смолян – Средногорци; Ш - 865 Средногорци – Ардино - Кърджали; I -5 Кърджали - Момчилград; П - 59 Момчилград - Крумовград – Ивайловград; Ш–597 Ивайловград - Любимец; I – 8 Любимец - Харманли; П – 76 Харманли - Тополовград – Средец – Бургас.
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на пътя "Бургас – ГКПП Малко Търново"
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на обходен път на гр. Малко Търново и качествена връзка към ГКПП "Малко Търново – Дерекьой"
Воден транспорт		
Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заеми от МФИ, ПЧП	Изграждане на основната инфраструктура на логистичен комплекс на пристанищен терминал Варна-запад

Проектите са разделени по времеви обхвати, като те са определени само като направление, в съответствие със степента им на подробност при генерирането им от

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Националният транспортен модел – съответно нямат конкретни параметри на ниво ИТС. Част от тях са приключили, други са в различни етапи на реализация или предстоят предпроектни проучвания, в т.ч. за избор на подходящи терени и предлагане на технически решения.

Проектите, предвидени за реализиране след 2022 г., са с известна доза на неопределеност като време и място на изпълнение, тъй като на този етап не може да се даде точна прогноза за възможностите за финансиране, промените, които биха могли да се наложат в социален, демографски, организационен или административен план, както и резултатите от актуализираните резултати при прилагане на Националния транспортен модел към този период.

Националният транспортен модел ще се използва за периодично актуализиране на транспортните показатели, при което някои проекти може да се отложат за още по-далечен времеви хоризонт за сметка на прилагането на други мерки, които са по-адекватни при възникналите условия.

Стратегията дава **три възможни сценария за осъществяване на идентифицираните проекти**, които ще бъдат оценени в доклада за ЕО. **Сценариите, в т.ч. Нулев/Референтен, са представени в таблици, в ПРИЛОЖЕНИЕ 3 към доклада за ЕО.**

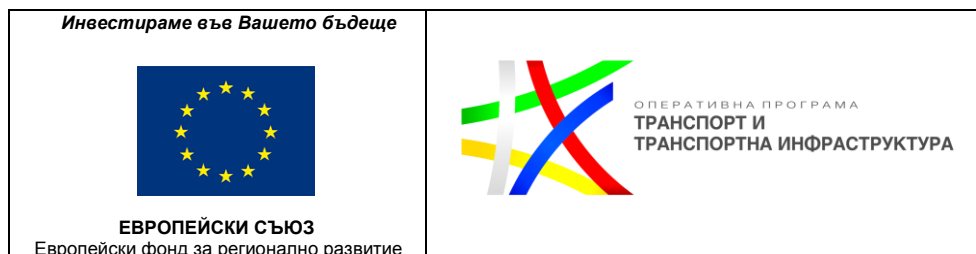
1.4. Връзка на ИТС 2030 с други стратегии, планове и програми

В подточката на доклада за ЕО е представена подробна информация за стратегиите, плановете и програмите, които са ползвани като основа при изготвянето на ИТС, както и за други стратегии, планове и програми, които имат връзка със Стратегията. Включително са посочени и стратегическите документи, поставящи цели по опазване на околната среда на национално и европейско ниво.

1.4.1. Стратегическа и нормативна рамка за изработване на ИТС

- *Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите”, 2011 г.*
- *Стратегия „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж*
- *Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета*
- *Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)*
- *Обща стратегическа рамка на ЕС:*

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- **Хоризонт 2020**
- **Механизъм за свързване на Европа**
- **Директива 2014/89/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 година за установяване на рамката за морско пространствено планиране**
- **Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.**
- **Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.**
- **Общ генерален план за транспорта на България**
- **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.**

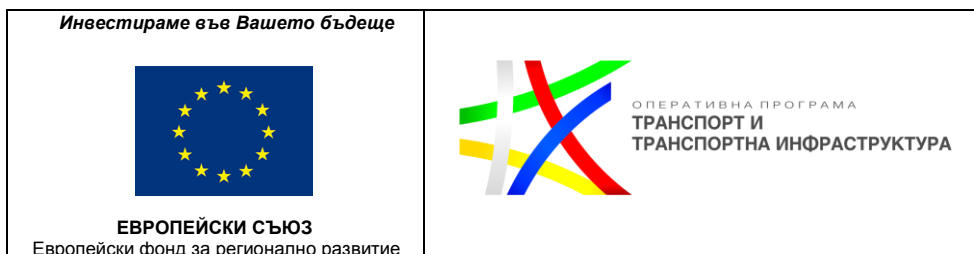
I.4.2. Връзка с други планове и програми, в т.ч. такива, поставящи цели по опазване на околната среда

ИТС има връзка със следните други стратегии, планове и програми (документите, дадени в „болд“ са такива, поставящи цели по опазване на околната среда, които ще бъдат предмет на задълбочен анализ в т. V на доклада за ЕО).

A. На национално ниво:

- **Национална програма за развитие: България 2020**
- **Национална програма за реформи на Република България, актуализация 2016 г.:**
- **Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.**
- **Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.**
- **Регионални планове за развитие на районите (Североизточен, Северозападен, Северен централен, Югоизточен, Югозападен и Южен централен) от ниво 2 за периода 2014-2020 г.**
- **Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 (ОПРР) (Приоритетна ос 7 „Регионална пътна инфраструктура“)**
- **Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.**
- **Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016-2022 г. и Средносрочна оперативна програма за изпълнение на стратегията**
- **Трети национален план за действие по изменение на климата 2013-2020 г.**
- **Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор**
- **Планове за управление на речните басейни (ПУРБ) на Басейновите дирекции за периода 2016-2021 г.**

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



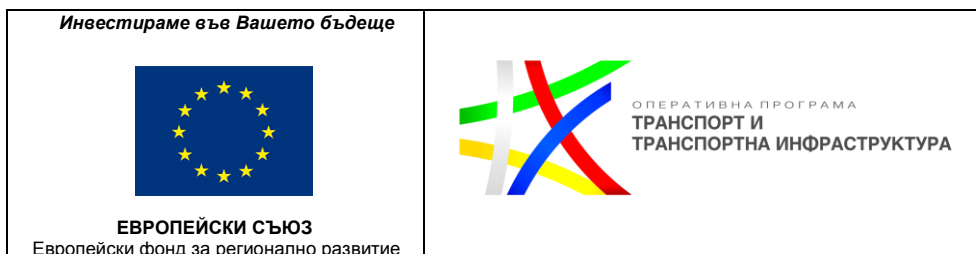
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- **Планове за управление на риска от наводнения (ПУРН) на Басейновите дирекции за периода 2016-2021 г.**
- **Морска стратегия на Република България с Програма от мерки за периода 2016-2021 г.**
- **Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България за периода 2013-2022 г.**
- **Национална информационна и комуникационна стратегия за мрежата Натура 2000 за периода 2014-2023 г.**
- **Национална приоритетна рамка за действие по Натура 2000**
- **Национална програма за намаляване на общите годишни емисии на серен диоксид, азотни оксиди, летливи органични съединения и амоняк в атмосферния въздух, 2007 г.**
- **Общински програми за качество на атмосферния въздух**
- **Национален план за управление на отпадъците за периода 2014-2020 г.**
- **Национален стратегически план за управление на отпадъците от строителство и разрушаване на територията на Република България за периода 2011-2020 г.**
- **Национална стратегия за развитие на горския сектор в Република България**
- **Национален план за действие за енергията от възобновяеми източници (НПДЕВИ) за периода 2011-2020 г.**
- **Национална дългосрочна програма за насърчаване на потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020 г.**
- **Националният план за действие за енергийна ефективност 2014-2020 г.**
- **Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020 г.**

Б. На европейско ниво:

- **Седма програма за действие за околна среда на ЕС до 2020 г.**
- **Пътна карта за достигане до 2050 г. на конкурентноспособна икономика с ниска въглеродна интензивност**
- **Бяла книга „Адаптиране спрямо изменението на климата – към европейската рамка за действие“**
- **Стратегия на ЕС за адаптация към изменението на климата**
- **Стратегия на ЕС за биологично разнообразие до 2020 г.**
- **Стратегически план за опазване на биологичното разнообразие 2011-2020 г. и целите от Аичи за биоразнообразието**
- **План за опазване на водните ресурси в Европа**
- **Тематична стратегия относно замърсяването на въздуха**
- **Стратегия на ЕС за Дунавския регион**
- **Стратегия на ЕС за Черно море, 2011**
- **Стратегически план за действие за опазване и възстановяване на Черно море от замърсяване (2009 г.)**

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- **План за управление на басейна на река Дунав на Международната комисия за опазване на река Дунав и актуализация на плана за периода 2015-2021 г.**
- **План за управление на риска от наводнения за международния басейн на река Дунав**

II. Аспекти на текущото състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на ИТС

II. 1. Текущо състояние на околната среда

В подточката в доклада за екологична оценка е направена подробна оценка на състоянието на околната среда по компоненти и фактори.

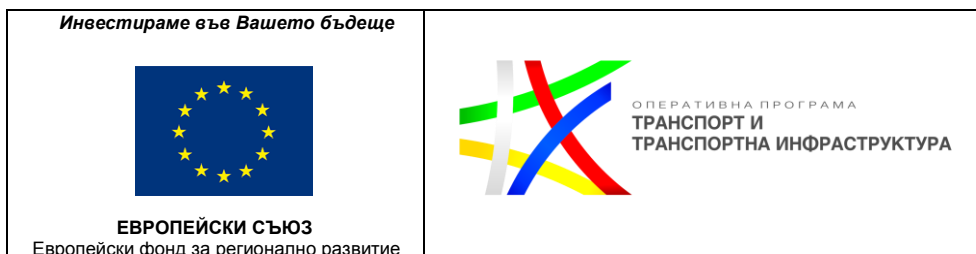
II.2. Евентуално развитие на аспектите на околната среда без прилагането на ИТС

В следващата таблица е представено развитието на компонентите и факторите на околната среда в случай на неприлагане на ИТС (по отношение на резултатите и вариантите от Националния транспортен модел, тук се отнася Референтният сценарий – включващ завършилите вече проекти и проектите в изпълнение).

Таблица № II.2-1 Развитие на компонентите и факторите на средата без прилагане на ИТС

Компонент/Фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на ИТС 2030
Изменение на климата	Увеличаването на емисиите на парникови газове от транспорта (основно автомобилния), както и преобладаващото използване на пътния вместо железопътния транспорт, ще продължи и без прилагането на ИТС, тъй като то се дължи, както на състоянието на автомобилния парк, така и на увеличаващото се количество автомобили в страната. Реализирането на СОПИСРПИ 2014-2020 и ОП Транспорт до известна степен ще смекчи липсата на продължаващата ги ИТС в периода до 2030 г
Атмосферен въздух	Липсата на скоростни пътни артерии и коридори в страната (само една цяла магистрала), продължаващото преминаване на транзитен трафик през населени места, комбинирани с лошото състояние на пътната настилка, както и доминиращото използване на автомобилен вместо железопътен транспорт без прилагането на ИТС ще доведе до увеличаване на емисиите и рязко влошаване на КАВ (наднормени концентрации на азотни оксиди и ФПЧ10) в определени критични транспортни точки на страната. Реализирането на СОПИСРПИ 2014-2020 и ОП Транспорт до известна степен ще смекчи липсата на продължаващата ги ИТС в периода до 2030 г.
Повърхностни води	Това е неприемливо по отношение опазване на състоянието на повърхностните водни тела. Неизпълнението на ИТС 2030 ще доведе до продължаване влошаването на условията за движение, респективно възможността за нарастваща аварийност по

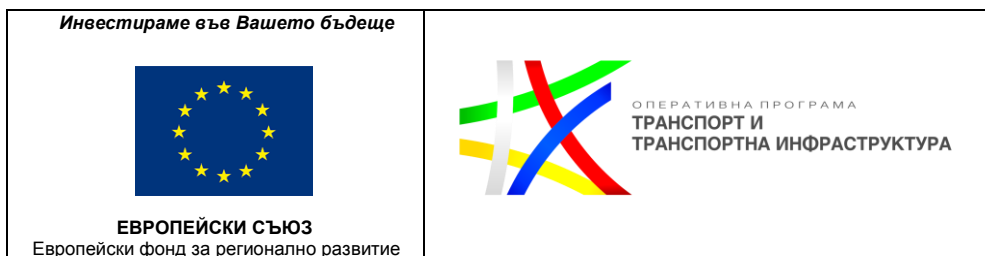
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Компонент/Фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на ИТС 2030
	транспортните направления – ж.п., автомобилен, морски и речен, и въздушен транспорт. Изпълнението на проекти по ОП „Транспорт“, СОПИСРПИ, ОПРР и др. осигуряват фрагментирана корекция на транспортната инфраструктура, което не гарантира опазването на повърхностните водни тела по поречия
Подземни води	Осъществяването на „нулева алтернатива“ или неприлагането на ИТС няма да се отрази на качествено състояние на подземните води. До голяма степен ще се запази съществуващото състояние на подземните води. Съществуването на остаряла и неподдържана транспортна инфраструктура може да доведе до евентуални транспортни произшествия, от които евентуално може да се получат локални замърсявания на подземните води
Земни недра	Ако не се приложи ИТС, няма да се реализират строителните дейности касаещи транспортната инфраструктура, което не води до въздействие върху земните недра (геоложката основа). Възможно е да възникне евентуално въздействие върху земните недра (геоложката среда) от стари, неподдържани и амортизирани съоръжения водещи до: развитие на ерозионни, срутищни и др. физико-геоложки процеси; строителни дейности по поддръжка на пътните и ж. п. трасета; локално замърсяване при евентуални произшествия с петролни продукти и/или опасни вещества
Почви	Неприлагането на ИТС, ще се задълбочи прекомерното натоварване на съществуващата и остаряла транспортна. инфраструктура, нейното износване, пристанищните съоръжения, респективно води до риск от непредвидени аварии и замърсени терени с тежки метали и нефтопродукти, както и деградиране на граничните почвите от използването на остарели методи за поддръжка. Тенденциите за ерозия на почвите ще се увеличават в резултат на неизвършени или некачествено изпълнени рекултивационни мероприятия
Земеползване	Транспортната инфраструктура е консуматор в голям процент на земеделски земи, поради комуникационните си функции между отделните населени места, които в по-голямата си част са в райони с обработваеми земи. Неприлагането на ИТС, ще доведе до отчуждителни процедури на високопродуктивни земи, усвояване на временни терени (за ремонтни дейности по транспортната инфраструктура) и изграждане на обеми с комерсиална цел, които ще рефлектират негативно върху граничните земи – замърсяване с битови отпадъци, непредвидени аварии и др..
Ландшафт	Почти всички предвиждания на ИТС имат пряка връзка с ландшафта, особено с визуалните качества на ландшафта (останалите природни компоненти на ландшафта са разгледани в отделните точки). Всяка една антропогенна намеса води до изменение и промяна в локалния ландшафт. Пътищата, и ж.п.линиите формират т.н. „линеарни ландшафти“ със собствено съдържание и специфика. Независимо от това дали ще бъде приложен плана или не промени в локалния ландшафт ще настъпят. Неприлагането на ИТС, т.е. прилагането на „нулева алтернатива“ ще

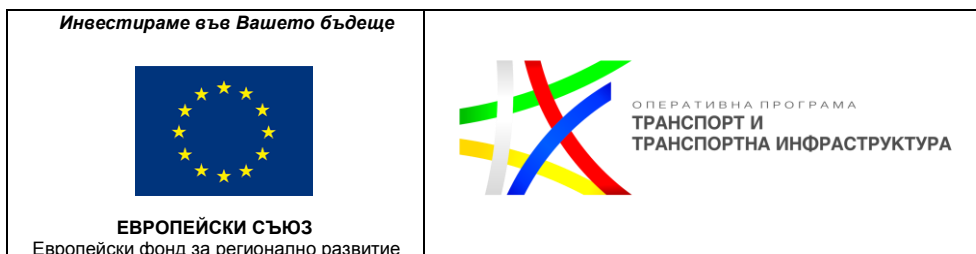
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Компонент/Фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на ИТС 2030
	<p>задълбочи натоварването на съществуваща транспортна инфраструктура (пътна и ж.п.) и пристанищните съоръжения и тяхната поддръжка, респективно, износването им, което води до натоварване на локалния ландшафт, до непредвидени екологични проблеми и визуални промени в него.</p> <p>Недостатъците на пътната и ж.п инфраструктура на водния и въздушен транспорт, водещи до произшествия и непредвидени инциденти рефлектират върху видимата страна на ландшафта. Основните проблеми са екологични, естетически, функционални, пространствени, икономически, социални.</p>
Биологично разнообразие, Защитени зони и Защитени територии	ИТС е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, неприлагането на ИТС, т.е. прилагането на „нулева алтернатива“ няма да се отрази на биологичното разнообразие.
Културно-историческо наследство	„Нулевата“ алтернатива – неприлагането на ИТС 2030 няма да се отрази по никакъв особен начин на обектите на културно-историческото наследство. Те ще бъдат в актуалното си състояние. Въздействието върху тях ще бъде вследствие единствено от нормалните природни влияния от естествени ерозионни и изветрителни процеси, влиянието на атмосферните води. Пряко въздействие ще има и от продължаване на нормалната стопанска дейност (например при обработването на земеделските земи). При обектите под вода ще има въздействие от естествените морски и речни явления и колебания.
Отпадъци	<p>Неприлагането на ИТС, т.е. прилагането на „нулева алтернатива“ няма да се отрази на управлението на генерираните от транспорта отпадъци. Ще се отрази негативно на генерирането на отпадъци, като количеството им ще бъде увеличено. Амортизираната инфраструктура и остарелия автомобилен парк, ще водят до по-чести аварии, ремонти и доведат до увеличаване на ИУМПС и ИУГ.</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</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> <p>Липсата на достатъчно приемни съоръжения по пристанищата, особено за отпадъци от кораби и сантинни води, води до нови рискове от замърсяване и неадекватно управление на събраните отпадъци.</p>
Вредни физични фактори	<p>Лошото състояние на експлоатационните характеристики на по-голямата част от съществуващите автомобилни и ж.п. трасета, без прилагане на ИТС, ще води до все по- високи шумови емисии от транспортните автомобилни и ж.п. потоци в околната среда.</p> <p>Без прилагане на ИТС за новопроектирани транспортни трасета, не се очаква промяна в съществуващия шумов фон на териториите около тях.</p>
Материални активи	Без реализиране на ИТС негативните тенденции по отношение на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

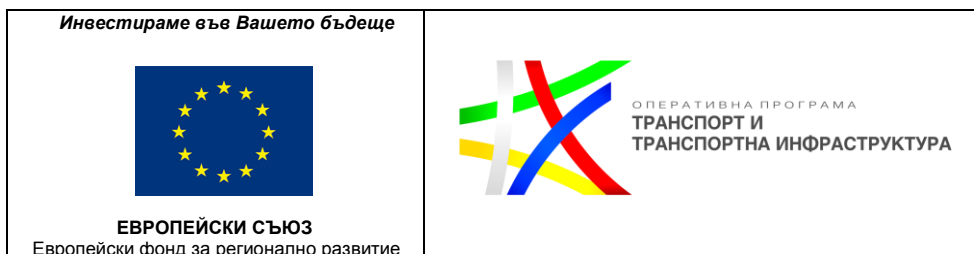
Компонент/Фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на ИТС 2030
	материалните активи на сектор „транспорт“ ще се запазят. По отношение на околната среда и човешкото здраве въздействието ще е отрицателно. В резултат на продължаващо амортизиране на инфраструктурата, влошени параметри на инфраструктурата, стар подвижен състав, недобро управление на транспортната система (липса на интелигентни транспортни системи), ниска безопасност и сигурност особено за автомобилния и железопътния транспорт, значително преобладаване на автомобилния транспорт, наличие на участъци от мрежата с недостатъчен капацитет.
Население и човешко здраве	<p>При неприлагане на ИТС би се усложнило състоянието на околната среда и по-специално на компонентите и – атмосферен въздух, отпадъци, води /основно за къпане/, както и факторът шум, основно в урбанизираните територии /населените места/.</p> <p>Както е известно от многобройните проучвания в тази област това неминуемо се отразява на човешкото здраве. Водещи заболявания, свързани с експлоатацията на различните видове транспорт са:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Болестите на дихателната система; - Болестите на нервната система; - Болестите на сърдечно – съдовата система; - На храносмилателната система; - На ендокринната, на кожата и подкожната тъкан и др.
Опасни вещества, риск от инциденти и аварии	<p>При запазване на сектор „транспорт“ в сегашното му състояние има значителен риск от увеличаване на произшествията по причина на лошото състояние на инфраструктурата и съоръженията, остарелия и амортизиран подвижен състав и липсата на информационни системи за трафика в реално време.</p> <p>Рискът от големи аварии, свързан с наличието на предприятия в близост до транспортни съоръжения и инфраструктура няма да се промени.</p>

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

ИТС е разработена в подробност, която не дава възможност за определяне на конкретни територии, които биха могли да бъдат значително засегнати. По тази причина в точката са посочени чувствителни типове/видове територии и зони, върху които ИТС би могла да окаже значително въздействие – както положително, така и отрицателно, и които следва да се имат предвид при разработване/проектиране на проектите, произтичащи от Националния транспортен модел.

Това са предимно зоните с влошено качество на атмосферния въздух, зони за защита на водите, защитени зони и защитени територии, почвите в обхвата на строителните работи и в съседство, ландшафта, обектите на културно-историческото наследство – ако такива има в обхвата на строителните дейности, генерираните отпадъци и опасни вещества по време на строителството на обектите, шумът в близост до обекти с нормиран шумов режим,

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

близкото население до инфраструктурните обекти по ИТС, предприятията с нисък и висок рисков потенциал.

Предвид, че ИТС е с национален обхват, точните територии, площи и мащаби на засягане на **земни недра, почви, земеползване, биологично разнообразие, в т.ч. защитени зони и територии, влажни зони и др., ландшафт, обекти на културно-историческо наследство**, не могат да бъдат определени.

IV. Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към ИТС, включително отнасящи се до райони с особено екологично значение, като защитени зони по ЗБР

В следващата таблица са посочени съществуващите екологични проблеми за сектор „транспорт“ с отношение към ИТС, като е направен анализ на развитието им без прилагане на ИТС (нулева алтернатива/референтен сценарий от сценариите, получени от Националния транспортен модел), както и развитието на проблемите, в т.ч. възможността за възникване на нови проблеми, в случай на прилагане на ИТС.

Таблица № IV.1-1 Екологични проблеми и развитие без и с прилагане на ИТС

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ИТС	Развитие на проблема без прилагане на ИТС	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС
Изменение на климата	Парников ефект, свързан с промяна на климата в страната Емисии на значителни количества ПГ от транспорта	Увеличени емисии на парникови газове от неблагоприятната структурата на енергийно потребление по видове транспорт	Увеличените емисии трябва да се разглеждат, отчитайки тенденцията към намаляване на емисиите на вредни вещества (вкл. и парникови газове) от пътния транспорт, дължащо се на подобряването на автомобилния парк и качеството на пътните настилки, разширяването и модернизирването на железопътния транспорт, насърчаването на алтернативни горива, както и на самата организация на движението. Очаква се ограничаване на проблема, като не се очаква възникване на нови проблеми.
Атмосферен въздух	Влошено състояние на КАВ в обхвата на населени места	Увеличаване количеството на емитираните замърсители и замърсяване в определени зони около пътните отсечки в населени места	Освен замърсяването, около пътното трасе (вследствие увеличения трафик) се очаква и положителен ефект, поради: поемането и извеждането на автомобилното движение извън населените места и транспортните възли (които по правило са с влошено КАВ), разредоточаване на трафика, премахване на тесните места, подобряване състоянието на пътищата, както и увеличаването дела на железопътния транспорт в страната. Мерки за допълнително ограничаване на отрицателното въздействие върху качеството на атмосферния въздух са препоръчани в т. VII на доклада за ЕО. Не се очаква възникване на нови проблеми.
Повърхностни води	Няма данни транспортна инфраструктура да оказва негативно въздействие върху екологичното и химично състояние на повърхностните водни тела.	Транспортната инфраструктура не е дейност, която формира негативно въздействие върху състоянието на повърхностните води. Главно въздействие може да се очаква само по отношение на речните (р. Дунав) и на морските води. Чрез Законови и Нормативни регулатори (напр. Разрешителен режим) се извършва	Дава възможност за ограничаване на потенциалните възможности за замърсяване на повърхностните води и то главно чрез подобряване управлението на речното и морско корабоплаване, интермодалните и пристанищни центрове. Не се очаква възникване на нови проблеми.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ИТС	Развитие на проблема без прилагане на ИТС	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС
		необходимия контрол за ограничаване на замърсяването на водите.	
Подземни води	Химичното състояние на част от подземните водни тела на територията на страната е определено в лошо състояние (по данни на ПУРБ за периода 2016-2021 на 4-те БД) Транспортните дейности не са определени като фактор водещ до влошаване на химичното състояние на подземните води	Екологичен проблем без реализацията на ИТС може да е евентуалната опасност от локално замърсяване на подземните води при аварийни разливи на нефтопродукти и други опасни вещества при пътнотранспортни произшествия и от ж.п. транспорт	Транспортните дейности не са определени като фактор водещ до влошаване на химичното състояние на подземните води. Предвид мерките за повишаване на безопасността и състоянието на инфраструктурата и подвижния състав се очаква ограничаване на риска от аварийни разливи на опасни вещества. Не се очаква възникване на нови проблеми.
Земни недра	Съществуващите физико-геоложки процеси и явления и потенциалното им действие на територията на страната могат да доведат до негативно въздействие върху инженерногеоложката основа. В точка II.1.4.4. от настоящата ЕО е направена оценка на влиянието им върху условията на фундиране. От друга страна има случаи на проява на свлачища, срутища, ерозия, пропадане при изпълнение на строителни дейности и недостатъчни и задълбочени проучвания в терени с усложнена геолого-тектонска обстановка	Възможно е да възникне евентуално въздействие върху земните недра (геоложката среда) от стари, неподдържани и амортизирани съоръжения водещи до: развитие на ерозионни, срутищни и др. физико-геоложки процеси; строителни дейности по поддръжка на пътните и ж. п. трасета; локално замърсяване при евентуални произшествия с петролни продукти и/или опасни вещества	Не се очакват екологични проблеми
Почви	Деградация на почви; Ерозионни процеси; Запрашаване и замърсяване с вредни вещества, емитирани от транспорта в прилежащите му терени; Аварии с разливи на нефтопродукти	Ще продължи деградацията и унищожаването на почвения профил вследствие на: - Не изпълнена рекултивация - Прекалено натоварен трафик, - остарели и неизправни транспортни средства	С прилагането на ИТС отрицателното въздействие ще бъде намалено. Подобряването на транспортната инфраструктура, обновяването на транспортния парк, засиленото поддържане на транспортната инфраструктура и изпълнение на навременна рекултивация ще окаже дългосрочно благоприятно въздействие за намаляване на ерозионните процеси и ограничаване на замърсителите върху почвата.
Земеползване	Отнемане на високопродуктивни земеделски земи	Усвояване на терени за транспортна инфраструктура – временни площадки за	С прилагането на ИТС, отрицателното въздействие от отнемане на земи ще намалее.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ИТС	Развитие на проблема без прилагане на ИТС	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС
		ремонтни дейности, за изграждане на комерсиални обекти и др. водещи до замърсяване на околните терени	Контролируемо усвояване на земи за нуждите на транспортната инфраструктура. Не се очаква възникване на нови проблеми.
Ландшафт	Фрагментиране и формиране на линейни ландшафти	Минимални визуални промени в локалния ландшафт; от естетическа гледна точка субективно	Визуални промени в локалния ландшафт; от естетическа гледна точка субективно; положително с изпълнение на ландшафтен проект. Не се очаква възникване на нови проблеми.
Биологично разнообразие, Защитени зони, Защитени територии	Пътищата, в по-малка степен жп линиите, оказват (в различна степен, в зависимост от вида) бариерен ефект за животинския свят. Това може да се дължи на невъзможност на индивиди от някои видове да преодолеят трасето и/или съпътстващите го съоръжения, или висока смъртност на тези индивиди, които го пресичат, или “нежелание”, породено от безпокойство. Резултатите са невъзможност за или затруднена миграция, и/или фрагментация на популациите на засегнатите видове.	ИТС е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, неприлагането на ИТС, т.е. прилагането на „нулева алтернатива” няма да се отрази на проблема.	ИТС е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, прилагането на ИТС няма да се отрази на проблема. На ниво конкретни проекти следва да се търси максимално благоприятна алтернатива за преодоляване на проблемите, което става чрез процедурата по ОВОС, ЕО и Оценка за съвместимост.
Културно-историческо наследство	КИН като част от околната среда и историческото ѝ формиране в резултат на човешка дейност е силно и безвъзвратно уязвимо при дейности, свързани с интервенция в исторически формираната среда и ландшафт. Недвижимите културни ценности – археологически обекти са уязвими и най-често засягани при съвременни строителни дейности, включително свързани с частични подобрения и рехабилитация по съществуващата инфраструктура.	Без прилагане на ИТС обектите на недвижимото културно наследство ще останат в актуалното си състояние. Въздействие върху тях ще оказват естествените природни явления – ерозия и изветряване на почвените отлагания, от атмосферни води. Известно въздействие ще оказва и продължаването на традиционна стопанска дейност (най-вече земеделска и свързана с благоустройствени дейности). Обектите под вода ще продължат да бъдат засягани от колебанията във водните басейни.	Всички строителни дейности, свързани с прилагането на ИТС, потенциално застрашават обектите на недвижимото културно наследство. Всякакви строителни мероприятия извън параметрите на формираната транспортна система потенциално застрашават обектите на КИН. В действащото законодателство (ЗКН) е предвиден комплекс от мерки по опазването на недвижимите културни ценности. Спазването им предотвратява отрицателния ефект върху тях. Своевременното предварително проучване (по издирването им) на терените, подлежащи на строителни дейности предотвратява риска от засягане и унищожаване. Провеждането при необходимост на спасителни археологически проучвания преди строителни и ремонтни

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ИТС	Развитие на проблема без прилагане на ИТС	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС
			<p>работи е мярка с положителен ефект за самите обекти на наследството. Проучването им е реален принос в увеличаване на информацията и познанията за исторически епохи, за които единствено археологията може да предоставя нови данни. В този смисъл резултатите теренните изследвания са обществено значими в сферата на цялостното историческо познание. Те могат да бъдат обществено достъпни в централни и местни музеи, да имат образователна цел, да бъдат принос в развитието на науката и цялостната система от познания за обществото и неговото историческо развитие.</p> <p>Археологическите проучвания имат и социален аспект – наемане на безработни, макар и за кратък срок, както и ангажименти на дребното местно предприемачество за тези нужди.</p>
Отпадъци	Отпадъците към момента не са екологичен проблем за транспорта. В същото време те са фактор, който има потенциал да се превърне в проблем.	<p>При липса на модернизация и обновяване на съществуващата транспортна инфраструктура, има реална опасност от увеличаване на рисковите фактори, вкл. аварии, което да доведе до генериране на допълнителни количества отпадъци - от разрушения, ИУМПС, ИУГ.</p> <p>Амортизираната жп мрежа и остарелият подвижен състав водят до риск от аварии и инциденти, при които се генерират не само отпадъци от разрушаването на съоръженията, вкл. и подвижния състав, но и има реален риск от разливи на опасни вещества с непредвидими последици върху околната среда и здравето на хората.</p> <p>Остарелите или недостатъчни приемни съоръжения за пристанища са</p>	<p>С прилагането на ИТС, отрицателното въздействие на факторът отпадъци ще бъде редуцирано до адекватно управление на съществуващите потоци, като ще бъдат ограничени и количествата новогенерирани отпадъци. Подобряването на инфраструктура и нейното управление, подновяването на подвижния състав, обновяването на автомобилния парк и увеличаването на финансирането за поддръжане на транспортната инфраструктура ще окаже дългосрочно благоприятно въздействие за ограничаване на генерираните отпадъци, вкл. намаляване риска от инциденти и последиците от това за околната среда и човешкото здраве.</p>

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

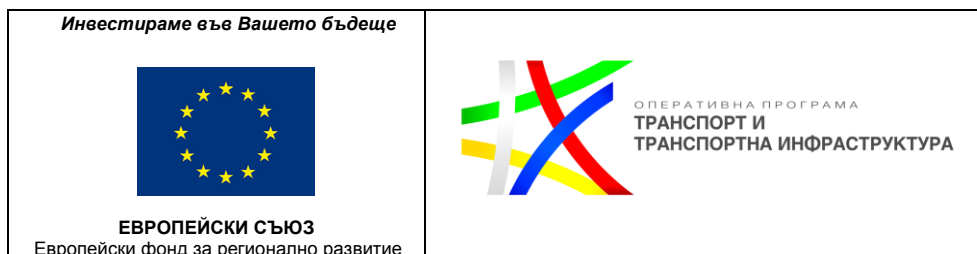
Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ИТС	Развитие на проблема без прилагане на ИТС	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС
Вредни физични фактори	<p>Превишение на граничните стойности за шум, за различни територии с нормиран шумов режим, разположени в близост до съществуващите автомобилни и ж.п. трасета</p>	<p>Ще продължи превишението на граничните стойности за шум, за различните територии с нормиран шумов режим, поради интензивен транспортен трафик по съществуващите пътни трасета</p>	<p>За прилежащите до автомобилни и ж.п. трасета територии се очаква значително шумово въздействие при изпълнение на различните строителните работи. При очаквано наднормено шумово въздействие по време на експлоатация, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита. С подобряване на експлоатационните качества на автомобилните пътни участъци, се очаква намаляване на шумовите емисии от транспортните потоци. Появата на нови източници на шум, както по време на строителство, така и по време на експлоатация на пътните участъци по нови трасета, ще промени (влоши) акустичната среда около тях и при очаквано наднормено шумово въздействие, е необходимо предвиждане на мерки за шумозащита.</p>
Материални активи	<p>Лошо физическо състояние на активите в железопътния транспорт (в т.ч. инфраструктура и подвижен състав);</p> <p>За автомобилния транспорт проблемите са най-значими – произтичат от лошото състояние на пътища и съоръжения, но и от високото енергийно потребление на този вид транспорт</p> <p>За морския и вътрешноводен транспорт проблем се явяват морално и физически остарелият транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите</p> <p>За въздушния транспорт като проблем също се посочват остарелите съоръжения</p>	<p>Ниско ниво на безопасност, неудовлетвореност на пътниците от железопътния транспорт и предпочитане на автомобилния транспорт;</p> <p>Запрашаване, емисии на изгорели газове от ДВГ, в т.ч. парникови газове, което се отразява и на околната среда в близост до съответната пътна отсечка.</p> <p>Понижена безопасност и неблагоприятно въздействие върху околната среда – генериране на прах, шум и др.</p> <p>Развитието е същото като при морския и вътрешноводния транспорт.</p>	<p>Очаква се разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база. Това ще има и косвен положителен ефект върху изменението на климата, качеството на въздуха, както и останалите компоненти и фактори на средата, предвид очакваното пренасочване към ползване на железопътен превоз на хора и товари.</p> <p>Очаква се разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база.</p> <p>Очаква се разрешаване на проблема, чрез обновяване на материалната база.</p>

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ИТС	Развитие на проблема без прилагане на ИТС	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС
	За интермодалния транспорт не са установени проблеми.	Не се очаква развитие	Развитието на интермодалния транспорт и съоръжения ще има положително въздействие, предвид комбинирането на различни видове транспорт, намаляване на времето за транспортиране, съответно ограничаване на продължителността на въздействието върху околната среда, свързано с транспортирането. Не се очаква възникване на нови проблеми по отношение на материалните активи с реализирането на ИТС.
Население и човешко здраве	Съществуващите екологични проблеми, имащи отношение към транспорта, са замърсяването на атмосферния въздух, водите (от водния транспорт) и основно шумът, което резонира пряко или косвено с човешкото здраве.	Екологичният проблем отразяващ се и върху човешкото здраве би се задълбочил без приложението на ИТС. Замърсяването на атмосферния въздух основно със CO; SO ₂ , прах (ФПЧ – Рм 2,5, Рм 10), сажди, бензенирен водят до наднормени концентрации във въздуха, които пряко влияят върху здравето на хората. Шумът като основен замърсител на жизнената среда, допълнително въздейства върху организма. Кумулативното въздействие на тези основни компоненти на околната среда води до отключване на редица болести: <ul style="list-style-type: none"> - На дихателната система; - На нервната система; - На сърдечно – съдовата система; - На храносмилателната система; - На ендокринната, на кожната и подкожната тъкан и др. Разбира се при съществуващите екологични проблеми, много по-често е възможно възникването на травми и инциденти.	При реализирането на ИТС негативното въздействие на транспорта върху околната среда, респективно здравето на хората, ще бъде намалено в значителна степен. Основните мерки, касаещи човешкото здраве, са свързани с намаляване на вредните вещества в атмосферния въздух, повишаване на безопасността на транспорта, както и намаляване на шумовото замърсяване от транспорта. Ще се използват главно обходни пътища, тунели, шумозащитни екрани от различен тип, подмяна на настилката, осъвременяване на транспортните средства, интелигентни транспортни системи, които ще ограничат негативните въздействия върху човешкото здраве. Не се очаква възникване на нови проблеми..
Опасни вещества и риск от инциденти и аварии	По отношение на превоза на опасни товари от значение е състоянието на транспортната	Очаква се влошаване на състоянието на транспортната инфраструктура, което ще	Очаква се разрешаване на проблема, подобряване на състоянието на пътищата и

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми, имащи отношение към ИТС	Развитие на проблема без прилагане на ИТС	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на ИТС
	<p>инфраструктура – лошото и състояние предполага по-голяма вероятност от транспортни произшествия, в т.ч. с опасни вещества.</p> <p>По отношение на риска от големи аварии е възможно съществуващите големи пътища да не са съобразени с безопасните разстояния до предприятия с нисък или висок рисков потенциал.</p>	<p>увеличи и риска от транспортни произшествия.</p> <p>Има риск за пътуващите по съществуващите пътища при евентуална голяма авария, в случай че безопасните разстояния не са съобразени.</p>	<p>намаляване на риска от транспортни съоръжения.</p> <p>При новите транспортни проекти е необходимо съобразяване на безопасните разстояния до предприятия с нисък/висок рисков потенциал, което при спазване, няма да доведе до нови екологични проблеми по отношение на този аспект.</p>



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

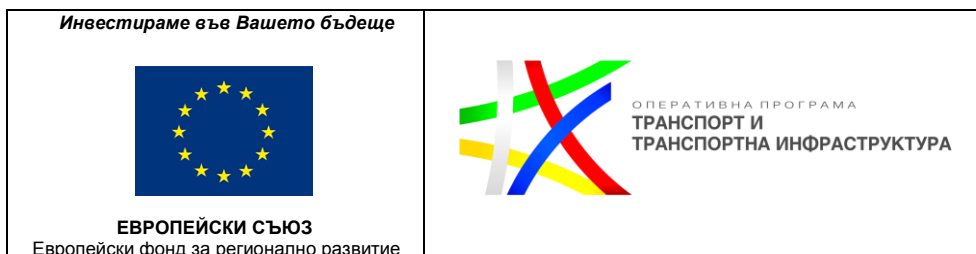
V. Цели на опазване на околната среда на национално и международно ниво и начина, по който са взети предвид при изготвянето на ИТС в периода до 2030 г.

ИТС съобразява националните и европейски стратегии и политики, които обръщат сериозно внимание на необходимостта от ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората. В тази връзка, при определяне на стратегическите цели и стратегическите приоритети на стратегията, са интегрирани съображенията за опазване на околната среда и човешкото здраве, както следва:

1. Пряко интегриране на цели по опазване на околната среда и здравето на хората е направено в две от трите стратегически цели на ИТС – стратегическа цел 1 „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“ и стратегическа цел 3 „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор“, съответно в Стратегически приоритети 5 „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“, 8 „Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората“ и 9 „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“ и конкретните цели и мерките към тях.

2. Косвено интегриране на цели по опазване на околната среда и здравето на хората има във втората Стратегическа цел 2 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“, където чрез някои конкретни цели и мерки се поставят изисквания за модернизация на съществуващи пътни и железопътни отсечки (това ще има пряк положителен ефект върху околната среда чрез намаляване на разпрашаването, характерно за старите и нарушени пътни настилки; намаляване на задръствания, което води до намаляване на емисиите на изгорели газове, в т.ч. парникови газове; повишаване привлекателността на железопътния транспорт и пренасочване на трафика към него; повишаване привлекателността и ползването на обществен транспорт, което ще намали използването на лични превозни средства, съответно емисиите и шума от тях).

В доклада за ЕО е направен анализ на относимите цели по опазване на околната среда от стратегии, планове и програми на национално и международно/европейско ниво и начина на съобразяване/интегриране на тези цели в проекта на ИТС. Дадени са и препоръки, където е счтено за необходимо, за интегриране на целите по опазване на околната среда, за които анализа показва недостатъчно/неадекватно/липса на интегриране.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

VI. Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве при реализиране на предвижданията на ИТС

Тъй като ИТС има предвиждания на няколко нива на подробности, въздействието върху околната среда и здравето на хората е оценено също на съответните нива:

VI.1. Въздействие на ниво „Стратегически цели, Специфични приоритети, Конкретни цели и мерки“

Оценката е извършена за всеки компонент и фактор на околната среда, в т.ч. човешкото здраве, в матрица, която е дадена в **ПРИЛОЖЕНИЕ 5** на доклада за ЕО.

От оценката в таблицата в **ПРИЛОЖЕНИЕ № 5** на доклада за ЕО на ниво „„Стратегически цели, Специфични приоритети, Конкретни цели и мерки““ може да се направят следните изводи:

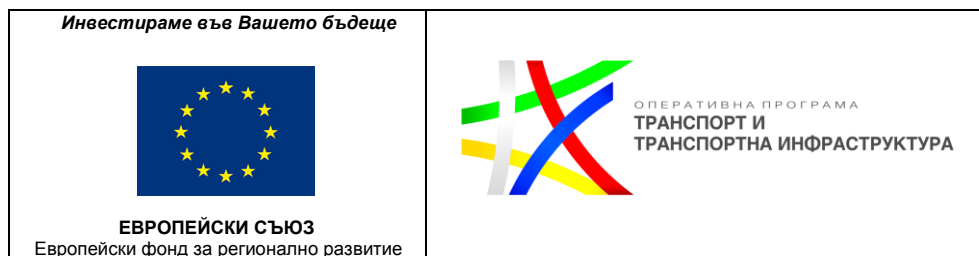
ИТС, на ниво Стратегически цели – Стратегически приоритети – Конкретни цели – Мерки, при това ниво на подробности няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху аспектите на околната среда и човешкото здраве. Задължително условие е, при по-високо ниво на подробности при реализацията ѝ, всяко инвестиционно предложение, което включва проектиране, последвано от строителство, рехабилитация /реконструкция/модернизация на съществуващата инфраструктура или изграждане на нова такава, да преминава през процедура по ОВОС/ЕО/ОС, за идентифициране на проблемни участъци и приоритетно избиране на варианти за реализация гарантиращи минимални и незначителни въздействия върху околната среда и населението, като се отчита и кумулативния ефект с вече съществуващите въздействия от други обекти, дейности или производства, в обхвата на въздействие на инвестиционното предложение.

VI.2. Въздействие на ниво „проекти“

ИТС дава решения, насочени към стратегическия избор на приоритетните насоки и дейности за оптимално развитие на сектор „транспорт“, дава макро рамка и не се достига в подробности, която да идентифицира проекти с конкретни параметри и технически или географски характеристики. Проектите, идентифицирани в ИТС са генерирани от разработения в рамките на ИТС Национален транспортен модел. Оценката на въздействието на ниво „проекти“ включва следните аспекти:

- ✓ *Оценка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве на проектите от всеки сценарий:*
 - за проектите, за които има приключила процедура по ОВОС и ОС ще бъдат ползвани докладите за ОВОС, в т.ч. постановените от компетентния орган по околна среда решения, както и данни от мониторинг (при наличие на такива);
 - за проектите, за които няма проведена процедура по ОВОС, оценката ще е в подробности, съответстваща на наличната, предоставена от възложителя, информация за проекта;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Оценката на ниво „проекти“ е извършена за всеки проект поотделно, в матрица, която е дадена в **ПРИЛОЖЕНИЕ 6** на доклада за ЕО.

В **ПРИЛОЖЕНИЕ 7** на доклада за ЕО са представени *Резултати от моделирането на емитираните от пътните отсечки замърсители на атмосферния въздух и от анализа и сравнението на Сценарии А, В и С на ИТС от гледна точка на въздействието им върху качеството на атмосферния въздух към т. VI.2 „Въздействие на ниво „проекти“ на доклада за екологична оценка.*

- ✓ Сравнение на въздействието върху околната среда и човешкото здраве на разгледаните сценарии

За сравнение на въздействието на отделните сценарии с проекти е използвана матрица, представена в **ПРИЛОЖЕНИЕ 6** на доклада за ЕО.

От представените в **ПРИЛОЖЕНИЕ 7** на доклада за ЕО Резултати от моделирането на емитираните от пътните отсечки замърсители на атмосферния въздух и от анализа и сравнението на Сценарии 0, А, В и С на ИТС от гледна точка на въздействието им върху качеството на атмосферния въздух към т. VI.2 „Въздействие на ниво „проекти“ на доклада за екологична оценка се вижда, че предпочитан от гледна точка на атмосферния въздух е Сценарий 0/Референтен/Нулев. Следва да се отбележи, че моделирането и прогнозирането за въздействието върху атмосферния въздух не отчита мерките за обновяване на подвижния състав, насърчаването на алтернативни горива, обновяването/модернизирането на пътната инфраструктура, премахване на „тесните места“, които ако се изпълнят ще доведат до намаляване на емисиите под тези по Референтния сценарий.

На база на извършеното сравнение на очакваното въздействие на отделните сценарии в матрицата в **ПРИЛОЖЕНИЕ 6** на доклада за ЕО най-предпочитан по отношение въздействие върху околната среда и човешкото здраве е Сценарий В с 208 точки, следван от Сценарий С със 181 точки, следван от Сценарий А със 165 точки. На последно място остава Нулевият/Референтен Сценарий – с 28 точки.

VI.3. Трансгранично въздействие

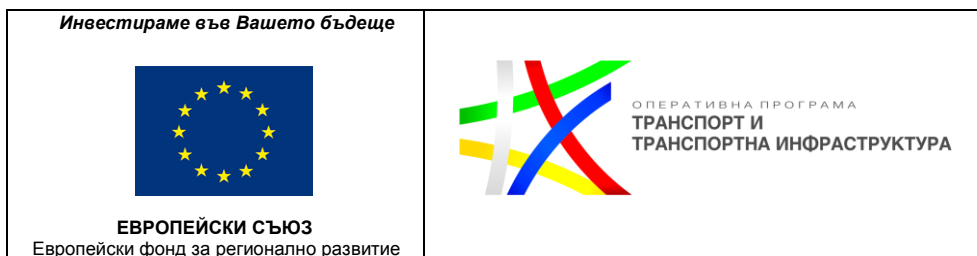
ИТС е стратегически документ на национално ниво, който ще се прилага за територията на Република България.

Идентифицираните стратегически цели, стратегически приоритети и конкретни цели с произтичащите от тях мерки са общи, с ниско ниво на подробност, тъй като същността на Стратегията е очертаване на транспортната политика и визията за развитие на сектор „транспорт“ на страната за периода до 2030 г.

Част от целите и приоритетите на ИТС са с пряка екологична насоченост, което предполага положително въздействие върху околната среда, човешкото здраве и рисковете от инциденти, в сравнение със съществуващото положение/ниво на развитие на транспортния сектор на национално ниво.

От изпълнението на целите, приоритетите и мерките не произтича трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората на територията на други държави.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

По отношение на включените в отделните сценарии проекти – те представляват компонент на транспортните схеми, и са генерирани от Националния транспортен модел.

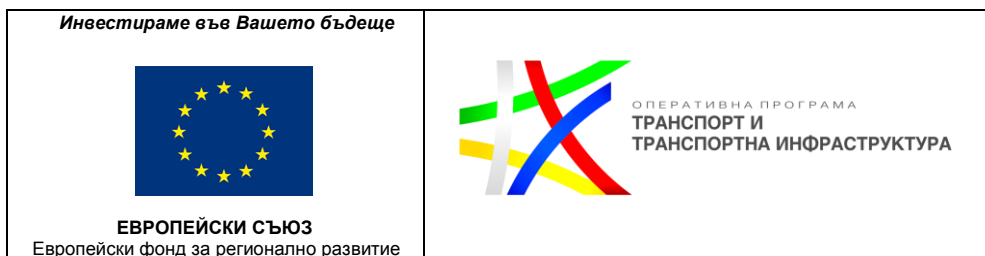
Съгласно действащото към момента законодателство, всяко инвестиционно предложение, което произтича от проектите, минава през процедура по глава Шеста от ЗООС - оценка на въздействие върху околната среда (ОВОС). Оценката в този случай е подробна, като се извършва при наличие на ясно дефинирани параметри, местоположение и дейности – в рамките и се разглежда, анализира и оценява възможността дали и доколко може да се очаква някакво трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората на територията на други държави.

Конкретно по отношение на проектите, които се очаква да засегнат и гранични територии на страната, в ИТС са индикирани следните:

Таблица № VI.3-1 Проекти в гранични територии

№ по ред	Фаза	Програма	Проекти От	Период на изпълнение	Данни за процедура по ОВОС и ОС	TEN-T
				до/след		
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.						
<i>Автомобилен транспорт</i>						
6	Завършен	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата) ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ	2015	Решение № 1-1/2008г.; Решение № 25-ПР/2011	
34	Подготовка	МСЕ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа» ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ	31.12.2020	Не	TEN-T 2
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МФИ, ДО 2022 Г.						
<i>Автомобилен транспорт</i>						
58	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа» ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ	31.12.2022	не	TEN-T 2
59	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „Гюешево-София” - Трасе: "ГКПП Гюешево – Кюстендил – Радомир –Перник-София" ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ	31.12.2022	Становище изх. № ОВОС 33/31.07.2015 г МОСВ	TEN-T 2 и TEN-T 3
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ СЛЕД 2022 Г.						
<i>Железопътен транспорт</i>						
73	Строителство	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА -	след 31.12.2022	не	TEN-T 1

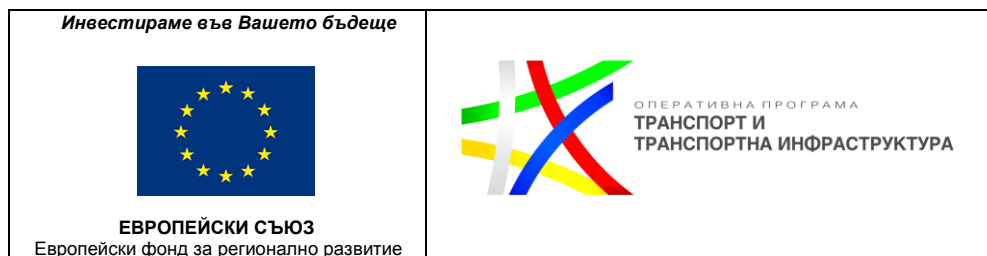
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ по ред	Фаза	Програма	Проекти От	Период на изпълнение	Данни за процедура по ОВОС и ОС	TEN-T
				до/след		
			РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЯ			
76	Подготовка Строителство	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир - Кулата ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ	след 31.12.2022	РЕШЕНИЕ № 4-4/2016г. МОСВ, Становище изх. № ОВОС-9/04.02.2016 г.	TEN-T 1
Автомобилен транспорт						
77	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „ВАРНА-ДУРАНКУЛАК”- Трасе: «Варна – Каварна – ГКПП Дуранкулак - /връзка към Констанца, Румъния/» ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА РУМЪНИЯ	след 31.12.2022	не	TEN-T 2
78	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ” /на р.Дунав/ ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА РУМЪНИЯ	след 31.12.2022	не	TEN-T 1
79	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ” /на р.Дунав/ ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА РУМЪНИЯ	след 31.12.2022	не	TEN-T 1
80	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА РУМЪНИЯ	след 31.12.2022	не	TEN-T 1
81	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/ ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА РУМЪНИЯ	след 31.12.2022	не	TEN-T 1
82	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	Крайдунавски северен път от Видин до Силистра /„Северна хоризонтала”/- П-12 Видин – Брегово - границата с Република Сърбия; П-11 Видин – Арчар – Лом - Козлодуй – Оряхово – Гиген – Брест – Гулянци - (Дебово - Никопол); П-52(Русе - Бяла) - Мечка - Новград – Свищов – Деков - Бяла вода - Никопол; П-21 Русе - Тутракан - Силистра ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА СЪРБИЯ	след 31.12.2022	Процедирана само за отсечката ПЪТ П-12 Видин – Брегово - границата с Република Сърбия; Становище Изх. № 1054/19.06.2014 г.- РИОСВ Монтана	TEN-T 3 (национално значение)
84	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на пътя "Бургас – ГКПП Малко Търново" ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА -	след 31.12.2022	не	TEN-T 2

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.", финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

№ по ред	Фаза	Програма	Проекти От	Период на изпълнение	Данни за процедура по ОВОС и ОС	TEN-T
				до/след		
			РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ			
85	Проектиране и Строителство	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на обходен път на гр. Малко Търново и качествена връзка към ГКПП "Малко Търново – Дерекьой" ГРАНИЧНА ДЪРЖАВА - РЕПУБЛИКА ТУРЦИЯ	след 31.12.2022	Решение № БС – 76 – ПР/01.10.2012г. на РИОСВ-Бургас	(национално значение)

В таблицата са изброени всички проекти, които са свързани с ГКПП, респективно с транспорт и транспортна инфраструктура, която е гранична/трансгранична.

Както се вижда от таблицата, за част от проектите има конкретика, като това са тези проекти, за които вече са проведени процедури по ОВОС и ОС – в резултат на тези процедури е установена липсата на вероятност за трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората на територията на други държави.

За част от проектите тези процедури по ОВОС и ОС предстоят – най-вече за проектите, включени в индикативните списъци за след 2022 г. Тези проекти са с най-ниска вероятност за реализиране, като към настоящия момент няма започнало проучване на подходящи територии, нито проектиране, нито технологии и начини на изпълнение.

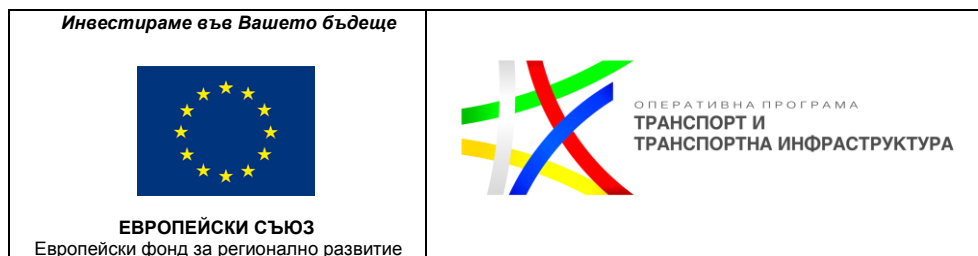
Всяко инвестиционно предложение, което произлиза от разглежданите проекти и е свързано със строителство, минава през фаза на прединвестиционно проучване и последващо проектиране. В тези начални фази, когато се касае за погранични обекти, особено, що се отнася до мостови съоръжения на гранични реки, задължително протичат предварителни проучвания и съгласувания на териториите на граничните държави. При всички случаи изграждането на такива съоръжения и съгласуването на тяхното местоположение се обвързва със съществуващите условия и приетите планове за развитие относими към районите, където ще се извърши строителството.

На етапа, когато ще бъдат уточнени параметри на съоръжението и предложено конкретно местоположение, може да се започне съгласуване между държавите и да се коментира трансгранично въздействие и сътрудничество.

По отношение на въздействието на проектите, които се предполага, че ще засегнат гранични територии, за които към момента няма проведени процедури по ОВОС:

Чрез граничните пунктове на държавата се осъществява непрекъснатостта на транспортния поток на международно ниво. В тази връзка отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве оказват пунктовете като „тесни места“ с ниска пропускливост и предпоставка за реално задържане на опашки от МПС за продължително време, особено при натоварен трафик. Въздействието в такива ситуации е отрицателно, и по-конкретно:

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

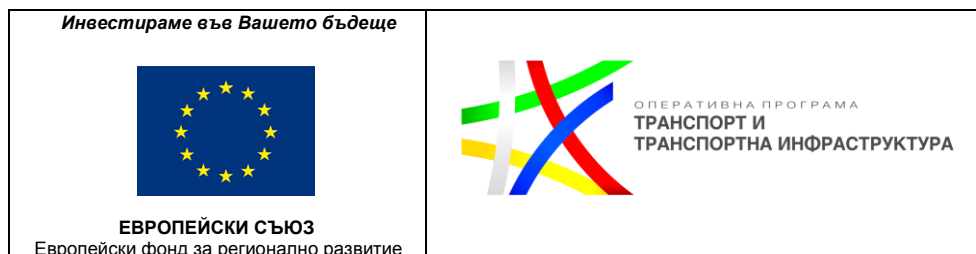
- Пряко отрицателно въздействие върху КАВ от емисии на изгорели газове от ДВГ – продължителна работа на двигателите на празен ход, особено в студените сезони;
- Увеличаване на риска от инциденти и пътно-транспортни произшествия, в резултат на стреса за пътуващите, и особено за водачите на МПС, които изнервени и уморени от дългото чакане се включват впоследствие в движението с понижено внимание;
- Генериране на големи количества отпадъци в крайпътните пространства, поради дългото чакане и др.;
- Пряко и косвено отрицателно въздействие върху ландшафта, почвите, растителния и животински свят в съседните на граничните пунктове територии.

В тази връзка всяко оптимизиране на трансграничните връзки би довело до косвено положително въздействие вкл. в трансграничен контекст, дори и само заради намаляване на вредните емисии от задръстванията, които често са километрични. Освен горе описаните общи проблеми за ГКПП, преразпределянето на транспортните потоци ще доведе и до по-малкото амортизиране на пътната инфраструктура, която при претоварването от „тежкия” трафик в тези направления, се амортизира много по-бързо, а всеки ремонт води до нови задръствания и проблеми.

Друг проблем, особено при трансграничните транспортни връзки е факта, че и от двете страни на границата, пътуващите трябва да изминат понякога десетки и стотици километри на собствена територия за да стигнат до ГКПП. Особено тежък в случая е проблема с гранични реки, както в случая е Дунав. Основното преминаване през реката е по мостовете на Видин и Русе. Целият трафик се пренасочва по вътрешните пътища и на двете страни, за да успее да се включи в тези две основни направления за връзка между държавите, които са и определени като основни маршрути от Европейската транспортна система.

Реализирането на евентуални проекти за нови мостове по р. Дунав ще бъде предмет на двустранна договореност с Румъния (като всяка държава ще отговаря за дейностите по строителство и експлоатация на собствената си територия), като на настоящия етап няма започнати проучвания за евентуално местоположение и осъществимост от страна на България и Румъния. Като предполагаемо въздействие, изпълнението на такива проекти ще доведе до съкращаване на пътя на много от пътуващите, от двете страни на реката, тъй като няма да се налага да се придвижват до Русе или Видин, а ще имат по-близки ГКПП и мостове, които гарантират комфортно преминаване в съседните територии, тъй като не зависят от състоянието на плавателния път (падането на нивото на р. Дунав и прекратяване на корабоплаването по нея). Съответно изборът на решение, което ще доведе до някакво преразпределение на тези потоци по вътрешните транспортни мрежи и спомогне за осъществяване на транспортна схема, която да облекчи движението по двете основни направления, ще има положителен ефект върху околната среда, респективно здравето на хората, и в двете държави.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

В обобщение по отношение на възможността за възникване на значително трансгранично въздействие:

- Част от целите и приоритетите на ИТС са с пряка екологична насоченост, което предполага положително въздействие върху околната среда, човешкото здраве и рисковете от инциденти, в сравнение със съществуващото положение/ниво на развитие на транспортния сектор на национално ниво, в т.ч. и в трансграничен аспект;
- За проектите, достигащи гранични територии, които ще се изпълняват до 2022 г., проведените процедури по ОВОС показват отсъствие на вероятност за трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората;
- За проектите, планирани за периода след 2022 г., няма предприети действия за проучване на подходящи територии, нито има идея за начини и технологии на изпълнение, поради което на ниво ИТС не може да се направи прогноза за очакваните въздействия по време на строителните фази. По време на експлоатацията се очаква положително въздействие, в т.ч. трансгранично, предвид разредоточаване на трафика, ограничаване на тесните места от двете страни на границата, ограничаване на емисиите на вредни вещества, положително въздействие върху пътниците и косвено положително въздействие върху останалите аспекти на средата.

Съобразявайки изложените анализи и прогнози, на ниво ИТС не се предполага значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве на територията на други държави.

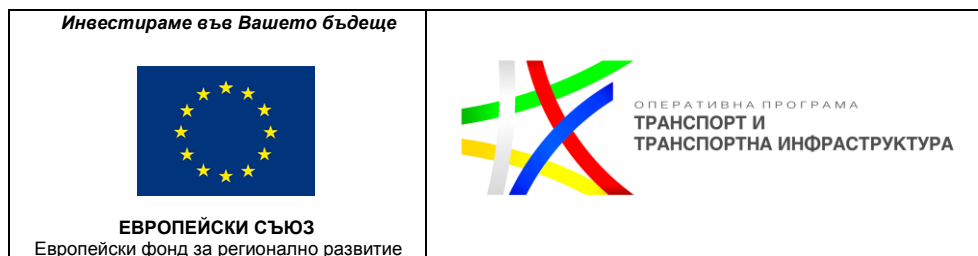
VII. Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсирание на неблагоприятните последствия от осъществяването на ИТС върху околната среда и човешкото здраве

Въз основа на резултатите от извършените анализи и оценки на вероятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве в резултат на реализирането на ИТС 2030, препоръчваме следните мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсирание на неблагоприятните последствия от осъществяването на стратегията върху околната среда и човешкото здраве, групирани в мерки за отразяване в окончателния вариант на ИТС и мерки за изпълнение при прилагането на ИТС.

VII. 1. Мерки за отразяване в окончателния вариант на ИТС

1. Към мярка „Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик и нуждите на операторите“ да се допълни текст, че при решенията за оптимизиране на инфраструктурата следва да се вземе предвид освен прогнозния трафик, и въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони.

Очакван ефект: Ограничаване на вторичните отрицателни въздействия върху околната среда и здравето на хората.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

2. Към мярка „Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор“ следва да се предвиди набавянето и на данни за въздействието на транспортния сектор върху околната среда и здравето на хората, които да се съобразяват при взимането на стратегически и оперативни решения за развитието му.

Очакван ефект: Интегриране на екологичните съображения при взимането на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор.

3. В мярка „Разработване на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата“ да се добави необходимостта в Стратегическите документи да залегнат цели по опазване на околната среда и човешкото здраве.

Очакван ефект: Да се избегнат отрицателни въздействия върху околната среда и здравето на хората при реализиране на предвижданията на Стратегическите документи.

VII. 2. Мерки за изпълнение при прилагането на ИТС

1. Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, при които се предвиждат дейности свързани със строителство, които подлежат на процедури по ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и/или оценка на съвместимостта (ОС) на проекта с предмета и целите на опазване на защитените зони, върху които има вероятност да окаже въздействие (по реда на Закона за биологичното разнообразие), да се приемат само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и/или решение по ОС и при съобразяване с условията, мерките и препоръките в издадените решения и становища на МОСВ/РИОСВ.

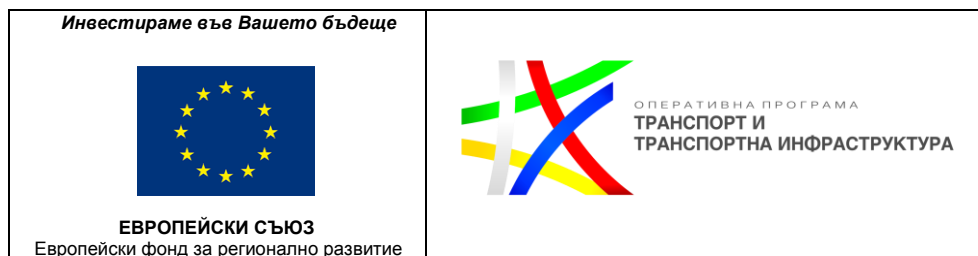
Очакват ефект: Недопускане на значително отрицателно въздействие върху околната среда и здравето на хората.

2. Всеки проект да се съобразява със заложените цели и мерки, **забраните и ограниченията за водните тела** в съответните *Планове за управление на речните басейни* (ПУРБ) и *Планове за управление на риска от наводнения* (ПУРН), които са актуални към момента на реализация, както и с Морската стратегия – при проекти, засягащи морски води. **Необходимо е всички проекти, засягащи водни тела да бъдат оценявани за допустимост спрямо ПУРБ и ПУРН, съгласно разпоредбата на чл.155, ал.1, т.23 от Закона за водите и последните изменения и допълнения към него (ДВ бр. 12 от 03.02.2017г.)**

Очакван ефект: Недопускане на значително/недопустимо въздействие върху водите.

3. Проектите за транспортната инфраструктура, да се съобразят с наличието на предприятия и/или съоръжения класифицирани с висок и нисък рисков потенциал. При наличие в близост на такива предприятия, възложителят следва да осигури безопасни разстояния до новите транспортни пътища, и в случай на необходимост да предприеме допълнителни технически мерки за ограничаване на рисковете за човешкото здраве и околната среда, при наличие на такива предприятия.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Очакван ефект: Недопускане на увеличаване на риска от големи аварии, застрашаващи околната среда, живота и здравето на хората.

4. При проектиране и строителство на пътна и жп инфраструктура, да се прави анализ на уязвимостта на проекта на ефектите от изменението на климата, като се предвидят подходящи по структура пътни настилки или елементи на железопътното трасе, които да са в състояние да издържат повишени температури и неблагоприятни климатични условия, съобразени със съответния климатичен район и прогнозите за климатичните промени.

Очакван ефект: Адаптация към климатичните промени и устойчивост на инфраструктурата към възможни екстремни температури.

5. При строителство на пътните обекти, строго да се контролира прилагането на мерките за ограничаване на прах и вредни вещества в атмосферата, включително при транспорт на насипни материали. Да се прилагат Планове за собствен мониторинг на пътните обекти, включващи периодични измервания за замърсяване на атмосферния въздух в обхвата на населените места.

Очакван ефект: Ограничаване на емисиите във въздуха и разпрашаването по време на строителството.

6. Проектите да са съобразяват с приложимата нормативна уредба по водите по отношение на разрешителния режим, свързан с проектиране и строителство, особено при необходимост от преминаване през II-ри и III-ти пояс на санитарно-охранителни зони (СОЗ) за питейни и минерални води да се извършва в съответствие с изискванията на Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.

Очакван ефект: Гарантиране запазване на качествата на повърхностните и подземните води.

7. Да се осигурява редовно почистване на канавки, водостоци, терените под мостовете и всички съоръжения на инфраструктурата, проходите за животни от натрупани отпадъци, за райони с риск от наводнения.

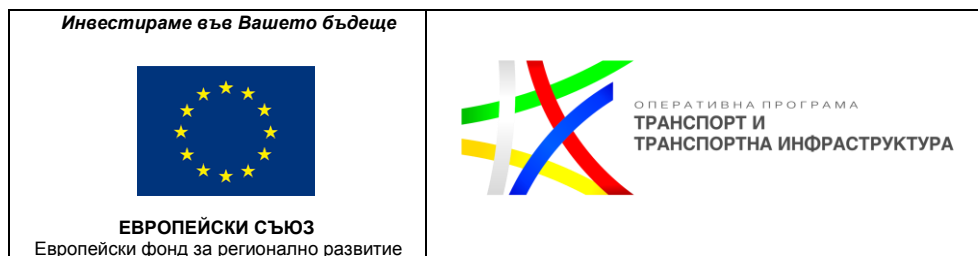
Очакван ефект: Предпазване на транспортната инфраструктура от компрометиране при наводнения.

8. Към проектите за изграждане, реконструкция или рехабилитация на пътна инфраструктура да се предвидят подходящи мерки за предпазване от ерозия и укрепителни мероприятия за откосите на високите насипи и дълбоките изкопи.

Очакван ефект: Ограничаване на негативни геоложки проявления и „геоложки изненади“.

9. Изготвяне и реализиране на проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти, като проектите за озеленяване

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

трябва да се включват поддръжка от 3 години, за гарантиране на качествено развитие на растителните видове от проекта.

Очакван ефект: Укрепващ ефект за повърхностна ерозия, запазване на проводимостта на отводнителните съоръжения (крайпътните канавки), които при липса на растителност се запълват със свлечена пръст от откосите, положителен визуален ефект.

10. Още при предпроектните проучвания за конкретно инвестиционно намерение, свързано с транспортната инфраструктура, да се включат експерти-биолози, които да извършват предварителни проучвания за наличие на защитени територии и защитени зони, и да дадат препоръки относно бъдещите трасета, като се отдалечават максимално от границите на ЗЗ, ЗТ и други уязвими и чувствителни зони по отношение на биоразнообразието. При необходимост да се премине към избор на ново трасе.

Очакван ефект: Избягване на загубата на време и средства за изработване на проекти, които са недопустими от екологична гледна точка и няма вероятност да бъдат одобрени за реализация.

11. При проектиране и/или реконструкция и рехабилитация на транспортна 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 ефект: Намаляване негативните ефекти върху животинските видове, включително и извън ЗЗ.

12. 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/>).

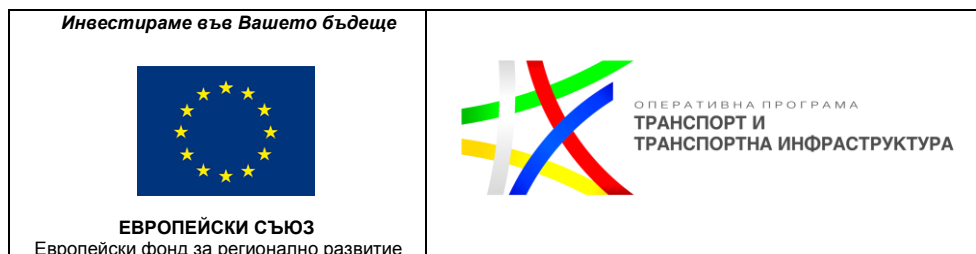
Очакван ефект: Предотвратяване разпространението на инвазивни видове в страната или намаляване на вече интродуцирани такива.

13. Стриктно спазване на разпоредбите на Закона за културното наследство и свързаните с него подзаконови нормативни актове по отношение опазване на културните ценности, вкл. съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за транспортна инфраструктура с културните ценности. Предварителните археологически проучвания да предхождат с достатъчно време началото на строителството, за спокойно и качествено провеждане на спасителни разкопки на застрашените археологически обекти. Предварителните археологически проучвания да обхванат освен проектното трасе и всички, свързани с пътя съоръжения, включително терените за депа и временни пътища.

Очакван ефект: Разкриване и проучване на неизвестни до момента недвижими паметници на културата, опазване и съхраняване на културно-историческото наследство.

14. Изготвяне на самостоятелни проекти с акустична и строително - конструктивна части, за предвидените шумозащитни съоръжения разположени в близост до жилищни територии и други обекти с нормиран шумов режим в населените места. В етапа на строителство, при необходимост да се поставят на временни шумозащитни екрани между

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

съответните строителни участъци и жилищни терени, или обекти с повишени изисквания (училища, детски градини, болници, зони за отдих), разположени в непосредствена близост до строителния обект.

Очакван ефект: Осигуряване на действително и качествено намаляване на шумовите въздействия до приемливи нива.

15. При реализиране на проектите да се предвиди и осъществява управление на отпадъците - събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване, съгласно ЗУО и подзаконовите нормативни актове към него. Задължително преди започване на строителство да се съгласува План за управление на околната среда и План за управление на строителните отпадъци с **кмета/кметовете на Общината/Общините, в които попада инвестиционното предложение.**

Очакван ефект: Гарантиране на адекватни действия по опазване на всички компоненти на околната среда за периода на строителство.

16. По мярка „Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения“ да се дава приоритет на електроавтомобилите и автомобилите, работещи с алтернативни горива

Очакван ефект: По-голяма ефективност на мярката за ограничаване на емисиите във въздуха от превозните средства.

17. При изпълнение на мярка „Разработване на схеми за определяне и управление на такси за ползване на пътищата“ по Конкретна цел 1 да се вземе предвид и въздействието върху околната среда при ползването на пътищата.

Очакван ефект: Отчитане на въздействието върху околната среда и разходите за ограничаването му в таксите, с което ще се постигне по-ефективно прилагане на принципа „замърсителят плаща“.

18. При инвестиционните предложения за развитие на пристанищната, изграждане на пристанищна инфраструктура и т.н. задължително да се предвиждат подходящи съоръжения за **приемане и/или** пречистване на отпадъчните води, формирани на пристанищата, в т.ч. отпадъчните води от кораби.

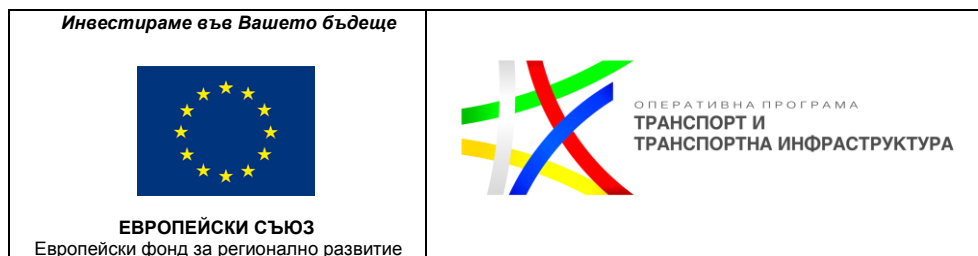
Очакван ефект: Предотвратяване замърсяване на водите, в т.ч. морските води.

19. При проекти за подобряване на корабоплаването в Българо-румънския участък на р. Дунав и проекти за изграждане и реконструкция на пътни трасета в участъци, разположени в близост до или пресичащи влажни зони, да се изисква подробна оценка на въздействието по отношение на влажните зони, в т.ч. разработване и разглеждане на по-благоприятни алтернативи, в рамките на процедурите по ОВОС и ОС.

Очакван ефект: Опазване на влажните зони.

20. Проектите за развитие на транспортна инфраструктура да съобразяват относимите мерки от Националната приоритетна рамка за действие по Натура 2000, да интегрират относимите към тях цели на Седмата програма за действие за околната среда на ЕС, както и относимите насоки от Стратегията за биологично разнообразие на ЕС.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорот се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Очакван ефект: Интегриране на целите по опазване на околната среда и ограничаване на отрицателните въздействия.

21. Приоритетно реализиране на мерки от ИТС, водещи до подобряване на КАВ, в общините с нарушено КАВ.

Очакван ефект: Подобряване на КАВ.

22. При разработването на проекти, свързани с корабоплаване, да се прави проучване кои водни пътища могат да поемат най-много трафик при най-ниска екологична цена и при най-устойчива комбинация с други видове транспорт.

Очакван ефект: Минимизиране на отрицателното въздействие върху водите, в т.ч. морските води.

23. Да се дава приоритет на проекти, чието реализиране ще допринесе в най-голяма степен до опазване на човешкото здраве.

Очакван ефект: Подобряване здравния статус на населението и намаляване на пътнотранспортния травматизъм

24. За инвестиционните предложения, при които се очакват неблагоприятни въздействия върху околната среда и възникване на риск за човешкото здраве, да се предвидят и изпълнят ефективни мероприятия и своевременни мерки за отстраняване или редуциране на въздействието в рамките на действащите към този момент здравно-хигиенни изисквания.

Очакван ефект: Подобряване на здравния статус на населението, превенция и намаляване на пътнотранспортния травматизъм

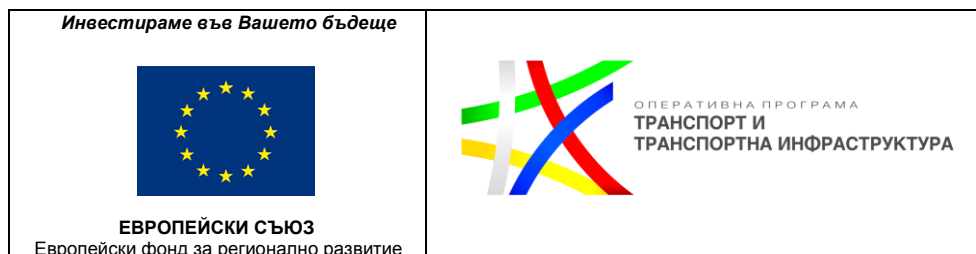
VIII. Мотиви за избор на разгледаните алтернативи

Мотивирането на избора на предпочитаната алтернатива по отношение на околната среда и човешкото здраве е направено въз основа на очакваните въздействия на различните Сценарии на ИТС. В **ПРИЛОЖЕНИЕ 6** на доклада за екологична оценка е представена матрица, в която е оценено въздействието на наличните Нулев/Референтен Сценарий (включва 12 проекта, които са на фаза „строителство“ и „завършен“), и Сценарии А, В и С. Сценариите са налични в **ПРИЛОЖЕНИЕ 3** на доклада за екологична оценка. В **ПРИЛОЖЕНИЕ 7** са поместени *Резултати от моделирането на емитираните от пътните отсечки замърсители на атмосферния въздух и от анализа и сравнението на Сценарии 0, А, В и С на ИТС от гледна точка на въздействието им върху качеството на атмосферния въздух.*

Анализ на развитието на аспектите на околната среда, в т.ч. по отношение на въздействието върху населението и човешкото здраве, при избор на Нулев/Референтен Сценарий, съответстващ на отказ от реализиране на Стратегията, е направен в **т. II.2 на доклада за екологична оценка.**

В доклада за екологична оценка са описани принципите на извършване на сравнението на Сценариите.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

При съобразяване на описаното и направеният анализ на въздействието по Сценариите, най-подходящ от гледна точка опазване на околната среда и човешкото здраве е Сценарий В (с максимален брой от 208 точки).

IX. Методи за извършване на ЕО и трудности при събиране на информацията

Основната цел на екологичната оценка е интегриране на въпросите на околната среда при подготовката на ИТС, осигуряването на високо ниво на опазване на околната среда и постигане на устойчиво развитие.

Основен подход, който е следван при извършването на ЕО, е изготвяне на документацията по ЕО при изпълнение на законовите и подзаконовите нормативни изисквания по ЕО, както и наличните указания, ръководства и препоръки за извършването ѝ на национално и европейско ниво.

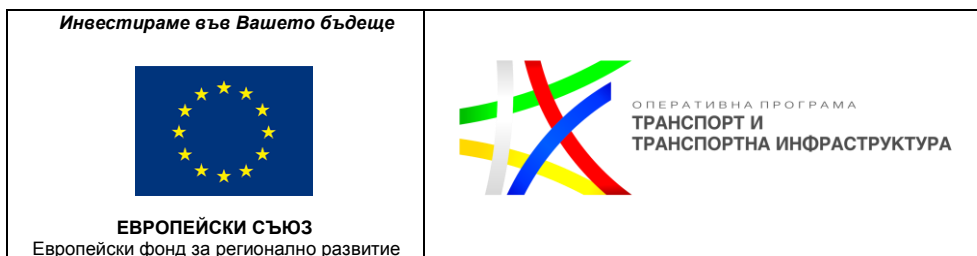
Извършена е оценка на въздействието, което излиза извън границите на индивидуалните проекти и самостоятелното планиране, в случая като оценяване въздействието на развитието на транспорта на територията на страната за продължителен период. Екологичната оценка е използвана и като система за ранно сигнализиране и идентифициране на потенциалните проблеми, инициране на консултации за решаване на споровете, свързани с конфликт на интереси, възможно на най-ранен етап от процеса на планиране – ограничава риска от недоволства на по-късните етапи и спестява резултиращите от евентуалното забавяне разходи. Или обобщено, ЕО спестява и време и пари.

Основни принципи, които са ползвани при разработване на ЕО на ИТС са:

- Опитът на страните показва, че на някои нива от планирането е необходимо използването на стратегическа оценка за избор на основни направления на транспортната политика, както и че са необходими връзки с други обществени аспекти. Изборът на насоки на транспортната политика не може да бъде адекватно оценен на ниво конкретен проект. Също така има някои значителни въздействия върху околната среда, които не могат да бъдат оценени адекватно чрез използването на ОВОС за конкретни проекти (например емисиите на парникови газове, използване на земите). Взаимодействието и кумулативното въздействие на решенията за транспорта и начина на използване на земите са със специфика, която не позволява адекватното им оценяване с процедурата по ОВОС;
- ЕО е интегрирана в процеса на стратегическо планиране, като последователно са съобразявани и взимани предвид:
 - текущото състояние на околната среда и на аспектите на човешкото здраве, свързани с транспорта;
 - установените екологични проблеми, свързани с транспорта;
 - целите по опазване на околната среда, които следва да се постигнат.

По този начин необходимостта от екологосъобразно развитие на сектор „транспорт“ е интегрирана в разглеждането и анализа на текущото състояние

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

на сектора, идентифицираните слаби страни и насоки и цели за развитие. Впоследствие е интегрирана и в целите, приоритетите и мерките на ИТС.

- Обвързани са целите за опазване на околната среда на национално ниво и европейско ниво, за се осигури взимането на най-благоприятните решения по отношение на въздействието върху околната среда и здравето на хората;
- Предвидени са ефективни консултации по време на процеса на екологична оценка, като са включени широк кръг идентифицирани като засегнати и заинтересовани страни, с цел максимална информираност и прозрачност на процеса, в т.ч. удовлетворяване на исканията и препоръките на тези страни;
- Направени са прогнози на въздействията от проекта на ИТС, вкл. на алтернативите на няколко нива, съответстващи на нивата на планиране на предвижданията (цели, приоритети, мерки, проекти);
- Предложени са мерки за преодоляване на прогнозираните значителни неблагоприятни въздействия и рискове за околната среда и човешкото здраве;
- Предложени са мерки за мониторинг на въздействията върху околната среда и човешкото здраве при прилагане на стратегията с цел навременно установяване и адекватно реагиране при неблагоприятни въздействия;

Не са срещани трудности при събиране на информацията.

Х. Мерки по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда по време на прилагането на ИТС

В точката са отразени мерките, препоръчани от МОСВ и МЗ.

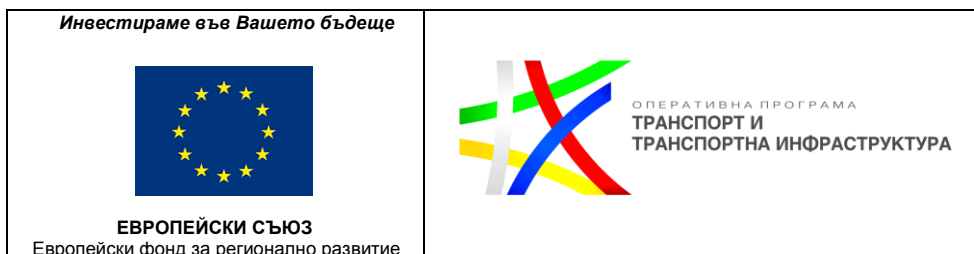
На всеки три години Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията следва да изготвя доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на ИТС, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването му, който да представя в МОСВ за одобряване **не по късно от 1 юли на всяка четвърта година.**

1. Наблюдението и контролът на въздействията върху околната среда при прилагането на ИТС да се извършват въз основа на следните мерки и индикатори:

Таблица № X-1 Мерки и индикатори по наблюдение и контрол на въздействието

Мярка	Индикатор	Мерна единица	Орган, отговорен за предоставяне на информацията по индикатора
Проследяване на тенденциите в нивата на емисиите на азотни оксиди и парникови газове	Емисии на азотни оксиди и парникови газове от пътният транспорт вследствие реализирането на	т/год; % изменение спрямо 2014 г.,	ИАОС

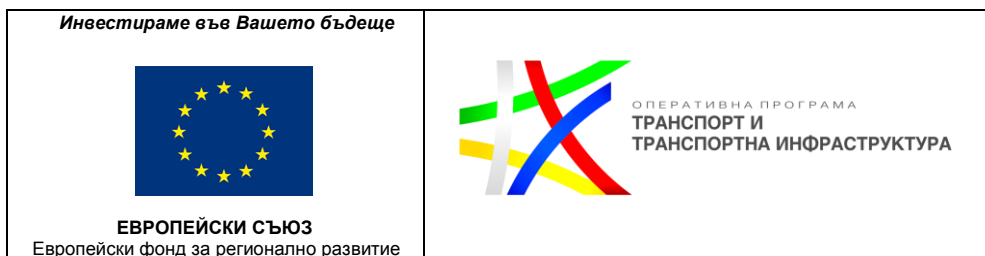
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Мярка	Индикатор	Мерна единица	Орган, отговорен за предоставяне на информацията по индикатора
	ИТС до 2030 г.		
Проследяване на тенденциите в концентрациите на азотни оксиди и ФПЧ ₁₀ в атмосферния въздух	Имисионни концентрации на азотни оксиди и ФПЧ ₁₀ в пунктовете за мониторинг на качеството на атмосферния въздух в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Брой превишения на среднодневната норма за ФПЧ ₁₀ и на средночасовата норма за азотни оксиди; % изменение спрямо 2014 г.	ИАОС
Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на замърсяване на атмосферния въздух с азотни оксиди	Засегнато население, което живее при наднормени нива на замърсяване с азотни оксиди в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г.	ИАОС
Проследяване на тенденциите за намаляване на засегнатото население, живеещо при наднормени нива на замърсяване от прах и ФПЧ	Засегнато население, което живее при наднормени нива на прах и ФПЧ в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г.	ИАОС, РЗИ
Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на шум	Засегнато население, което живее при наднормени нива на шум в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г.	ИАОС, РЗИ

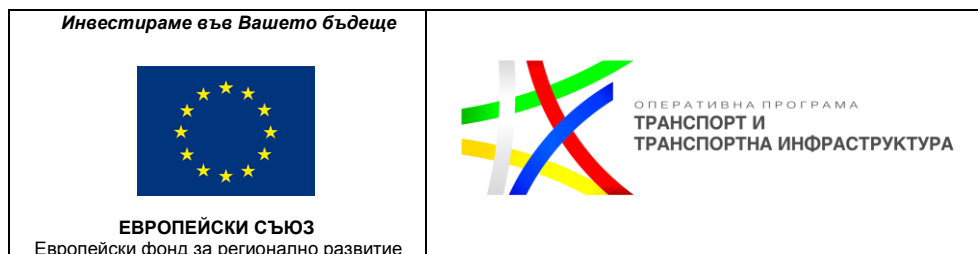
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Мярка	Индикатор	Мерна единица	Орган, отговорен за предоставяне на информацията по индикатора
Установяване на случаи на наводнения вследствие на недостатъчна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура	наводнения, вследствие на недостатъчна водна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура	Брой наводнения; Засегнати площи, дка; Нанесени щети - описание.	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху водете	Установена промяна/влошаване в тоянието на водите	Брой засегнати водни тела по райони за басейново управление	Басейнови дирекции, Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Контрол по изпълнението на мерки за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на транспортни обекти	Изпълнени проекти за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване за транспортни обекти	Площ, дка; % спрямо общия брой транспортни обекти по ИТС	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху природни местообитания	Засягане на природни местообитания	Площ, дка	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху местообитания на видове	Засягане на местообитания на видове	. Площ, дка	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху защитени зони	Реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони, включително защитни екрани за птици и прилепи	Брой	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС
Проследяване на въздействието върху	Идентифицирани, разкрити и съхранени	Брой	Възложители/ Бенефициента по

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Мярка	Индикатор	Мерна единица	Орган, отговорен за предоставяне на информацията по индикатора
археологическите обекти	археологически обекти		проекти по ИТС

- При констатирани неблагоприятни последствия върху околната среда **ще** се предложат и предприемат своевременни мерки за възможното им отстраняване.

XI. Заключение

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. обхваща всички аспекти на транспортната система на България, като за нейното развитие са определени стратегически цели и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС и националната транспортна политика.

Рамката за дефиниране на целите, приоритети и мерките за развитие на транспортната система в периода до 2030 г. е в съответствие с всички действащи и относими към нея европейски и национални стратегически и нормативни документи.

ИТС като цяло интегрира целите по опазване на околната среда, идентифицирани в стратегии, планове и програми на национално и европейско ниво. За целите по околна среда, които са относими, но не са интегрирани в проекта на ИТС, са направени съответните препоръки, като са предложени и конкретни мерки в т. VII на доклада за екологична оценка.

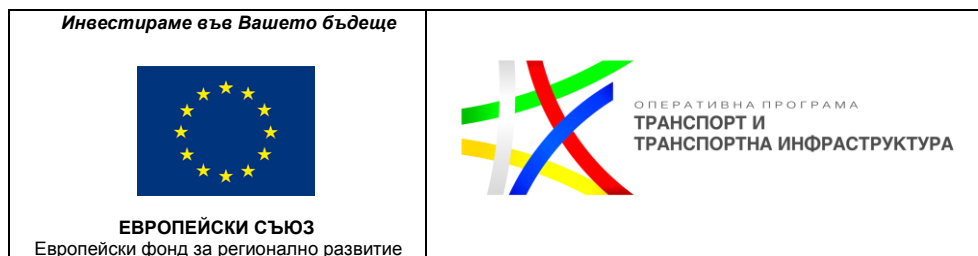
Анализите за евентуалното развитие на аспектите на околната среда без прилагането на ИТС, което представлява „нулева алтернатива” (Референтен сценарий) показват, че без прилагането на ИТС съществуващите недостатъци по отношение на околната среда и здравето на хората, както и съществуващите екологични проблеми в резултат на транспорта и транспортната инфраструктура, ще се задълбочават и то особено в средносрочен и дългосрочен план, вследствие основно на амортизацията на инфраструктурата.

Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. на ниво Стратегически цели – Стратегически приоритети – Конкретни цели – Мерки няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху аспектите на околната среда и човешкото здраве, като за ограничаване/предотвратяване на евентуалните отрицателни въздействия, са препоръчани мерки в т. VII на доклада за екологична оценка.

При прилагане на ИТС се очаква намаляване на съществуващите отрицателни въздействия върху компонентите на околната среда/екологични проблеми в резултат на транспорта, като не се очаква възникване на нови екологични проблеми.

Анализите и извършеното сравнение на очакваното въздействие на отделните сценарии по отношение на проектите (направления), генерирани от Националния транспортен модел, най-предпочитан по отношение въздействие върху околната среда и човешкото здраве е Сценарий В с 209 точки.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

От прилагането на ИТС не се очаква значително трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората на територията на други държави.

В ЕО са предложени установените като необходими, в резултат на оценките в доклада за екологична оценка, мерки за предотвратяване, намаляване или компенсирание на неблагоприятните последици върху околната среда и човешкото здраве.

Предложени са мерки и индикатори за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда и здравето на хората, които ще се прилагат за периода на действие на Стратегията.

В заключение предлагаме ИТС да бъде приета, като по отношение на проектите/направленията, генерирани от Националния транспортен модел, се изпълни Сценарий В.

ХII. Източници на информация

В точката на доклада за ЕО са изброени източниците на информация за иготвянето на доклада за екологична оценка.

ХIII. Справка за проведените консултации

В **таблици**те на **ПРИЛОЖЕНИЕ 8** на доклада за ЕО са описани получените становища, бележки и препоръки от проведените консултации по заданието за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка **и от консултациите по доклада за екологична оценка**, като са посочени и начинът на отразяването им и мотивите за това. Копия на становищата са налични в същото **ПРИЛОЖЕНИЕ 8**.

ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ НЕТЕХНИЧЕСКОТО РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ЕО:

- *Сценарии 0, А, В и С, генерирани от Националния транспортен модел и ситуации по Сценарии А, В и С*