

*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“

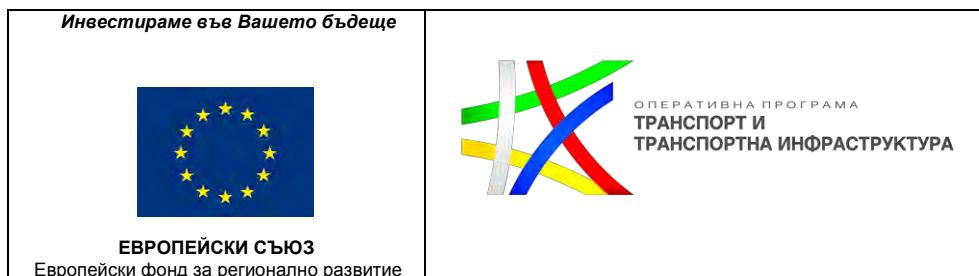
ОБОБЩЕНА СПРАВКА

**(съгласно изискванията на чл. 29, ал. 1 на Наредбата за условията и реда за
извършване на екологична оценка на планове и програми)**

ЮНИ 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.

I. Съответствие на Интегрирана транспортна стратегия (ИТС) в периода до 2030 г. с основните резултати и препоръки в Доклада по ЕО и с резултатите от консултациите, включени в Становище по ЕО №1-1/2017 г.

ИТС е съобразена с резултатите и препоръките от доклада за ЕО, както и с резултатите от консултациите, включени в Становище по ЕО № 1-1/2017 г. на министъра на околната среда и водите.

Резултатите от консултациите и начинът им на отразяване са описани в Приложение № 8 на доклада за ЕО. По-голямата част от становищата са със съгласувателен характер и не съдържат бележки. Няма получени отрицателни становища, както по доклада за ЕО, така и по ИТС. Препоръките от получените становища са основно технически, като в част от становищата са направени предложения за мерки за ограничаване на очакваните негативни въздействия, както върху околната среда, така и върху човешкото здраве. Всички препоръки са отразени в доклада за ЕО.

По отношение на **основните резултати от доклада за екологична оценка**, заключението в доклада за ЕО е, че не се предполагат значителни отрицателни последици, както и значителен отрицателен кумулативен ефект за околната среда и човешкото здраве.

Сравнението на въздействието на наличните сценарии на стратегията с въздействието на „нулевата“ алтернатива показва, че предпочитано от гледна точка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве е реализирането на стратегията по сценарий В.

За ограничаване на прогнозираните отрицателни въздействия, вкл. вероятен отрицателен кумулативен ефект, са препоръчани мерки, включително по предложение на компетентните органи – Министерство на здравеопазването, Министерство на околната среда и водите, Басейнови дирекции и др., които ще ограничат тези въздействия до минимум.

За установяване на въздействието на стратегията при нейното прилагане са предложени индикатори за наблюдение и контрол, чрез които да бъдат установени евентуални неблагоприятни тенденции по отношение на околната среда и човешкото здраве, въз основа на което при необходимост да бъдат предприети коригиращи действия за отстраняването им.

II. Съответствие на ИТС с обосновамата в становището по ЕО алтернатива по чл. 26, ал. 2, т. 1 за постигане целите на стратегията

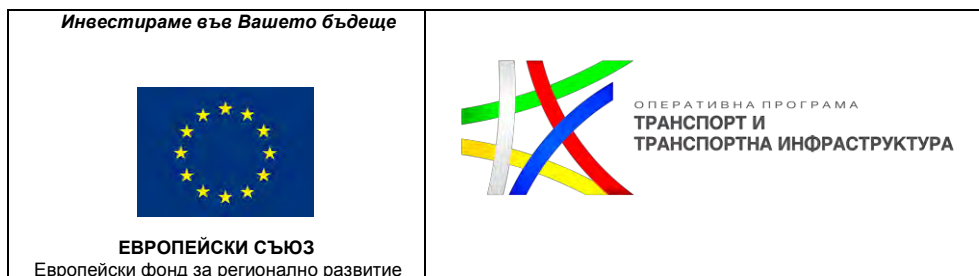
Предоставеният от Възложителя проект на ИТС има две нива на въздействия върху околната среда.

Първото по подробност въздействие е на ниво Стратегически цели, Специфични приоритети, Конкретни цели и мерки. На това ниво не се разглеждат алтернативи, тъй като мерките са приложими към всички видове транспорт и обхващат различни аспекти на транспортната система. Те са оценени по компоненти като въздействие по принцип. Те се прилагат при всички предложени алтернативи (сценарии), които са идентифицирани на ниво „проекти“. Не се очаква значително въздействие на това ниво.

Второто по подробност въздействие е на ниво „Проекти“ и съдържа 3 сценария с проекти, които се явяват и алтернативи за реализиране на стратегията на това ниво.

По време на консултациите по доклада за ЕО не са получени предложения за разглеждане на нови алтернативи (сценарии).

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.

Като „нулева“ алтернатива на ниво „Цели, приоритети и мерки“ се разглежда възможността да не се реализират предложените от тях действия, а на ниво „проекти“ се разглежда „Референтен сценарий“, който съдържа 12 проекта, които са завършени или са в етап на строителство и са пред приключване. Те са част от всички предложени сценарии.

Приемането на нулевата алтернатива се явява отказ от по-нататъшно развитие на транспортната инфраструктура, в резултат на което се очаква по-скоро отрицателно въздействие по отношение на околната среда и човешкото здраве в сравнение с текущото състояние на околната среда и здравно-хигиенните и аспекти (съгласно описанието на евентуалното развитие на аспектите на средата без реализиране на стратегията, направено в т. II.2 на доклада за ЕО). Също така при избор на нулевата алтернатива няма да бъдат реализирани цели по опазване на околната среда, съгласно т. V на доклада за ЕО и не на последно място няма да бъде постигнато устойчиво развитие на транспорта (в т.ч. по отношение на околната среда и здравето на хората).

При разглеждането на предложените сценарии в най-отдалечен времеви хоризонт и на база текущо състояние на околната среда, анализи и прогнози направени от експертите по ЕО, както и генерираните проекти от Националния транспортен модел, като най-предпочитана алтернатива е определен Сценарий В, при който доминира железопътния транспорт.

Въз основа на горното предпочитаната алтернатива е ИТС да бъде реализирана по отношение на предложените стратегически цели, стратегически приоритети, конкретни цели и мерки, като на ниво „проекти“ се изпълни сценарий В, като задължително се предвиди изпълнение на мерки за ограничаване и предотвратяване на очакваните отрицателни въздействия при прилагането ѝ. Същото е потвърдено и с мотив 4 от Становището по ЕО.

Становището по ЕО и заложените в него условия и мерки са неотменна част от ИТС, и в частност – Доклад 7 на ИТС. Те ще бъдат прилагани към всички планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, относими към или произтичащи от стратегията и ще бъдат съобразявани при техните етапи на изготвяне и реализация.

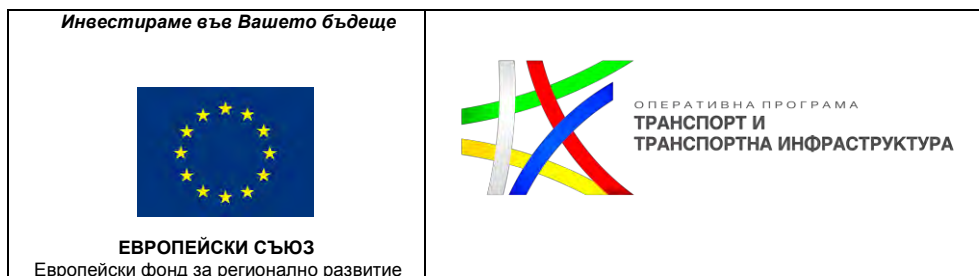
III. Степен, в която мерките по чл. 26, а. 1.2, т. 2 и 3 на Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО на планове и програми са предвидени в ИТС

III.1. Начин на изпълнение на мерките и условията по т. 1 от Становището по ЕО

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

| Мярка | Отразяване |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Към мярката „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 | Отразено в СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“ СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ 1. „Ефективно поддържане, модернизация и |

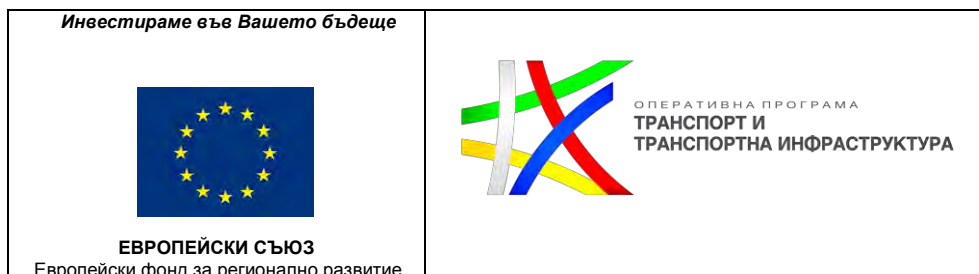
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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



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

| Мярка | Отразяване |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| освен прогнозния трафик, и въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони | развитие на транспортната инфраструктура“ <i>КОНКРЕТНА ЦЕЛ №2 Използване на други източници на финансиране на транспортната система. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове,</i> <i>МЯРКА код М-И/2.1</i> |
| 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 | Отразено в <i>СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“</i> <i>СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ 2.</i> <i>„Подобряване на управлението на транспортната система“</i> <i>КОНКРЕТНА ЦЕЛ №6 Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт</i> <i>МЯРКА код М-М/6.3</i> |
| Към 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 опзване на околната среда и човешкото здраве | Отразено в <i>СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 1 „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“</i> <i>СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ 2.</i> <i>„Подобряване на управлението на транспортната система“</i> <i>КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 7 Повишаване на институционалния капацитет</i> <i>МЯРКА код М-А/7.1</i> |
| Към мярка „Проучване на необходимостта и възможностите за изграждане на нови връзки в транспортната мрежа“ да се добави текста „..., включително за нуждите на междуградския велосипеден транспорт.“ | Отразено в <i>СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ 2 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“</i> <i>СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТ 7.</i> <i>„Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“</i> <i>КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 26 Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа</i> |

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.



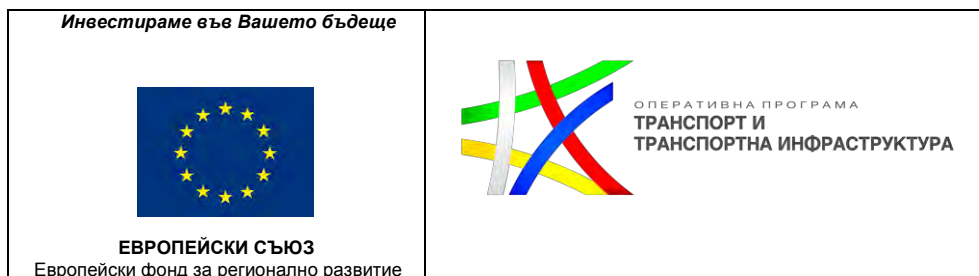
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

| Мярка | Отразяване |
|-------|--------------------|
| | МЯРКА код М-Т/26.1 |

Б. Мерки за изпълнение при прилагането на ИТС

| Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия | Начин на изпълнение на мерките |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на ИТС, попадащи в обхвата на приложенията към ЗООС или извън тях, както и под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС за одобряване/съгласуване, при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, постановени в решението/становището | За всеки проект, програма, план и инвестиционно предложение произтичащо от ИТС ще бъде изготвяно уведомление до МОСВ/РИОСВ за указване на приложимата процедура по на ЗООС и ОС |
| 2. Всеки проект по ИТС да се съобразява със заложените цели и мерки, забраните и ограниченията за водните тела в съответните Планове за управление на речните басейни (ПУРБ) и Планове за управление на риска от наводнения (ПУРН), които са актуални към момента на реализация, както и с Морската стратегия – при проекти, засягащи морски води. Всички проекти, засягащи водни тела да бъдат оценявани за допустимост спрямо ПУРБ и ПУРН, съгласно разпоредбата на чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите и последните изменения и допълнения към него (ДВ бр. 12 от 03.02.2017 г.) | Ще бъде извършвано на етапа на процедурите по ОВОС/ОС |
| 3. Всеки проект по ИТС, който предвижда изграждане на нови транспортни връзки в близост до съществуващи предприятия и съоръжения с нисък или висок рисков потенциал в съответствие с чл. 104 от ЗООС, да осигури безопасни разстояния до тях | Ще бъде изпълнявано за всяко ИП, произтичащо от проектите по стратегията, където има съществуващо предприятие |
| 4. Възложителите на проекти по ИТС да оценят и осигурят безопасни разстояния на съществуващите предприятия с нисък и висок рисков потенциал до проектите на нови транспортни пътища, въз основа на установените пространствени зони на сериозни поражения на тези предприятия, и при необходимост да | Ще бъде изпълнявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |

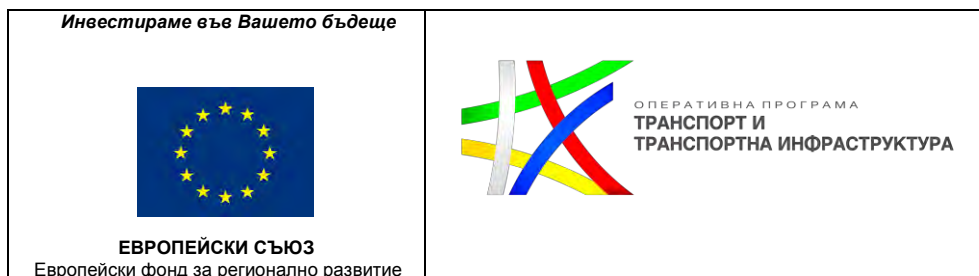
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

| Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици | Начин на изпълнение на мерките |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| предвидят допълнителни мерки за ограничаване на идентифицираните рискове за човешкото здраве или околната среда | |
| 5. Преди и по време на строителството, в случай на дейности по съхранение и употреба на опасни вещества и смеси (напр. горива и масла, битум, бои и лакове, материали за нанасяне на трайна маркировка, взривни вещества), възложителят следва да осигури извършването на тези дейности, като вземе предвид мерките за безопасно съхранение и употреба, предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответния нормативен/административен акт и в информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба на опасните химикали | Ще бъде изпълнявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 6. При проектиране и строителство на пътна и жп инфраструктура, да се прави анализ на уязвимостта на проекта на ефектите от изменението на климата, като се предвидят подходящи по структура пътни настилки или елементи на железопътното трасе, които да са в състояние да издържат повишени температури и неблагоприятни климатични условия, съобразени със съответния климатичен район и прогнозите за климатичните промени | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 7. При строителство на пътните обекти, строго да се контролира прилагането на мерките за ограничаване на прах и вредни вещества в атмосферата, включително при транспорт на насипни материали. Да се прилагат Планове за собствен мониторинг на пътните обекти, включващи периодични измервания за замърсяване на атмосферния въздух в обхвата на населените места | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 8. Проектите да се съобразяват с приложимата нормативна уредба по водите по отношение на разрешителния режим, свързан с проектиране и строителство, особено при необходимост от преминаване през II-ри и III-ти пояс на санитарно- | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |

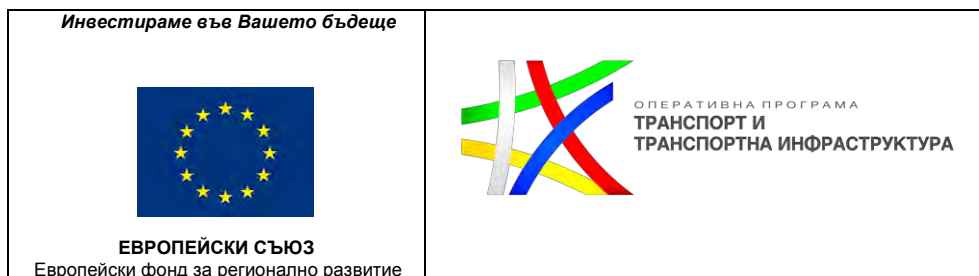
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

| Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици | Начин на изпълнение на мерките |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| охранителни зони за питейни и минерални води да се извършва в съответствие с изискванията на Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди | |
| 9. Да се осигурява редовно почистване на канавки, водостоци, терените под мостовете и всички съоръжения на инфраструктурата, проходите за животни от натрупани отпадъци, за райони с риск от наводнения | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 10. Към проектите за изграждане, реконструкция или рехабилитация на пътна инфраструктура да се предвидят подходящи мерки за предпазване от ерозия и укрепителни мероприятия за откосите на високите насипи и дълбоките изкопи | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 11. Изготвяне и реализиране на проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти, като в проектите за озеленяване трябва да се включва поддръжка от 3 години, за гарантиране на качествено развитие на растителните видове от проекта | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 12. Още при предпроектните проучвания и вариантни решения на устройствено ниво за цялостната концепция за развитие на трасето за конкретно инвестиционно намерение, свързано с транспортната инфраструктура, да се извършват предварителни проучвания за наличие на защитени територии и защитени зони, и да се дават препоръки относно бъдещите трасета, като се отдалечават максимално от границите на защитените зони, защитените територии и други уязвими и чувствителни зони по отношение на биоразнообразието. При необходимост да се премине към избор на ново трасе | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |

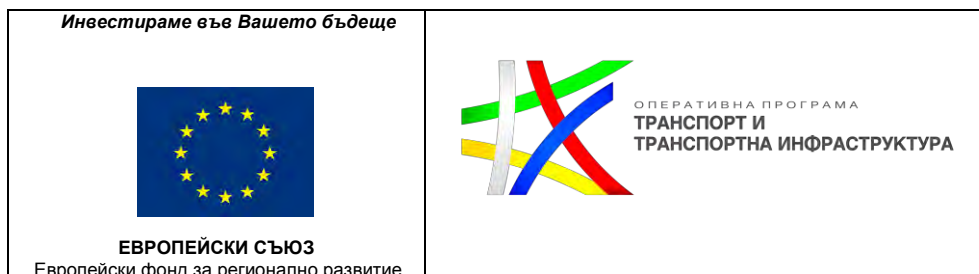
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

| Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици | Начин на изпълнение на мерките |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 13. При проектиране и/или реконструкция и рехабилитация на транспортна инфраструктура, след необходимите проучвания да се предвиди на подходящи места изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на дивите животни, комбинирано с прегради, предпазващи ги от излизане на пътното платно, включително предпазни прегради за птици и прилепи | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 14. В проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти да не се използват инвазивни чужди видове (за референции: https://easin.jrc.ec.europa.eu/) | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП произтичащо от проектите на стратегията |
| 15. Стриктно спазване на разпоредбите на Закона за културното наследство и свързаните с него подзаконови нормативни актове по отношение опазване на културните ценности, включително съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за транспортна инфраструктура с културните ценности. Предварителните археологически проучвания да предхождат с достатъчно време началото на строителството, за спокойно и качествено провеждане на спасителни разкопки на застрашените археологически обекти. Предварителните археологически проучвания да обхванат освен проектното трасе и всички, свързани с пътя съоръжения, включително терените за депа и временни пътища | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 16. Изготвяне на самостоятелни проекти с акустична и строително - конструктивна части, за предвидените шумозащитни съоръжения разположени в близост до жилищни територии и други обекти с нормиран шумов режим в населените места. В етапа на строителство, при необходимост да се поставят временни шумозащитни екрани между съответните строителни участъци и жилищни терени, или обекти с повишени изисквания (училища, детски градини, болници, зони за отдих), | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |

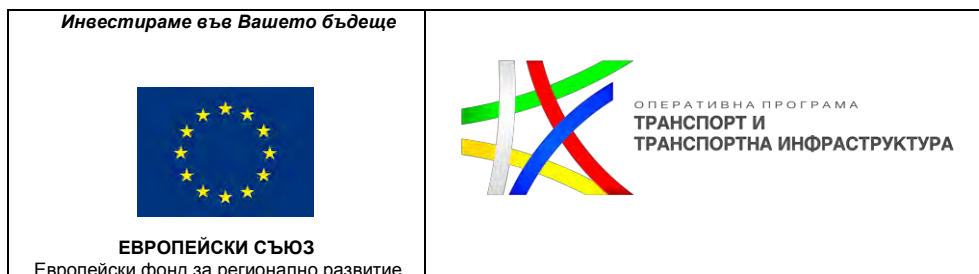
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

| Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици | Начин на изпълнение на мерките |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| разположени в непосредствена близост до строителния обект | |
| 17. При реализиране на проектите да се предвиди и осъществява управление на отпадъците – събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване, съгласно Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни актове към него. Задължително преди започване на строителство да се съгласува План за управление на околната среда и План за управление на строителните отпадъци с кмета/кметовете на общината/общините, в които попада инвестиционното предложение | Ще бъде изпълнявано и съобразявано за всяко ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 18. По мярка „Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения“ да се дава приоритет на електроавтомобилите и автомобилите, работещи с алтернативни горива | Ще бъде изпълнявано на етап при тържните процедури и при процедури по промени на нормативните документи |
| 19. При изпълнение на мярка „Разработване на схеми за определяне и управление на такси за ползване на пътищата“ по Конкретна цел 1 да се вземе предвид и въздействието върху околната среда при ползването на пътищата | Ще бъде съобразявано при изработването на документацията по схемите |
| 20. При инвестиционните предложения за развитие на пристанищата, изграждане на пристанищна инфраструктура и т.н., задължително да се предвиждат подходящи съоръжения за приемане и/или пречистване на отпадъчните води, формирани на пристанищата, в т.ч. отпадъчните води от кораби | Ще бъде съобразявано за всяко конкретно ИП |
| 21. При инвестиционни предложения за подобряване на корабоплаването в Българо-румънския участък на р. Дунав и проекти за изграждане и реконструкция на пътни трасета в участъци, разположени в близост до или пресичащи влажни зони, да се изисква подробна оценка на въздействието по отношение на влажните зони, в т.ч. разработване и разглеждане на по-благоприятни | Ще бъде съобразявано и изпълнявано още от етапа на тържната документация по ИП |

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.



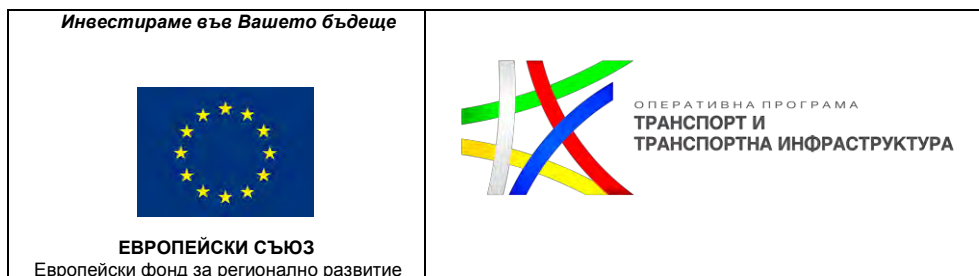
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

| Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици | Начин на изпълнение на мерките |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| алтернативи, в рамките на приложимите процедури по ОВОС и ОС | |
| 22. Проектите за развитие на транспортна инфраструктура да съобразяват относимите мерки от Националната приоритетна рамка за действие по Natura 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 | Ще бъде съобразявано още в изискванията по тръжните документи |
| 23. Приоритетно реализиране на мерки от ИТС, водещи до подобряване на качеството на атмосферния въздух (КАВ), в общините с нарушено КАВ. | Ще бъде съобразявано и прилагано за всяко конкретно ИП, произтичащо от проектите на стратегията |
| 24. При разработването на проекти, свързани с корабоплаване, да се прави проучване кои водни пътища могат да поемат най-много трафик при най-ниска екологична цена и при най-устойчива комбинация с други видове транспорт | Ще бъде съобразявано и прилагано за всяко конкретно ИП, свързано с корабоплаването |
| 25. Да се дава приоритет на проекти, чието реализиране ще допринесе в най-голяма степен до опазване на човешкото здраве | Ще бъде съобразявано още в най-ранните етапи на проучване за ИП |
| 26. За инвестиционните предложения, при които се очакват неблагоприятни въздействия върху околната среда и възникване на риск за човешкото здраве, да се предвидят и изпълнят ефективни мероприятия и своевременни мерки за отстраняване или редуциране на въздействието в рамките на действащите към този момент здравно-хигиенни изисквания | Ще бъде прилагано към всяко ИП, произтичащо от проектите на ИТС |

III. 2. Начин на изпълнение на мерките и условията по т. II от Становището по ЕО

На всеки три години Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията ще изготвя доклад по наблюдението и контрола при прилагането на ИТС, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването ѝ, който ще представя в МОСВ за одобряване **не по-късно от 1 юли на всяка четвърта 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.

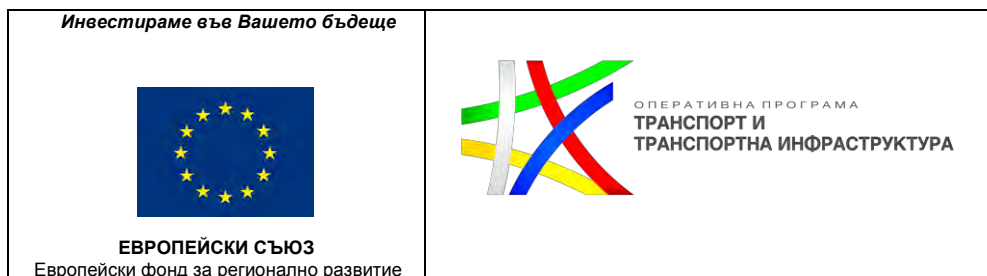


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

Наблюдението и контролът на въздействията върху околната среда при прилагането на ИТС ще се извършват въз основа на следните мерки и индикатори, които ще се отчитат, анализират и оценяват в Докладите по наблюдение и контрол.

| Мярка | Индикатор | Мерна единица | Орган за предоставяне на информация по индикатора |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Проследяване на тенденциите в нивата на емисиите на азотни оксиди и парникови газове | Емисии на азотни оксиди и парникови газове от пътният транспорт вследствие реализирането на ИТС до 2030 г. | т/год; % изменение спрямо 2014 г., | ИАОС |
| Проследяване на тенденциите в концентрациите на азотни оксиди и ФПЧ ₁₀ 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 | Засегнато население, което живее при наднормени нива на прах и ФПЧ в засегнатите от ИТС транспортни | Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г. | ИАОС, РЗИ |

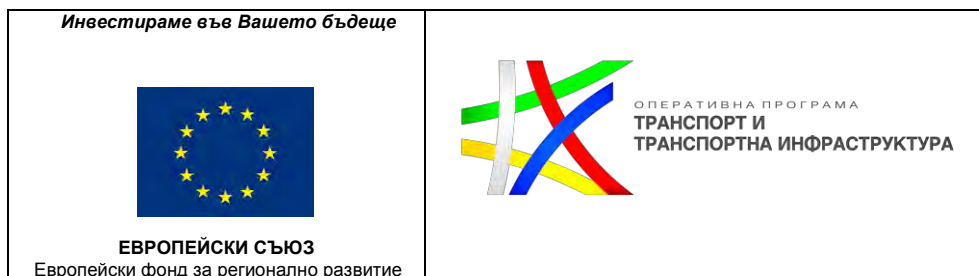
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът 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 за предоставяне на информация по индикатора |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| наднормени нива на замърсяване от прах и ФПЧ | центрове (около трасетата на пътните отсечки) | | |
| Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на шум | Засегнато население, което живее при наднормени нива на шум в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки) | Изменение на % на засегнатото население спрямо 2014 г. | ИАОС, РЗИ |
| Установяване на случаи 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 водите | Установена промяна/влошаване в състоянието 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 | Засягане на природни местообитания | Площ, дка | Възложители/ |

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 за предоставяне на информация по индикатора |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------------------------------------------|
| природни местообитания | | | Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху местообитания на видове | Засягане на местообитания на видове | Площ, дка | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху защитени зони | Реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони, включително защитни екрани за птици и прилепи | Брой | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху популациите на целеви за опазване видове от Натура 2000 | Засягане на популации на целеви видове | Брой | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |
| Проследяване на въздействието върху археологическите обекти | Идентифицирани, разкрити и съхранени археологически обекти | Брой | Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС |

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