

ЗАДАНИЕ

за определяне на обхвата и съдържанието на
ДОКЛАД ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА
на проект:

НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ

В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 ГОДИНА

(съгласно чл. 19 а на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми и чл. 86, ал. 3 на Закона за опазване на околната среда)



Възложител:

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

Февруари, 2021 г.

Съдържание

I. ВЪВЕДЕНИЕ.....	6
II. ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ.....	8
1. Име, ЕГН, местожителство, гражданство на Възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице	8
2. Пълен пощенски адрес	8
3. Телефон, факс, E-mail.....	8
4. Лице за контакти	8
III. ЗАДАНИЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА	9
1. Описание на съдържанието на основните цели на НПКТРБ – 2030 г. и връзка с други съотносими планове и програми	9
1.1. Основания за изготвяне на НПКТРБ – 2030 г.....	9
1.2. Основни цели, структура и съдържание на НПКТРБ – 2030 г.....	10
1.3. Алтернативи за НПКТРБ – 2030 г.	34
1.4. Връзка на НПКТРБ – 2030 г. с други съотносими планове, програми и стратегии	34
2. Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.	36
2.1. Текущо състояние на околната среда	36
2.2. Евентуално развитие на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.	56
3. Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НПКТРБ – 2030 г.	57
4. Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие.....	57
5. Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на плана.....	57
6. Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави	58
6.1. Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве	58

6.2. Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда, в т.ч. човешкото здраве, на територията на други държави.....	58
6.3. Обобщения за въздействието на НПКТРБ – 2030 г.	60
<i>7. Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве.....</i>	<i>60</i>
<i>8. Мотиви за избор на разгледаните алтернативи</i>	<i>61</i>
<i>9. Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация</i>	<i>61</i>
<i>10. Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на НПКТРБ – 2030 г.....</i>	<i>63</i>
<i>11. Заключение на екологичната оценка.....</i>	<i>64</i>
<i>12. Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на НПКТРБ – 2030 г. и извършване на екологичната оценка.....</i>	<i>64</i>
<i>13. Нетехническо резюме на екологичната оценка.....</i>	<i>64</i>
<i>14. Приложения към доклада за екологична оценка</i>	<i>64</i>

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

БДДР	Басейнова дирекция „Дунавски район“;
БДЧР	Басейнова дирекция „Черноморски район“;
БДЗБР	Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“
БДИБР	Басейнова дирекция „Източнбеломорски район“
ДП	Държавно предприятие
ДМА	Дълготрайни материални активи
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЕФМДР	Европейски фонд за морско дело и рибарство
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕФМДР	Европейски фонд за морско дело и рибарство
ЕСФ	Европейски социален фонд
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗВ	Закон за водите
ЗЗ	Защитена зона
ЗЗТ	Закон за защитените територии
ЗЗШОС	Закона за защита от шума в околната среда
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИТС 2030	Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.
КМА	Краткотрайни материални активи
КФ	Кохезионен фонд
ИУГВ	Инструмент за управление на границите и визите
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МЗ	Министерство на здравеопазването
МС	Министерски съвет
НИМХ	Национален институт по метеорология и хидрология
НИНКН	Национален институт за недвижимото културно наследство
НПРКТРБ – 2030 г.	Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година
НСИ	Национален статистически институт
ОХВС	Опасни химични вещества и смеси
ПУРБ	План за управление на речните басейни
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
РЗПРН	Район със значителен потенциален риск от наводнения
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и води

РКОНИК	Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата
РМС	Решение на Министерски съвет
РОР	Регламент за общоприложимите разпоредби
СШК	Стратегически шумови карти
ТЕН-Т	Трансевропейска транспортна мрежа
ФУМИ	Фонд „Убежище и миграция“
ФВС	Фонд „Вътрешна сигурност

I. ВЪВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

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

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

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

Съгласно изискванията на нормативната уредба ЕО трябва да приключи преди представянето на проекта на плана за одобряване пред МС.

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

Съгласно чл. 19, ал. 1, ал. 3 и ал. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО на планове и програми (Наредбата за ЕО), при разработване на НПРКТРБ – 2030 г. и ЕО на проекта на плана, МТИТС провежда консултации с обществеността, заинтересованите органи и трети лица, които има вероятност да бъдат засегнати от програмата по схема, която е изготвена като отделен документ и се предоставя за консултации на компетентния орган по околна среда – Министъра на околната среда и водите, заедно със Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на доклада за ЕО.

Съгласно чл.19а от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми* (Наредбата за ЕО), се изготвя и настоящото **Задание за определяне на обхвата и съдържанието на ЕО**. Заданието се предоставя за консултации на всички идентифицирани като засегнати и заинтересовани страни в схемата за провеждане на консултации:

- Министерство на околната среда и водите (МОСВ) – заедно със схемата за провеждане на консултации – Министърът на околната среда и водите е компетентен орган за провеждане на процедурата по ЕО;
- Регионалните инспекции по околна среда и води (РИОСВ)– петнадесет на брой, компетентни институции по околна среда на регионално ниво;
- Министерство на здравеопазването – компетентен орган по отношение на здравно-хигиенните аспекти на околната среда;
- Басейнови дирекции за управление на водите – четири на брой – компетентни институции по управление на водите и риска от наводнения;
- Заинтересовани страни от реализирането на плана

С цел осигуряване на участие и на други възможни заинтересовани страни и широката общественост, документацията на различните етапи на консултации се предоставя и на адреса на Възложителя, и се публикува на интернет страницата му.

Получените в резултат на консултациите по Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за ЕО становища ще бъдат съобразени при изготвяне на Доклада за ЕО на НПРКТРБ – 2030 г.

II. ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

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

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

2. Пълен пощенски адрес

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

3. Телефон, факс, E-mail

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

4. Лице за контакти

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

III. ЗАДАНИЕ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ОБХВАТА И СЪДЪРЖАНИЕТО НА ЕКОЛОГИЧНАТА ОЦЕНКА

Заданието за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за ЕО за НПКТРБ – 2030 г. е изготвено при съобразяване на изискванията на чл. 86, ал. 3 от ЗООС, в съответствие със степента на детайлност на проекта на плана и указанията в писмо на МОСВ с изх.№ ЕО-40/22.01.2021 г.

Докладът за ЕО на НПКТРБ – 2030 г. ще бъде изготвен в следните обхват и съдържание:

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

1.1. Основания за изготвяне на НПКТРБ – 2030 г.

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

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

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

за активно придвижване. Следователно фокусът ще е върху изграждане на инфраструктура за комбиниран и интермодален транспорт.

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

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

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

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

За нуждите на настоящия проект е приета следната дефиниция:

„Комбинираният транспорт е частен случай на интермодален транспорт, при който стоките се превозват в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, като се използват два или повече вида транспорт, като основната част от превоза е по железница, река или море, а всеки първоначален и/или краен пътен участък е възможно най-кратък“, като се уточнява, че:

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

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

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

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

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

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

освен разширената ТЕН-Т включва и III-та линия София – Карлово – Зимница – Карнобат, тъй като тя е една от линиите с най-интензивен товарен трафик:



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



Фигура 1-2 Пътна мрежа за комбиниран транспорт и пристанищни терминали

Като предвиждания НПКТРБ – 2030 г. предлага Пакет от мерки – обхваща 3 групи мерки, с подробно описани дейности, отговорни институции, очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка:

I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1	Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по сформиране и действие на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Основните задачи в работата на Координиращия орган/Консултативния съвет включват: <ol style="list-style-type: none"> 1. Провеждане на държавната политиката за развитие на комбинирания транспорт; 2. Мониторинг, динамично регулиране и отчитане на постигнатите резултати от изпълнението на Националния план за развитие на комбинирания транспорт; 3. Диалог и сътрудничество със заинтересованите страни; 4. Подготовка на предложения за промяна на нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт; 5. Предприемане на мерки за стимулиране и прилагане на научните изследвания в областта на комбинирания транспорт; 6. Предприемане на мерки за развитие на магистърски програми в областта на

Мярка 1.1	Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията
	<p>комбинирания транспорт;</p> <p>7. Подготовка на предложения за схеми и мерки за намаляване на разходите за комбиниран транспорт;</p> <p>8. Подготовка на предложения за схеми и мерки за оптимизиране и рационализиране на процедурите при обработване на товари;</p> <p>9. Подготовка на предложения за предприемане на действия при кризисни ситуации.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>- МТИТС</p> <p><i>Партньори</i></p> <p>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</p>
Очаквани резултати	Сформиран и работещ Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<p>✚ М-И-7.1 - Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози.</p>

Мярка 1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Оценка на недостига в административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт; 2. Оценка на нуждите от обучение за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт; 3. Организиране и провеждане семинари/ обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на

Мярка 1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт
	<p>комбинирания транспорт;</p> <p>4. Организиране и провеждане на семинари/обучения и посещения на място в страни от ЕС по следните основни теми:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Административна уредба за прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и използване на средства от Европейския съюз в областта на комбинирания транспорт; - Схеми на финансиране в сектор „Транспорт“ за програмен период 2021 - 2027 г., включващи използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз; - Научени уроци и добри практики при използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз в сектор „Транспорт“ в държави членки на ЕС. <p>5. Изготвяне на наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбинирания транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз през програмния период 2021-2027 г.</p> <p>6. Структуриране и провеждане на „Академия за комбиниран транспорт“, съвместна инициатива на Стопански факултет на Софийски Университет „Св. Климент Охридски“¹ и МТИТС.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	<ul style="list-style-type: none"> - Проведени семинари/обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни; - Проведени семинари/обучения и посещения на място за повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз, при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни; - Изготвени наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбинирания транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз за програмен период 2021-2027 г.
Съответствие на предложената	<p>✚ М-М-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;</p>

¹ https://www.uni-sofia.bg/index.php/bul/universitet/t/fakulteti/stopanski_fakultet/katedri_i_akademichen_s_stav/katedri/ikonomika_i_upravlenie_po_otrasli

Мярка 1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт
мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост; ✚ М-М-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС; ✚ М-Р-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС; ✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-Т-4.2 Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година; ✚ М-М-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура; ✚ М-Р-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура; ✚ 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; ✚ 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-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.

Мярка 1.3	Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подготовката на предложения и приемане на промени на законодателството на Република България в областта на комбинирания транспорт, имащи за цел стимулиране на развитието му. Промените целят да адресират на национално ниво, правната уредба на новоприети актове на вторичното право на ЕС в областта на транспорта, вкл. и в областта на комбинирания транспорт, както и усъвършенстване на националното законодателство, благоприятстващо развитието на комбинирания транспорт. Основните задачи по тази мярка включват подготвяне на промени в следните нормативни актове:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закон за железопътния транспорт; 2. Закон за автомобилните превози;

Мярка 1.3	Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбиниран транспорт
	<p>3. Закон за пътищата; 4. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Република България и Кодекс за търговското корабоплаване; 5. Наредба № 53 от 2003 г.; 6. Други, ако се установи необходимост, или за съответствие с промените в посочените по т. 1-5 нормативни актове.</p> <p>В случай, че се възприеме изготвянето на проект на Закон за комбиниран транспорт, преди конкретната работа по законопроекта добра практика е да се изготви концепция за неговата уредба, която да бъде подкрепена от повечето от заинтересованите страни. В този случай ще бъде необходимо изготвянето и на пълна предварителна оценка на въздействието от приемането на новия закон. В зависимост от това, как ще бъдат оформени промените в законите, ще бъдат необходими и частични предварителни оценки на въздействието на всеки законопроект, съгласно чл. 18а и сл. от Закона за нормативните актове.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, Министерски съвет, Народно събрание <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт
Очаквани резултати	<p>Нормативна уредба в Република България в областта на комбиниран транспорт, допринасяща за стимулиране развитието на комбиниран транспорт; привеждане в съответствие с относимите актове на ЕС (включително очакваните промени в Директива 92/106/ЕИО от 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки – ако бъдат приети) и създаване на необходимите национални условия за прилагане на Регламент 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози, включително преглед и изменения в уредбата на превозните документи.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<p>✚ М-И-8.1 Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар.</p>

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

II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата

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

Мярка 2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по проучване, проектиране и интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проучване за наличните информационни системи и планираните такива в

Мярка 2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
	<p>сектор „Транспорт“ и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт - Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS), Национална БУЛРИС система, Информационна система за управление на влаковата работа (СУВР), Система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS), Национална платформа за електронен обмен на документи (едно гише B2G) и др.;</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Проучване на наличните информационни системи и планирани такива в съществуващите и планираните за изграждане или модернизация терминали и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт; 3. Проучване и оценка на необходимите изисквания към интелигентните системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между различните административни органи и институции (граничен контрол, митници, НАП, ветеринарен контрол, фитосанитарен контрол, ГДБОП, митническо разузнаване и др.); 4. Проучване и оценка за прилагане на необходимите технологични мерки за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ; 5. Определяне на необходимите изисквания за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ; 6. Дигитализация на обработката на документи при водния и железопътния транспорт; 7. Създаване на информационен портал за комбиниран транспорт; 8. Проектиране на информационна система за комбиниран транспорт с осигуряване на гъвкавост и възможности за адаптиране на системата в съответствие с промените на транспортния процес; 9. Интегриране на интермодална информационна система.
Отговорни институции за изпълнение мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	<p>Въведена в експлоатация интегрирана информационна система за комбиниран транспорт.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ 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; ✚ М-Ж-6.1 Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР);

Мярка 2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
	✚ М-Ж-6.2 Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.

Мярка 2.3	Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за необходимостта от осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт; 2. Определяне на типовете и количествата интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 3. Определяне на необходимия бюджет за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт; 4. Определяне на най-ефективна схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт – държавна собственост и отдаване под наем при определени условия; финансова подкрепа при закупуване от страна на заинтересованите страни; използване на финансови инструменти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	Определена схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-2.5 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав; ✚ 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

Мярка 2.3	Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
до 2030 г.“	изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.

Мярка 2.4	Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по подпомагане на транспортните оператори и превозвачи за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. В зависимост от избраната схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и за осигуряване на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици при извършване на комбиниран транспорт, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват: <ol style="list-style-type: none"> 1. Доставка на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 2. Доставка на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> <ul style="list-style-type: none"> - В зависимост от избраната схема в рамките на Прединвестиционното проучване - Транспортни оператори и превозвачи <i>Партньори</i> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	Подобрена наличност на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-2.5 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав; ✚ 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.

Мярка 2.5	Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за трафика за 30-годишен период по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София; 2. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив – София; 3. Определяне на експлоатационна схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София; 4. Изготвяне на бизнес-планове за всяко едно от направленията и определяне на оптимална финансова схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица – София и Бургас –Пловдив – София; 5. Изготвяне на типов договор при експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София; 6. Подготовка и провеждане на конкурс за избор на оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-17.1 Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема; ✚ М-Ж-24.1 Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.

Мярка 2.6	Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата

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

Мярка 2.7	Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката има за цел да насърчи преминаването към комбиниран транспорт, чрез частично компенсиране на разходите по претоварване при преминаването от автомобилен/морски към ж/п транспорт и обратно по този начин да направи комбиниран транспорт по-достъпен и конкурентен спрямо автомобилния.</p> <p>Допустими за финансиране разходи: до 30% от разходите за претоварни операции между морски и железопътен транспорт, както и между автомобилен и железопътен транспорт (в първоначалния и/или крайния участък от превоза) при условие, че участъкът по железница е над 80 км.</p> <p>Период на действие на мярката: 7 години след започването на изпълнението на дейностите по мярката.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерство на икономиката и Министерство на финансите <i>Кандидати/Бенефициенти</i> Транспортни оператори и превозвачи
Очаквани резултати	Повишаване конкурентоспособността на комбинираните превози и повишаване на дела на комбинираните превози.
Съответствие на	Неприложимо

Мярка 2.7	Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт
предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	

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

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

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

Мярка 3.1	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София
Обхват на мярката	Подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за търсенето на товарни превози с комбиниран транспорт за 30-годишен период; 2. Определяне на типова инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор; 7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.

Мярка 3.1	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС, ДП НКЖИ, Столична община <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 – Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ 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-И-8.2 – Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 – Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.2	Изграждане на интермодален терминал в района на град София
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в района на град София. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват: <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.; 5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор
Очаквани резултати	Изграден интермодален терминал в района на град София.
Съответствие на предложената мярка	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ",

Мярка 3.2	Изграждане на интермодален терминал в района на град София
с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.3	Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в Северна България. Основните дейности за изпълнение включват: <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типова инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор; 7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none"> 1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.
Съответствие на предложената мярка	✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ",

Мярка 3.3	Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България
„Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<p>управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ 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-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.4	Изграждане на интермодален терминал в Северна България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в Северна България. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др. 5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ/ ДППИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор
Очаквани резултати	Изграден интермодален терминал в Северна България.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ 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-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали; които да

Мярка 3.4	Изграждане на интермодален терминал в Северна България
	<p>свързват пристанищата към железопътната мрежа;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.5	Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици – Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волуяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив.</p> <p>Основните дейности за изпълнение, в рамките на тази мярка, включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период в районите на проекта; 2. Оценка на необходимата типова инфраструктура на територията на съществуващите терминали; 3. Оценка на основните услуги, които ще се предлагат в съществуващите терминали; 4. Избор на етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 5. Определяне на най-удачната схема за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България 6. Изготвяне на идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС (при необходимост) и обществени обсъждания (при необходимост); 8. Изготвяне на анализ разходи-ползи за всеки един от проектите за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Собственици/концесионери/оператори на съществуващи терминали в Република България - Всички останали заинтересовани страни в областта на комбинирания

Мярка 3.5	Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България
	транспорт
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none"> 1. Избрана етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 2. Изготвени идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ 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-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни 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-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.

Мярка 3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волуяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив. В зависимост от избраната етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Модернизация/развитие на довеждащата инфраструктура до съществуващите терминали – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Модернизация/развитие на инфраструктурата в рамките на съществуващите терминали – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Модернизация на съоръженията и оборудването в съществуващите терминали – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.; 5. Внедряване на информационни системи за обработка на товари.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, ДППИ, Собственици/Концесионери/Оператори на съществуващи терминали в Република България
Очаквани резултати	Модернизирани съществуващи терминали в Република България.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ 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-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по

Мярка 3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
	<p>направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел; ✚ М-Ж-16.2-Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни 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-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.

Мярка 3.7	Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период; 2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на логистичните центрове/товарните селища; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в логистичните центрове/товарните селища; 4. Избор на местонахождение на площадки, чрез прилагане на мултикриериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища; 6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурси за избор на собственик/концесионер/оператор; 7. Изготвяне на идейни проекти за изграждане на логистичните центрове/товарните селища; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни	<i>Кандидати/Бенефициенти</i>

Мярка 3.7	Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
институции за изпълнение на мярката	<ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, ДП НКЖИ <i>Партньори</i> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт - Областни и общински администрации - „Национална компания индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ) - Собственици/Управители на други индустриални зони - Собственици/Управители на логистични терминали, центрове и паркове
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none"> 1. Избрани местонахождения и схеми за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища; 2. Избрани собственици/концесионери/оператори на логистичните центрове/товарните селища.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ 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-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.8	Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.; 5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> Избрани собственици/ Концесионери/ Оператори на логистични центрове/ товарни селища

Мярка 3.8	Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Очаквани резултати	Изградени логистични центрове/товарни селища в Република България.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ 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-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.9	Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България. Годишната програма за изпълнение на мярката ще бъде в съответствие с извършена бална оценка за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове. Основните дейности за изпълнение по мярката ще бъдат извършвани ежегодно, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Бална оценка за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове; 2. Определяне на необходимия обем дейности за извършване на ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове; 3. Приоритизиране на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове; 4. Определяне на бюджет за извършване на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове; 5. Изпълнение на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове.
Отговорни институции за изпълнение на	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, Собственици/Концесионери/Оператори на пристанищни и

Мярка 3.9	Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове
мярката	железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България
Очаквани резултати	Подобрена довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-4.2 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура; ✚ М-Ж-14.1 Рационализиране на железопътната мрежа; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-Ж-17.1 Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори.

Мярка 3.10	Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типова инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 8. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, ДП НКЖИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана	<ul style="list-style-type: none"> ✚ 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;

Мярка 3.10	Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин
транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none">✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

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

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

1.3. Алтернативи за НПКТРБ – 2030 г.

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

В Доклада за ЕО ще бъдат подробно разгледани и оценени „Нулева“ алтернатива, равностойна на отказ от реализирането на плана и Алтернатива за реализиране на плана.

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

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

- Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“;
- „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“;
- Проект на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.
- Проект на Споразумение за партньорство за програмен период 2021 – 2027 г.;

- „Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.” – включва набор от приоритети, един от които има за цел да развие националната транспортна инфраструктура като част от Трансевропейската транспортна мрежа.
- Национална програма за развитие: България 2030;
- Национален план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS).

Други стратегии, планове и програми, **имащи отношение/връзка** с проекта на Плана, са:

- Национална стратегия по безопасност на движението по пътищата в Република България с хоризонт 2021 – 2030 година и План за действие за нейното изпълнение за периода 2021- 2023 година;
- Национална стратегия за регионално развитие за периода 2012 – 2022 г.;
- Морска стратегия на Република България с Програма от мерки с период на действие 2016 – 2021 г.;
- Национална стратегия за намаляване на риска от бедствия 2018 – 2030 г.;
- Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г.;
- Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020 – 2030 г.;
- Национална програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018 – 2024 г.;
- Национален план за управление на отпадъците 2021 – 2028 г. (в процес на изготвяне);
- Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България 2013 – 2022 г.;
- Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 – 2030 г. (одобрен от Министерски съвет, февруари, 2020 г.);
- Стратегически план за действие за опазване на околната среда и възстановяване на Черно море;
- Планове за управление на речните басейни в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнобеломорски райони;
- Планове на управление на риска от наводнения за речните басейни в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнобеломорски райони;
- Други.

В доклада за ЕО ще бъде направен анализ на връзката на НПКТРБ – 2030 г. със съотносимите планове, програми и стратегии, в т.ч. и с други такива, предложени за

разглеждане от заинтересованите страни в резултат на консултациите по настоящото Задание.

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

2.1. Текущо състояние на околната среда

Доклада за екологична оценка ще съдържа подробно описание и анализ на **текущото състояние на околната среда по всеки компонент и фактор на средата, в т.ч. по отношение на населението и човешкото здраве.**

В представеното задание е дадена само резюмирана информация за състоянието на околната среда в страната, която ще бъде доразвита и по отношение на връзката с комбинирания транспорт.

2.1.1. Характеристика на климата и климатични изменения КЛИМАТИЧНИ ФАКТОРИ

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

В зависимост от доминирането на определени характеристики на режима на климатичните елементи местата в България със сходни белези се обединяват в отделни климатични области. България попада в зоната на прехода между две климатични области на Европа - умереноконтиненталната и континентално-средиземноморската. Преходът от единия към другия климат не е рязък, а е налице постепенна промяна на стойностите и режима на климатичните елементи.

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



Фигура 2.1.1-1 Климатични райони в България

Легенда:

A. Европейско-континентална климатична област

A₁ Умерено-континентална климатична подобласт

A₂ Преходно-континентална климатична подобласт

B. Континентално-средиземноморска климатична област

B₁ - Южнобългарска климатична подобласт

B₂ - Черноморска климатична подобласт

КЛИМАТИЧНИ ИЗМЕНЕНИЯ

Рекордно високите температури през последните десетилетия, топенето на ледниците, по-влажният въздух и още седем ключови индикатора показват, че глобалното затопляне на климата е неоспорим факт. Десетте ключови индикатора, показващи глобалното затопляне на климата, са:

- (1) по-високите наземни температури;
- (2) по-високите температури над океаните;
- (3) високото съдържание на топлина в океаните;
- (4) по-високите температури на въздуха близо до повърхността на земята;
- (5) по-високата влажност;
- (6) по-високите температури на морската повърхност;
- (7) покачването на морското равнище;
- (8) намаляването на морския лед;
- (9) намаляването на снежната покривка;
- (10) свиването на ледниците.

Относителното движение на всеки от тези показатели – повишаване при първите седем и спад при последните три от тях – доказва, че несъмнено планетата ни търпи затопляне през последния половин век, както и че всяко десетилетие на Земята от 1980 г. насам е по-горещо от предходното.

Климатичните условия въздействат пряко върху състоянието на околната среда. Високите температури могат да доведат до пожари, засягат повърхностния отток, увеличават еутрофикацията на стоящите води, унищожават растителността и др. Валежите оказват значителен ефект върху състоянието на селското стопанство. Други засегнати сектори включват горското стопанство и в малка степен - услугите.

Екстремни метеорологични условия, като наводнения, дългосрочни периоди на суша и силни ветрове, могат да причинят големи щети на националната икономика и инфраструктурата

Намаляването на емисиите на парникови газове в резултат на антропогенната дейност е основен приоритет на международно ниво, с което се цели ограничаване на изменението на климата.

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

Инвентаризациите се изготвят от ИАОС и обхващат емисиите на основните парникови газове: въглероден диоксид (CO₂), метан (CH₄), диазотен оксид (N₂O), хидрофлуоркарбони (HFCs), перфлуоркарбони (PFCs) и серен хексафлуорид (SF₆), както и прекурсорите на парниковите газове. Оценяват се следните индикатори:

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

За периода 1988–2018 г., емисиите на основните парникови газове имат тенденция към намаляване. През 2018 г. са емитирани общи емисии на ПГ — 57 815,59 Gg CO₂-екв. или 50% от емисиите през базовата година (1988).

Емисиите на парникови газове на човек от населението намаляват от 13,0 тона CO₂-екв. през 1988г. до 8,3 тона CO₂-екв. през 2018 г. По този показател Република България се доближава до средния за Европейския съюз.

Анализът на разпределението на основните ПГ в общите емисии (в CO₂ – екв.) за 2018 г. показва, че емисиите на CO₂ имат най-голям дял от общите емисии на ПГ – 75%, емисиите на CH₄ са на второ място с 12%, емисиите на N₂O с дял 9% остават на трето място, F – газове са с дял от 4% – на четвърто.

В Доклада за екологична оценка ще бъде направена оценка на текущото състояние на климатичните особености за климатичните области и подобласти на България, оценка на състоянието и тенденциите в изменението на климата, както и оценка на нивата на емисиите на парниковите газове по сектори и индикатори към момента и връзката на тези фактори с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.2. Състояние на атмосферния въздух

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

Оценката на качеството на атмосферния въздух ще бъде направена въз основа на данните от тези доклади.

Емисиите се изчисляват в съответствие с изискванията и данните в „Единна методика за инвентаризация на емисиите на вредни вещества във въздуха” за 11 групи източници на емисии (сектори) и обхваща следните вещества: серни оксиди (SO_x); азотни оксиди (NO_x); неметанови летливи органични съединения (НМЛОС); амоняк (NH₃); общ прах; фини прахови частици (ФПЧ10); фини прахови частици (ФПЧ2.5); въглероден оксид (СО); тежки метали (Hg, Cd, Pb, As, Cr и други); полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ); полихлорирани бифенили (ПХБ); диоксини и фурани; други специфични замърсители.

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

- Замърсяването с ФПЧ10 продължава да бъде основен проблем за качеството на атмосферния въздух в страната и процентът на населението, живеещо при нива на замърсяване с ФПЧ10 над допустимите норми е много висок – 65.1 % от 3.3 млн. население, живеещо в населени места, в които се контролира този замърсител.
- регистрирано е едно превишение на прага за предупреждаване на населението за озон (три последователни концентрации над 240 µg/m³) в АИС „София – Дружба“.
- Продължава тенденцията за превишение на СЧН и на СДН за серен диоксид в гр. Гълъбово. Основните източници на серен диоксид в Югоизточен РОУКАВ са топлоелектрическите централи от енергиен комплекс „Марица Изток“.
- в 9 от общо 15 пункта се наблюдава превишение на средногодишната норма по показател бензо(а)пирен.

Позитивните тенденции за КАВ са:

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

В Доклада за екологична оценка качеството на атмосферния въздух ще бъде подробно описано, като ще бъдат представени и данните за емисии на вредни вещества в атмосферния въздух по сектори в съответствие с актуалната национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества на Р. България с цел установяване на тенденциите в замърсяването на атмосферния въздух. Ще бъде разгледано състоянието им към момента и връзката им с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.3. Състояние на водите

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

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

БД имат управленски, регулаторни, контролни и информационни функции.

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



Фигура 2.1.3-1 Райони за басейново управление
(източник: ИБР Повърхностни води в България)

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

Основната цел на европейската и националната политика свързана с водите е да се гарантира достатъчно количество вода с добро качество, както за потребностите на хората, така и за околната среда. ПУРБ са с основна цел постигане на добро състояние на повърхностните и подземните води.

2.1.3.1. Състояние на повърхностните води

Водните ресурси в Република България се формират предимно от външен приток и са неравномерно разпределени на територията на страната.

Съгласно Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България на ИАОС за 2018 г. по отношение на състоянието на повърхностните води са направени следните изводи:

През периода 1996-2018 г. се запазва тенденцията, наблюдавана през последните години за подобряване на качеството на водите.

Въпреки тази тенденция все още има водни тела определени в риск, като за подобряване на състоянието им са изготвени програми от мерки за достигане на добро екологично състояние.

Оценката е типова специфична, за всеки тип водно тяло, категоризирана в три основни категории на състоянието – отлично, добро и умерено.

За Басейнова дирекция Дунавски район са обследвани 134 пункта за контролен и 54 пункта за оперативен мониторинг. Оценката на основните индикатори е както следва:

- Разтворен кислород O₂ - 78% в отлично състояние, 17% в добро и 5% в умерено.
- Азот амониев NH₄-N - 41% в отлично състояние, 38% са в добро и 21% в умерено.
- Нитратен азот NO₃-N- 25% в отлично състояние, 44% са в добро и 31% са в умерено.
- Ортофосфати PO₄-P - 34% в отлично състояние, 34% са в добро и 32% са в умерено.
- БПК₅ - 12% са в отлично състояние, 54% са в добро, а 34% са в умерено.

За Басейнова дирекция Черноморски район са обследвани 138 пункта за контролен мониторинг, в това число и 14 за мониторинг на морски води, 34 пункта за оперативен мониторинг, включващи 6 пункта за мониторинг на морски води.

- Разтворен кислород O₂ - 70% в отлично състояние, 23% в добро и 7% в умерено.
- Азот амониев NH₄-N - 39% в отлично състояние, 33% са в добро и 28% в умерено.
- Нитратен азот NO₃-N- 39% в отлично състояние, 28% са в добро и 33% са в умерено.
- Ортофосфати PO₄-P - 23% в отлично състояние, 35% са в добро и 42% са в умерено.
- БПК₅ - 35% са в отлично състояние, 35% са в добро, а 30% са в умерено.

За Басейнова дирекция Източно-беломорски район - 35 пункта за контролен мониторинг и 140 пункта за оперативен мониторинг.

- Разтворен кислород O₂ - 67% в отлично състояние, 27% в добро и 6% в умерено.
- Азот амониев NH₄-N - 7% в отлично състояние, 61% са в добро и 32% в умерено.
- Нитратен азот NO₃-N- 24% в отлично състояние, 61% са в добро и 15% са в умерено.
- Ортофосфати PO₄-P - 27% в отлично състояние, 25% са в добро и 48% са в умерено.
- БПК₅ - 32% са в отлично състояние, 40% са в добро, а 28% са в умерено.

За Басейнова дирекция Западно-беломорски район са обследвани 21 пункта за контролен мониторинг и 113 пункта за оперативен мониторинг.

- Разтворен кислород O₂ - 44% в отлично състояние, 30% в добро и 26% в умерено.
- Азот амониев NH₄-N - 26% в отлично състояние, 48% са в добро и 26% в умерено.
- Нитратен азот NO₃-N- 52% в отлично състояние, 26% са в добро и 22% са в умерено.
- Ортофосфати PO₄-P - 26% в отлично състояние, 18% са в добро и 56% са в умерено.
- БПК₅ - 30% са в отлично състояние, 44% са в добро, а 26% са в умерено.

През 2018 г. се наблюдава запазване на тенденцията за подобряване качеството на повърхностните води в Република България по отношение на основните физико-химични показатели, както в краткосрочен, така и в дългосрочен план. Направената оценка на индикативните основни физико-химични показатели, поддържащи биологичните елементи за качество, показва, че голяма част от обследваните пунктове попадат в категорията отлично-добро състояние.

По отношение на биологичните индикатори за повърхностни води от категория „реки“ при 51% от наблюдаваните пунктове не се постигат целите за добро състояние и за категория „езеро“ при 53 % от наблюдаваните пунктове не се постигат целите за добро състояние.

Възобновяеми пресни водни ресурси за страната са сума от вътрешния отток и действителния външен приток.

През 2018 г. наличните възобновяеми пресни водни ресурси се оценяват на 100091,90 млн. м³, което с 0.3% повече спрямо средно многогодишната норма (1981 - 2018 г.) , от който външен приток от р. Дунав 75 466,6 млн. м³. Увеличението е незначително въпреки, че увеличението на вътрешния отток е с 50%, тъй като външния приток от р. Дунав е намален с 0,3% спрямо средно многогодишната норма (1981 - 2018 г.), но формира 75,4% от възобновяемите пресни ресурси на страната.

Република България се отличава с относително значими пресни водни ресурси в сравнение с други европейски страни, както по абсолютен обем, така и на човек от населението.

В Доклада за екологична оценка ще бъде представена информация за екологичното и химично състояние на повърхностните води, групирани по Басейнови дирекции. Повърхностните води ще бъдат разгледани като състояние към момента и въздействието върху тях от развитието на комбинирания транспорт.

2.1.3.2. Риск от наводнения

Отношение към състоянието на повърхностните води има също така оценката и управлението на риска от наводнения.

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

Всички Басейнови дирекции са изготвили ПУРН, където са представени:

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

неблагоприятни последици върху човешкото здраве, околната среда, културното наследство и стопанската дейност;

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

стопанска дейност и дългосрочно благоустройство и влиянието на промяната на климата върху появата на наводнения.

В България са определени 116 РЗПРН с обща дължина на участъците от 3888,5 км. На следващите фигури те са представени по брой и дължина на участъците за всяко по-голямо поречие, включително и прилежащата морска територия.

Водите са един от основните компоненти на околната среда и те се засягат от изпълнението на различни икономически дейности, в т.ч. от транспортната инфраструктура. От друга страна самата инфраструктура е подложена на риск от наводнения.

В Доклада за екологична оценка рискът от наводнения ще бъде разгледан подробно, групиран по Басейнови дирекции като ще бъдат оценени и въздействията върху комбинирания транспорт при възникване на такива ситуации.

2.1.3.3. Състояние на подземните води

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

В зависимост от средата, в която се формират подземните води, те могат да се класифицират като порови, пукнатинни и карстови.

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

Съгласно вторият ПУРБ (2016 – 2021 г.) на районите за басейново управление в България са обособени 169 подземни водни тела. От тях 50 на брой са в Дунавския район, 40 – в Черноморския район, 41 – в Източнобеломорски район и 38 - в Западнобеломорски район.

Мрежите за мониторинг на подземните води (в периода 04.2020-04.2021г.) са регламентирани със Заповед №РД-267/03.04.2020г. на министъра на околната среда и водите. Те се състоят от пунктове за мониторинг на химичното състояние на подземните води, вкл. пунктове за мониторинг в зони за защита на водите предназначени за питейни нужди, както и пунктове за количествен мониторинг (измерване на водни нива в кладенци и дебита на извори).

Мрежите за химично състояние обхващат пунктове за контролен и оперативен мониторинг. Съгласно заповедта оперативен мониторинг се провежда в три от Басейновите дирекции (БД) – БД Дунавски район, БД Черноморски район и БД Източнобеломорски район. Контролен мониторинг се провежда в две БД- БД Дунавски район и БД Западнобеломорски район. За всяка БД са определени пунктовете за мониторинг на зоните за защита на водите, предназначени за питейни нужди, които се припокриват с пунктове от

контролния или оперативния мониторинг. Разпределението на пунктовете за химичен мониторинг по БД е следното:

- БД Черноморски район – 137 пункта за оперативен мониторинг, в това число 111 пункта в зони за защита на водите;
- БД Дунавски район – 43 пункта за контролен мониторинг, 114 пункта за оперативен мониторинг и 127 пункта в зони за защита на водите, които се припокриват с пунктовете за контролен и оперативен мониторинг;
- БД Западнобеломорски район – 83 пункта за контролен мониторинг, от които 50 пункта са в зони за защита на водите;
- БД Източнобеломорски район – 151 пункта за оперативен мониторинг, в това число 121 пункта в зони за защита на водите;

Количественият мониторинг се изпълнява от НИМХ, съгласно сключено между НИМХ и МОСВ споразумение.

Пробонабирането и химичните изпитвания на пунктовете за химичен мониторинг се извършват от 15 Регионални лаборатории (РЛ) към ИАОС по показатели посочени в гореописаната Заповед.

Измерваните показатели са разделени в четири групи:

- основни физикохимични показатели – разтворен кислород, рН, Електропроводимост, нитратни йони (NO₃), амониеви йони (NH₄), температура, перманганатна окисляемост, обща твърдост, калций, магнезий, хлориди, натрий, калий, сулфати, хидрокарбонати, карбонати, сух остатък, флуориди;
- допълнителни физикохимични показатели - нитритни йони (NO₂), фосфати (PO₄), общо желязо, манган, цианиди общо;
- специфични замърсители на подземни води – метали и металоиди – олово, кадмий, арсен, живак, мед, цинк, никел, хром общ, хром – тривалентен, хром – шествалентен, стронций (от природен произход), α – активност, β – активност, естествен уран, Радий R226;
- специфични замърсители на подземни води - органични вещества

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

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

Определеният във вторите ПУРБ подход за оценката на риска показва, че общо за страната 34 бр. ПВТ, са в риск за непостигане на добро количествено състояние, а 80 бр. ПВТ са идентифицирани в риск за непостигане на добро химично състояние поради идентифицирано дифузно и/или точково замърсяване.

Съгласно Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р България на ИАОС за 2018 г. в периода 1999 – 2018 г. се наблюдава постепенно подобряване на качеството на подземните води за по-голяма част от показателите. Процентът на пунктовете, в които средногодишните стойности надвишават стандартите за качество (СК) на подземните води, показва тенденции на намаляване за всички показатели, с изключение на нитратите.

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

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

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

В Доклада за екологична оценка този компонент ще бъде разгледан подробно, като ще бъде представена информация за химичното и количествено състояние на подземните води, групирана по Басейнови дирекции, както и връзката на подземните води с елементите на комбинирания транспорт.

2.1.4. Състояние на земните недра

Територията на страната е част от Алпо-Хималайския орегонен пояс, което обуславя запад-източната посока на основните линии на релефа и простирането на едрите морфографски единици.

България попада върху 3 морфотектонски единици от първи порядък:

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

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

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

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

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

Междупланински котловини

- Рило-Родопски регион: Западна Високопланинска; Източнородопска

- Странджански регион: Страндажанска
- Краищиден: Краищенска; Горнотракийска

Естествените физикогеоложки условия, геоложките структури, техногенните процеси и геоложкия риск са основен фактор при взимането на техническите решения за строителните дейности и технологии при изграждане на инфраструктурни съоръжения, каквито са необходими за осигуряване на комбинирания транспорт – ИМТ, трасета за достъп до интермодалните единици, складови съоръжения и др.

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

Разрушителните процеси могат да бъдат с:

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

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

Свлачища

Свлачищата са един от основните елементи, формиращи геоложката опасност. Те са неравномерно проявени на територията на страната.

Срутища

Проявяват се предимно в планински райони, по стръмни до отвесни склонове. Дължат се на различни фактори – изветряне, ерозия, абразия, обилни валежи и земетресения.

Обрушвания

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

Непрекъснато действие е характерно за:

Ерозионните процеси

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

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

Карстообразуването е процес, който се развива във варовити скали. От съществено значение е, че няма естествена бариера или екран, който да предпази подземните води от замърсяване в карстовите терени.

Процеси с непрекъснато действие, водещи до внезапни явления са:

Абразията - един от най-важните процеси, съставляващи геоложкия риск по Черноморското крайбрежие. Последниците от действието на морската абразия са:

активизиране на стари и/или предизвикване на нови свличания, срутища, разрушаване на подпорни стени и съоръжения, изградени в бреговата зона.

Пропадането на льоса - процес на внезапно слягане на льосовите седименти при овлажняване в съчетание с натоварване.

В Доклада за ЕО ще бъде направена тектонска характеристика на България, характеристика на инженерно-геоложките условия, както и физико-геоложките явления по отделните области – състояние към момента и връзката им с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.5. Състояние на почвите и земеползването

Почвата като компонент на околната среда е незаемим, ограничен и практически невъзстановим природен ресурс. Най-разпространените форми на увреждане на почвите са химическото замърсяване с тежки метали или органични вещества, различни форми на деградационни процеси като ерозия, киселяване и засоляване, уплътняване и запечатване.

Видове почви

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

Обработваемият фонд в България е съставен главно от:

- черноземни почви и черноземни смолници (30 млн. дка),
- канелени горски почви (7 млн. дка)
- други видове почви заемат около 5 млн. дка от общия фонд.

Състояние на почвените ресурси

Деградационните процеси са комплексни – свързани са с процесите на **почвена ерозия, киселяване, засоляване, замърсяване, унищожаване на почвите** и др.

Структура и ползване на земята

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

Използваната земеделска площ е 5 030 276 ha и заема 45% от територията на страната (Източник: Аграрен доклад на МЗХ 2019),.

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

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

Угарите възлизат на 0.4 млн. ha или 13.4% от обработваемата земя.

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

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

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

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

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

В Доклада за екологична оценка ще бъде направено описание на характерните почвени типове в посочените почвено-географски области, представена информация за деградационните процеси към момента и връзката им със състоянието на транспортната инфраструктура и транспортния трафик, както и подробен анализ на състоянието на земеползването в страната, в т.ч. при съществуващото развитие и състояние на транспортната инфраструктура към момента, както и връзката им с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.6. Състояние на растителността

На територията на България са установени 3840 вида семенни растения, над 720 вида мъхове и 60 вида папратовидни.

186 вида са български ендемити, съсредоточени основно в Родопите, Стара планина, Пирин и Рила, но се срещат и в предпланините, равнините и низините.

По-голяма част от територията на България попада в средноевропейската флористична област, представена от трите основни типа растителност: горска, храстова и тревна.

Височинното зонироване на растителността е резултат от височинното изменение на хидроклиматичните условия и на почвените типове.

Горската растителност в България се отличава със следните особености: дълъг период на възстановяване (между 50 и 100 г.); промени в географското ѝ разпространение – резултат от експлоатация или залесяване; малък прираст на запасите на единица площ.

Храстовата растителност принадлежи към вторичните съобщества, тъй като се появява след изсичането на горите

Тревната растителност също има вторичен характер с изключение на високопланинските ливади.

В Доклада по ЕО ще бъде представена обобщена за територията на страната информация за състоянието на растителността към настоящия момент, в т.ч. за българската водораслова флора, напратообразни и семенни растения, автохтонни видове, дървета, храсти и треви, плевели и рудерали, хибридни растения, изчезнали видове, ендемити, видове, включени в Червената книга, типове природни местообитания и др.

2.1.7. Състояние на животинския свят

Животинският свят в България е изключително разнообразен и се отнася към Палеоарктичната зоогеографска област. На територията на страната се срещат предимно представители на три нейни подобласти: Европейско-Сибирска, Средиземноморска и Ирано-Туранска .

Фаунистичните подобласти са обвързани със съответното териториално разположение

- Европейско-Сибирската подобласт обхваща: Дунавска равнина, Стара планина, Средна гора, Краище, Задбалкански котловини, западната част на Рило-Родопския масив
- Средиземноморската подобласт обхваща : Горнотракийска низина, Тунджанската област, Източни Родопи, Странджа, долините на Струма, Места, Черноморско крайбрежие
- Ирано-Туранска обхваща Южна Добруджа.

В доклада за ЕО ще бъде отразена обобщена за територията на страната информация за фаунистичното разнообразие, в т.ч. на гръбначните животни, безгръбначните животни, ендемичните родове, видове и подвидове животни. Ще бъде представена информация за тенденциите в състоянието на популациите на обикновените видове птици в България, животинските видове, обект на защита.

2.1.8. Защитени зони по смисъла на ЗБР

Европейската екологична мрежа НАТУРА 2000 е общоевропейска система от защитени зони и екологични коридори, определени на базата на научни критерии, в изпълнение на директивите на Европейския съюз – 2009/147/ЕО за опазване на дивите птици и 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на местообитанията на дивата флора и фауна.

Мерките за опазване, посочени в тези директиви, определят изграждане на функционално единна мрежа от ключови територии:

- специални защитени зони (SPA)
- зони под специална защита (SCI),

Те са свързани с екологични коридори и така изградената мрежа гарантира поддържането и възстановяването на благоприятното природозащитно състояние на природните местообитания и местообитанията на съответните видове в естествените им области на разпространение. Директива 92/43/ЕИО определя правилата, по които се изгражда и функционира екологичната мрежа.

Понастоящем в България са определени 234 защитени зони от Натура 2000, съгласно Директивата за местообитанията 92/43/ЕИО обхващаща 30.3 % от територията на страната. 13 защитени зони от тази директива се припокриват със защитени зони по Директивата за птиците 2009/147/ЕО.

По-долу в табличен вид е представена обобщена информация за площта на защитените зони от Натура 2000 в България и % териториално покритие.

Защитени зони по Директива 92/43/ЕИО, обхваща 30.3% от територията на България. Включва 234 броя зони (от тях 3 са изцяло с морска акватория, а 14 включват и морска акватория), разположени върху площ от 3611860 ha.

Защитени зони по Директива 2009/147/ЕО, обхваща 23.1% от територията на България. Включва 120 броя зони разположени върху площ от 2 616 528 ha.

Общо защитените зони по НАТУРА 2000 са 341 броя с обща площ 4156059 ha и обхваща 34,9 % от територията на България.

13 от защитените зони са с общи граници по двете директиви.

Всички защитени зони по Директива 2009/147/ЕО са обявени със заповеди на Министъра на околната среда и водите. По Директива 92/43/ЕИО със заповед са обявени 36 зони, като към момента се изготвят проектозаповеди, които са на различен етап от обществени консултации, а 7 защитени зони по Директива 2009/147/ЕО имат утвърдени планове за управление.

По данни от Информационна система за защитени зони, целеви за опазване видове и природни местообитания, са: Безгръбначни животни – 40 вида; Риби – 24 вида; Земноводни – 6 вида; Влечуги – 6 вида; Птици – 239 вида; Бозайници – 24 вида; Растителни видове – 22 вида.

Природните местообитания са 90 типа.

Защитените от Закона за биологичното разнообразие растителни видове са 585.

- В Приложение 1 на Бернската конвенция (1979) са включени 50 вида,
- В Директива 92/43 ЕЕС са 21 вида
- В IUCN Red List of Threatened Plants (Walter & Gillett 1998) са включени 106 вида
- В списъците на CITES са включени 67 вида

В Доклада за екологична оценка защитените зони ще бъдат разгледани подробно, като ще се разгледа и възможните въздействия и взаимовръзка с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.9. Защитени територии по смисъла на ЗЗТ

Съгласно чл. 4 ал. 1 от Закона за защитените територии, защитените територии са предназначени за опазване на биологичното разнообразие в екосистемите и на естествените процеси, протичащи в тях, както и на характерни или забележителни обекти на неживата природа и пейзажи.

ЗЗТ определя 6 категории защитени територии, съобразени със съвременните международни изисквания и критерии (категориите на IUCN):

- Национални паркове – 3 броя, с площ 150 362,3 ха;
- Природни паркове – 11 броя, с площ 256 441,4 ха;
- Резервати – 55 броя, с площ 77 064,9 ха;
- Поддържани резервати – 35 броя, с площ 4 520,9 ха;
- Защитени местности – 569 броя, с площ 79 391,7 ха;
- Природни забележителности – 344 броя, с площ 16 819,4 ха.

Режимите за опазване и управление на защитените територии се определят със заповедта им за обявяване и с плана за управление. Голяма част от защитените територии нямат планове за управление.

Към настоящия момент в България са обявени 1 017 защитени територии, които обхващат приблизително 5.27 % от територията на страната.

В Доклада за екологична оценка защитените територии ще бъдат разгледани подробно, като ще се разгледа и възможните въздействия и взаимовръзка с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.10. Състояние на ландшафта

Ландшафтът на страната, съгласно „Класификационната система на ландшафтите в страната”, включва 4 класа, разделени в 13 типа, 30 подтипа и 78 ландшафтни групи.

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

Основните ландшафтни региони в България са :

- Севернобългарска зонална област на Дунавската равнина
- Старопланински област
- Южнобългарскапланинско-котловинна област
- Междупланинска зонална област на южнобългарските низинни и ниски планини.

При съвременните ландшафти е важно да се вземе предвид степен на изменение на ландшафта от намесата на антропогенния фактор, предизвикващ понякога нарушаване на естественото равновесие и необходимост от опазване и възобновяване на природните дадености в съответния ландшафт.

Транспортната подсистема е голям консуматор на земя. Ландшафтите, заети от мрежите и съоръженията на техническата и пътна инфраструктура, имат линейен характер и формират т.н. „линейни ландшафти” със собствено съдържание и специфика.

Определени са две зони на влияние от съответните линейни обекти, в случая транспортните коридори:

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

Опазването на селскостопанския и горскостопанския фонд, на природните рекреационни ресурси се постига чрез изграждане на транспортната инфраструктура в съответствие с релефа и в хармония със земята. Отчитането на границите на различната собственост и на различните земеползвания позволява да се запази целостта на екосистемите.

В Доклада за ЕО ще бъде направена подробна характеристика на състоянието на ландшафта към момента и връзката му с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.11. Състояние на материалните активи

Материалните активи се разделят на дълготрайни и краткотрайни. За сектор „транспорт“ основни материални активи са:

ДМА – транспортни средства, инфраструктурни съоръжения, земи, сгради, машини и оборудване

КМА – суровини, материали, горива.

В доклада за ЕО ще се представят данни за общото състояние на ДМА по комбинирания транспорт, като ще се разгледат връзките между всички видове транспорт:

- Железопътен – пътен;
- Вътрешно-воден – пътен;
- Вътрешно-воден – железопътен;
- Морски – железопътен;
- Морски – пътен

Ще бъде разгледан потенциала за развитие и материалните ресурси свързани с развитието на тези връзки.

Освен общото състояние на ДМА, в Доклада за екологична оценка ще бъдат разгледани и установените слаби страни на ДМА по комбинирания транспорт, имащи отношение и към опазването на околната среда и човешкото здраве.

2.1.12. Културно-историческо наследство, включително архитектурно и археологическо наследство

Културното наследство е неизменна част от околната среда и може да се определи като „антропогенна околна среда”.

Недвижимото културно наследство се класифицира като:

- обекти със световно значение (в листата на ЮНЕСКО),
- с национално значение (всички резервати, независимо дали са в градска или извънградска среда),
- с местно значение.

В България има разработен единен регистър на НКЦ към НИИИИ, специализирана структура на Министерство на културата.

Данните се съхраняват в три бази данни.

1. Специализираният Регистърът се актуализира ежегодно, като той е за служебно ползване и за него не се публикуват данни.
2. База с данни, която е общодостъпна, е изградена в рамките на Автоматизирана информационна система „Археологическа карта на България“, която представлява научен проект, свързан с регистриране на НКЦ (археологически обекти). Тя обслужва държавни, обществени, общински институции и граждани.
3. Третата база с данни се поддържа на териториален принцип от Регионалните исторически музеи.

В Доклада за екологична оценка културното наследство и потенциалната възможност за неговото засягане ще бъде разгледано подробно по отношение на развитието на комбинирания транспорт.

2.1.13. Състояние по отношение на вредните физични фактори

Основни източници на шум в околната среда са: транспортните потоци на автомобилния и релсов транспорт; въздушния транспорт и локални обекти, като промишлени предприятия, депа за отпадъци, ПСОВ, паркинги, спортни площадки, работилници, търговски обекти, увеселителни заведения, сервиси за услуги и др.

Законът за защита от шума в околната среда и подзаконовата нормативни актове към него са определящи за ограничаване на вредното въздействие на шума в околната среда.

Граничните стойности на нивата на шума в различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях са регламентирани в Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда.

Нормативната база е в съответствие и хармонизирана с изискванията на ЕС посочени в *Директива 2002/49/ЕО за оценка и управление на шума в околната среда*

В изпълнение на ангажиментите на Република България по *Директива 2002/49/ЕО*, към настоящия момент са разработени стратегически шумови карти (СШК) и Планове за действие към тях за следните територии:

- агломерациите София, Пловдив, Варна, Русе, Бургас, Плевен, Стара Загора,
- за основните пътищата в България (с трафик над 6 000 000 преминавания годишно),
- за основните железопътни линии (с над 60 000 преминавания годишно)
- и за основните летища с над 50 000 самолетодвижения годишно (летище София).

В Доклада за екологична оценка ще бъде направен подробен анализ на акустичната обстановка в страната, в т.ч. като резултат от състоянието на транспортната инфраструктура и трафика, обвързан с развитието на комбинирания транспорт.

2.1.14. Състояние и управление на отпадъците

Съгласно последния публикуван *Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България за 2018 г.*, се запазва положителната тенденция към подобряване на практиките при управление на отпадъците.

Комбинираният транспорт и неговите обекти не са генератор на значими количества и видове отпадъци, като основните отпадъчни потоци са строителните отпадъци по време на изграждането на съоръженията и битовите отпадъци от ползвателите на тези съоръжения.

В Доклада за екологична оценка ще бъде направена подробна характеристика на състоянието и управлението на отпадъците към момента на изработване на плана както и отношението към развитието на комбинирания транспорт.

2.1.15. Опасни химични вещества и риск от големи аварии

Част от мерките по НПКТРБ – 2030 г. са предвидени на територията на населени места, в които се намират съществуващи/действащи предприятия, извършващи дейности по съхранение/производство/употреба на опасни химични вещества и смеси по Приложение № 3 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). В зависимост от количеството (когато е над съответното прагово количество) на тези вещества предприятията се класифицират като такива с нисък или с висок рисков потенциал по смисъла на глава седма от ЗООС.

С цел съобразяване на съществуващите такива предприятия от гледна точка на риска за околната среда и човешкото здраве, в Доклада за ЕО ще бъде представена информация за тях съгласно регистъра по чл. 111, ал. 1, т. 6 на ЗООС.

2.1.16. Здравно състояние на населението

Здравословното състояние и здравният статус на населението е основен показател за социално-икономическото развитие на страната, качеството на живота на населението и качеството на развитие на човешкия капитал. Общият здравен статус на населението се влияе от различни фактори като: пол, възраст, образование, местоживеене, условия на труд и трудова заетост, здравни традиции, здравна култура, състояние на здравната система. От основно значение е и осигуряването на условия за равен достъп до здравни услуги за всички.

В Доклада за екологична оценка на проекта на ПТС ще бъде направен анализ на текущото състояние по основните демографски показатели (раждаемост, смъртност, естествен прираст, детска смъртност, заболяемост) на населението в страната за последните години.

Рисковите фактори за населението и здравето на хората условно могат да бъдат анализирани в три групи (съгласно начина им на разглеждане в Годишните доклади на министъра за здравеопазването за състоянието на здравето на гражданите и изпълнение на Националната здравна стратегия – последният такъв доклад е одобрен м. април, 2020 г. и се отнася за 2018 г.)

- Рискови фактори, свързани със социално-икономическата среда;
- Рискови фактори, свързани с околната и трудовата среда.
- Рискови фактори, свързани с начина на живот;

В Доклада за екологична оценка ще бъде направен анализ на състоянието по отношение на рисковите фактори за човешкото здраве и населението, в т.ч. взаимовръзката им с предмета на плана (състоянието на комбинирания транспорт към момента, както и на развитието на транспортната инфраструктура като цяло).

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

Анализът на евентуално развитие на аспектите на околната среда, в т.ч. по отношение на човешкото здраве без прилагането на НПКТРБ – 2030 г. (по този начин ще бъде оценено въздействието на „нулевата алтернатива“, т.е. отказ от реализиране на НПКТРБ – 2030 г.) ще се направи на база изводите от подробната характеристика на аспектите на околната среда в т. 2.1

Ще бъде използвана таблична форма:

Компоненти и фактори на околната среда	Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.

3. Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НПКТРБ – 2030 г.

Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда към момента (която ще бъде направена в т.2 на Доклада за ЕО), както и на предвижданията на НПКТРБ – 2030 г., в тази точка ще бъде обърнато внимание на онези територии, които биха могли да бъдат най-значително засегнати от реализацията на плана. Ще бъдат подробно разгледани чувствителни територии като защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000”, обекти, подлежащи на здравна защита, зони с риск от наводнения, зони с влошено качество на атмосферния въздух и др.

4. Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие

В точката по компоненти и фактори на околната среда, ще бъдат описани съществуващите екологични проблеми в страната, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г. Ще се анализира връзката между екологичните проблеми и предвижданията на плана и ще се направят съответните изводи дали НПКТРБ – 2030 г. води до подобряване или до влошаване и задълбочаване на съществуващи екологични проблеми и/или възникване на нови такива.

5. Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на плана

В тази точка ще бъдат разгледани и анализирани онези стратегиите, плановете и програми от т.1.4. на Доклада за ЕО, които поставят цели по опазване на околната среда на национално и международно равнище, които имат отношение към НПКТРБ – 2030 г. Въз основа на анализите, ще бъдат направени изводи до колко, по какъв начин и в каква степен тези цели и екологични съображения са взети предвид в плана. При необходимост ще бъдат предложени промени в обхвата на плана с цел постигане на съответствие с

целите по опазване на околната среда и предотвратяване на противоречия и бъдещи проблеми..

6. Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави

6.1. Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве

Тъй като НПКТРБ – 2030 г. се изготвя за целите на изпълнение на ИТС-2030, планът не съдържа собствена стратегическа част, а съответства на стратегията на ИТС-2030.

Предвижданията на НПКТРБ – 2030 г. включват Пакет от 3 Групи с Мерки, които ще бъдат оценени на две нива на въздействие/подробност на предвижданията:

- **Въздействие на ниво Група мерки**
- **Въздействие на ниво Мярка**

Въздействието ще се оцени като се извърши анализ по компоненти и фактори на средата на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни, дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици от осъществяване на предвижданията на плана.

6.2. Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда, в т.ч. човешкото здраве, на територията на други държави

В изпълнение на указанието по т. III.2 на писмо на МОСВ с изх.№ ЕО-40/22.01.2021 г. при изготвяне на настоящото Задание за определяне на обхвата и съдържанието на екологичната оценка е разгледана и вероятността при прилагането на НПКТРБ – 2030 г. да се очаква значително въздействие върху околната среда на територията на други държави:

НПКТРБ – 2030 г. се разработва за територията на Република България, като идентифицираните проекти също е изпълняват в рамките и в границите на територията на страната.

Проектът на плана включва 3 групи мерки:

- I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси;*
- II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата;*
- III. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите*

Първа и втора група от мерките нямат характер на инвестиционни предложения по Приложения 1 и 2 на ЗООС, и в този смисъл нямат потенциал за отрицателно въздействие върху околната среда, в т.ч. на територията на други държави.

Третата група мерки включва такива, които определят рамка за развитие на инвестиционни предложения по Приложение № 1 и/или № 2 на ЗООС, и конкретно мерки:

- **Мярка 3.2** Изграждане на интермодален терминал в района на град София – мярката определя рамка за развитие на инвестиционно предложение с местоположение: района на гр. София, което не представлява граничен район и предвид аналогични инвестиционни предложения въздействието върху околната среда и човешкото здраве е локално, в границите и в непосредствена близост до обектите и съоръженията на терминала, без потенциал за засягане на околната среда и населението на по-отдалечени територии. Не се очаква трансгранично въздействие от изпълнението на мярката;
- **Мярка 3.4** Изграждане на интермодален терминал в Северна България – мярката определя рамка за развитие на инвестиционно предложение с неконкретизирано към настоящия момент конкретно местоположение: посочено е единствено, че терминалът ще е в Северна България, което определя като най-близка друга държава Република Румъния. Предвид изпълнението на аналогични инвестиционни предложения въздействието върху околната среда и човешкото здраве е локално, в границите и в непосредствена близост до обектите и съоръженията на терминала, без потенциал за засягане на околната среда и населението на по-отдалечени територии – не се предполага въздействие върху околната среда и човешкото здраве на територията на най-близката до Северна България държава – Република Румъния.
- **Мярка 3.6** Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България – дейностите по модернизация и развитие на съществуващи терминали като цяло са с по-ограничено въздействие, сравнено с въздействието в резултат на изграждане и експлоатация на нови терминали – съответно, предвид анализа на въздействието на мерки 3.2 и 3.4 в резултат на мярка 3.6 също няма основание за предположение за трансгранично въздействие.
- **Мярка 3.8** Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България – логистичните центрове/товарни селища като обекти са обикновено с по-малък мащаб и съоръжения и/или подобекти от интермодалните терминали – съответно въздействието е по-незначително или в краен случай аналогично на въздействието в резултат на изграждане и експлоатация на нови терминали.

- **Мярка 3.9** Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове – подобряването на довеждащата инфраструктура, още повече железопътна, ще е свързано с подобряване/положително въздействие на тази инфраструктура спрямо съществуващата към момента. Следователно мярката няма потенциал за значителни отрицателни въздействия, в т.ч. на територията на други държави.

Към **Третата група мерки** са направени и предложения от планиращия екип, като едно от тях е: **да се предприемат действия за развитие на железопътните линии между България и Румъния по линия на спазване на Европейската политика за транспортна свързаност и развитие на TEN-T мрежата.**

Предложението не представлява мярка по НПКТРБ – 2030 г., като при съобразяване на предложението от него произтичат **проучвания** за възможностите за развитие на железопътните линии между двете държави. Предложението е общо, като не съдържа индикативна информация за характера, същността, обема, мащаба, конкретното местоположение и обхват на дейностите по развитие на железопътните линии. Развитие на железопътните линии като цяло, на ниво „Национален план“/стратегическо ниво/ е с предполагаемо положително въздействие, тъй като ще доведе до пренасочване на трафика от пътен към железопътен транспорт, който е много по-щадящ от гледна точка на въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Взимайки предвид изложеното и наличната информация, на този етап и ниво на подробност на предложението не може да се обоснове предположение за отрицателно трансгранично въздействие върху околната среда и човешкото здраве на територията на други държави, и в частност – Република Румъния.

6.3. Обобщения за въздействието на НПКТРБ – 2030 г.

Въз основа на анализите и оценките, извършени в подточки 6.1 и 6.2, ще бъдат направени обобщения за въздействието на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и здравето на хората.

7. Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве

Мерките за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на плана върху околната среда и човешкото здраве, ще бъдат формулирани въз основа на резултатите от извършените в предходната точка анализи и оценки на предполагаемото въздействие върху околната среда и човешкото здраве в резултат на реализирането на НПКТРБ – 2030 г.

Мерките ще бъдат съобразени с очакваните резултати от прилагането им. Същите ще бъдат представени като:

- мерки за отразяване в окончателния вариант на плана;
- мерки за изпълнение при прилагане на плана.

Мерките ще бъдат съобразени и с получените резултати от етапите на провеждане на консултации по време на изготвяне на доклада за ЕО.

8. Мотиви за избор на разгледаните алтернативи

Предоставеният от Възложителя проект на НПКТРБ – 2030 г. към момента не съдържа алтернативи.

В точката ще бъде направено сравнение на плана към момента на изготвянето му алтернативи с „нулевата алтернатива”.

9. Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация

Основни методически документи, които ще бъдат ползвани, са указания и методики на Европейската комисия за стратегическа екологична оценка, публикувани на интернет страницата на Комисията и на интернет страницата на Министерство на околната среда и водите:

- Ръководство на Европейската комисия за прилагането на Директива 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;
- Ръководство за интегриране на изменението на климата и биоразнообразието в стратегическата екологична оценка (Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment), 2013 г., публикувано на интернет страницата на Европейската комисия;
- Ресурсно ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за стратегическа екологична оценка, 2011 – ИКЕ-ООН.
- Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.;

Подходът за изготвяне на Доклада за ЕО ще включва следните основни стъпки:

- 1) Запознаване на колектива експерти с проекта на плана и неговите предвиждания, предоставената друга документация от МГИТС, становищата по заданието за определяне на обхвата и съдържанието на Доклада за ЕО;
- 2) Анализ на свързаните с проекта на плана планове, стратегии и програми;
- 3) Събиране, анализ и обработка на данни за съществуващото състояние на околната среда по компоненти и фактори, взаимовръзката му с настоящото ниво на развитие

- на комбинирания транспорт и транспортната инфраструктура в страната като цяло;
- 4) Анализ на развитието на околната среда в случай на неприлагане на плана (оценка на въздействието на т. нар. „нулева алтернатива“);
 - 5) Анализ на вероятното значително засягане на територии с плана;
 - 6) Събиране, обработване и анализ на информация за съществуващите екологични проблеми на национално ниво и връзката им с предвижданията на плана, в т.ч. възможно развитие на тези проблеми с и без реализирането на плана;
 - 7) Анализ на степента, в която предвижданията на плана съобразяват относимите цели и мерки за опазване на околната среда, включени/идентифицирани в документи - планове, стратегии и програми на национално и международно ниво;
 - 8) Анализ и оценка на въздействието на плана върху околната среда: Предвижданията на НПКТРБ – 2030 г. включват Пакет от 3 Групи с Мерки, които се оценяват на две нива на въздействие/подробност на предвижданията:
 - a. Въздействие на ниво Група мерки
 - b. Въздействие на ниво МяркаВъздействието се оценява като се извършва анализ по компоненти и фактори на средата на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. вторични, кумулативни, едновременни, краткосрочни, средносрочни, дългосрочни, постоянни и временни, положителни и отрицателни последици от осъществяване на предвижданията на плана, в т.ч. и по отношение на трансграничното въздействие върху територията на други държави.
 - 9) Оценка на вероятното трансгранично въздействие на плана върху околната среда и човешкото здраве на територията на други държави;
 - 10) Предлагане на мерки за предотвратяване, намаляване и ограничаване на въздействията, както и на мерки по наблюдение и контрол на въздействието на плана при изпълнението му;
 - 11) Мотивиран избор на най-подходящата алтернатива за реализиране на плана или избор на „нулева алтернатива“ основана на заключенията за въздействие върху околната среда и здравето на хората;
 - 12) Изготвяне на мотивирано заключение на база резултатите от ЕО.

Основни нормативни актове, които ще бъдат съобразени при изготвяне на доклада за ЕО, са:

- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за биологичното разнообразие;
- Закон за управление на отпадъците;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;

- Закон за ограничаване изменението на климата;
- Закон за водите;
- Закон за защита на растенията;
- Закон за почвите;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за защитените територии;
- Закон за опазване на земеделските земи и Правилник за прилагането му;
- Закон за културното наследство;
- Закон за защита при бедствия;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за здравословни и безопасни условия на труд;
- Закон за здравето;
- Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- Наредба за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони;
- Други подзаконовни нормативни актове в областта на биологичното разнообразие, отпадъците, въздуха, водите, почвите, шума и др.

Като източници на информация ще бъдат използвани:

- Статистически данни, доклади и бюлетини на МЗ, Басейновите дирекции, РИОСВ, НСИ и ИАОС;
- Стратегии, планове и програми, имащи отношение към НПКРТБ – 2030 г.;
- Литературни източници на информация за компонентите и факторите на околната среда (климатични фактори, геология, хидрология, ландшафт, растителност, животински свят и др.).

За изготвяне на настоящото задание е използвана следната документация предоставена от Възложителя:

- Проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“;
- Писмо с изх. № ЕО-40/22.01.2020 г. на Министъра на околната среда и водите;

Ще бъдат разгледани и срещнатите трудности при събирането на информацията.

10. Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на НПКРТБ – 2030 г.

Наблюдението и контролът на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането на НПКРТБ – 2030 г., ще се извършва с проследяване на

изпълнението на препоръчани от компетентния орган по околна среда мерки. Такива мерки ще бъдат предложени първоначално от екипа експерти по ЕО в Доклада за ЕО, на база резултатите и изводите от прогнозите за въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Мерките ще са съотносими с подробността на предвижданията на плана и ще съдържат измерими индикатори, по чиято стойност ще се определя наличието или липсата на значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на плана. Към всяка мярка и индикатор ще се посочат източниците на информация за отчитането и измерването им.

11. Заключение на екологичната оценка

Екипът от експерти ще направи своето заключение относно предполагаемото значително въздействие на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве на база резултатите от прогнозите, които ще бъдат направени в Доклада за ЕО, като ще бъдат взети предвид и получените становища по време на процедурата по ЕО,

12. Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на НПКТРБ – 2030 г. и извършване на екологичната оценка

В точката ще бъдат описани всички получени в хода на процедурата по екологична оценка становища, както и начина им на отразяване и мотивите за това.

13. Нетехническо резюме на екологичната оценка

Като отделно приложение към Доклада за ЕО ще бъде изготвено нетехническо резюме, в което ще бъде представена съкратена информация по основните раздели на Доклада за ЕО, несъдържаща технически термини, при спазване на разпоредбата на чл. 17, ал. 3 от Наредбата за ЕО.

14. Приложения към доклада за екологична оценка

- Табличен списък на експертите и ръководителя изготвили доклада за ЕО, в който всеки експерт удостоверява с подпис разработените от него раздели на доклад;
- Собственоръчно подписани декларации съгласно изискванията на чл. 16, ал. 1 от Наредбата за ЕО;
- Копия на всички постъпили становища в резултат на консултациите на различните етапи от процедурата по ЕО;
- Нетехническо резюме – самостоятелно приложение;

- Други приложения, свързани с екологичната оценка на НПКТРБ – 2030 г. (при необходимост).