

**ЗАДАНИЕ
ЗА**

**ОБХВАТ И СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДА ЗА
ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА НА
ИНТЕГРИРАНАТА ТРАНСПОРТНА
СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.**

**София
ФЕВРУАРИ, 2017 г.**

Съдържание

Списък на съкращенията:	4
Въведение.....	6
I. Съдържание и основни цели на ИТС и връзка с други стратегии, планове и програми	7
I.1. Същност на ИТС	7
I.2. Цели, приоритети, задачи и мерки в ИТС	8
I.3. Идентифицирани проекти и сценарии в ИТС	21
I.4. Връзка на ИТС 2030 с други стратегии, планове и програми	27
I.4.1. Стратегическа и нормативна рамка за изработване на ИТС	28
I.4.2. Връзка с други планове и програми, в т.ч. такива, поставящи цели по опазване на околната среда	36
II. Аспекти на текущото състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на ИТС.....	37
II. 1. Текущо състояние на околната среда	37
II.1.1. Климатични фактори и изменение на климата.....	38
II.1.1.1 Климатични фактори на страната	38
II.1.1.2. Изменение на климата.....	39
II.1.1.3. Емисии на парникови газове (ПГ)	40
II.1.2. Атмосферен въздух	40
II.1.2.1. Емисии на вредни вещества във въздуха на национално ниво	41
II.1.2.2. Емисии на киселяващи вещества (SO ₂ , NO _x и NH ₃).....	41
II.1.2.3. Емисии на прекурсори на озон.....	41
II.1.2.4. Емисии на вещества, прекурсори на ФПЧ ₁₀	41
II.1.2.5. Качеството на атмосферния въздух	41
II.1.2.6. Дял на населението, което живее при наднормени нива на замърсяване	41
II.1.3. Води	42
II.1.3.1. Повърхностни води	42
II.1.3.2 Подземни води	43
II.1.4. Земни недра.....	43
II.1.5. Почви	44
II.1.5.1. Земеползване.....	44
II.1.5.2. Състояние на почвите	44
II.1.5.2.1. Процеси на увреждане на почвите.....	44
II.1.6. Ландшафт	45
II.1.7. Биологично разнообразие – растителност, животински свят, защитени зони и защитени територии.....	45
II.1.7.1. Растителност	46
II.1.7.2. Животински свят	46
II.1.7.3. Защитени зони.....	46
II.1.7.4. Защитени територии.....	47
II.1.8. Културно-историческо наследство	47
II.1.9. Отпадъци	47
II.1.10. Вредни физични фактори.....	47
II.1.11. Материални активи.....	48
II.1.12. Население и човешко здраве	48
II.1.13. Опасни вещества и аварии.....	48
II.2. Евентуално развитие на аспектите на околната среда без прилагането на ИТС	48
III. Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати	49

IV. Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към ИТС, включително отнасящи се до райони с особено екологично значение, като защитени зони по ЗБР	49
V. Цели на опазване на околната среда на национално и международно ниво и начина, по който са взети предвид при изготвянето на ИТС 2030.....	49
VI. Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве при реализиране на предвижданията на ИТС	50
VII. Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на ИТС върху околната среда и човешкото здраве.....	56
VIII. Мотиви за избор на разглежданите алтернативи	56
IX. Методи за извършване на ЕО и трудности при събиране на информацията	57
X. Мерки по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда по време на прилагането на програмата	57
XI. Заключение	57
XII. Източници на информация	57
XIII. Справка за проведените консултации	58
XIV. Приложения към доклада за екологична оценка	59
Приложения към Заданието за обхват и съдържание на доклада за ЕО:.....	60

Списък на съкращенията:

АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура”
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДЖ-ПП	Български държавни железници – пътнически превози
БДЖ-ТП	Български държавни железници – товарни превози
БУЛРИС	Българска речна информационна система
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ГИСУПОТ	Глобална информационна система за управление на пристанищата за обществен транспорт
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕК	Европейска комисия
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕСУЖМ	Единна система за управление на железопътната мрежа
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗЗ	Защитена зона
ЗЗШОС	Закон за защита от шума в околната среда
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗП	Закон за пътищата
ЗТ	Защитена територия
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИАПЦД	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
ИТС	Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
КАВ	Качество на атмосферния въздух
МКА	Мултикритериален анализ
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторни превозни средства
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МСЕ	Механизъм за свързана Европа
МТИТС	Министерство на труда, информационните технологии и съобщенията
МФИ	Международни финансови институции
НИМХ	Национален институт по метеорология и хидрология
НКСИП	Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“
НСИ	Национален статистически институт
НФ	Национално финансиране
ОГПТ	Общ генерален план на транспорта
ОПРР	Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014 – 2020 г.
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
ОС	Оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони

ПГЗ	Потенциал за глобално затопляне
ПГ	Парникови газове
ПУРБ	План за управление на речните басейни
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
РКОНИК	Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата
РОУКАВ	Район за опазване и управление качествата на атмосферния въздух
РПМ	Републиканска пътна мрежа
СОЗ	Санитарно-охранителни зони
СП	Специфичен приоритет
СЦ	Стратегическа цел
СШК	Стратегическа шумова карта
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
УИ	Управител на инфраструктурата
ТЕМ-Т	Трансевропейска транспортна мрежа
ЕFIP	Европейската федерация на вътрешните водни пристанища ERTMS/
ЕТС	European Railway Traffic Management System/European Train Control System
НDM-4	Модел за развитие и управление на пътища
ЕETS	European Electronic Toll Service
NOTIF-IT	Notifications using Information Technology – База данни за уведомяване за националната железопътна безопасност и технически правила
VTMIS	Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт

Въведение

Заданието за обхват и съдържание на доклада за екологична оценка на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. (ИТС) е изготвено в изпълнение на изискванията на чл. 19а от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (Наредбата за ЕО).

Заданието е съобразено с изискванията на писмо с изх. № 04-00-164/10.11.2016 г.. г. относно приложима процедура на реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и по реда на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), с което министърът на околната среда и водите е определил да се извърши екологична оценка (ЕО), чрез която да се извърши и процедурата по оценка за съвместимост, за ИТС.

Заданието е изготвено на база на опита на независимите експерти, на които е възложено изготвянето на ЕО на ИТС, както и в съответствие с нормативните изисквания за извършване на ЕО в ЗООС и Наредбата за ЕО. Съгласно тези изисквания:

- Докладът за екологична оценка се оформя като единен документ, който включва съдържателна част по чл. 8б, ал. 3 от Закона за опазване на околната среда; списък на експертите и ръководителя на екипа, изготвили доклада за екологична оценка; декларации на всеки от експертите (по чл. 1б, ал. 1 от Наредбата за ЕО); справка за проведени консултации и изразените при консултациите мнения, предложения, както начина на отразяването им; приложения;*
- Като самостоятелно приложение към доклада за екологична оценка се изготвя нетехническо резюме, в обем не по-малък от 10 на сто от обема на доклада. Резюме то съдържа необходимите нагледни материали – карти, снимки, схеми.*

Заданието се предоставя от Възложителя на ИТС – Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) на идентифицираните в Схемата за провеждане на консултации с обществеността, заинтересованите страни и трети лица, които могат да бъдат засегнати от реализирането на стратегията (Схемата е изготвена като отделен документ съгласно изискванията на чл. 19, ал. 3 от Наредбата за ЕО) за техните становища, бележки и изисквания, които да бъдат отразени в доклада за ЕО.

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

I.1. Същност на ИТС

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

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

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

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

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

- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР);
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Механизма за свързване на Европа;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от Държавния бюджет;
- Транспортни проекти, предвидени за финансиране от други международни финансиращи институции, публично-частни партньорства, частно финансирани инициативи и т.н.

ИТС ще осигури подкрепа на българската администрация и като инструмент за продължително развитие на решенията и инвестиционното планиране в транспортния сектор.

Мерките представляват концепции, които ще бъдат окончателно формулирани в по-нататъшни предпроектни проучвания. Те се отнасят до

подобрене на дадено направление, без да се конкретизира относно вида на пътя, трасето или дори вида транспорт/пътуване.

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

Стратегията дава насоки и варианти за решение на характерните за транспорта проблеми и предизвикателства, като е насочена към адекватно планиране, финансовото осигуряване и оптимална последователност на прилаганите действия и мерки.

Тя обхваща един 15 годишен времеви хоризонт, като решенията са насочени към стратегическия избор на приоритетните насоки и дейности за оптимално развитие на сектор „транспорт“, дава се макро рамка и не се достига в подробност, която да идентифицира проекти с конкретни параметри и технически или географски характеристики.

1.2. Цели, приоритети, задачи и мерки в ИТС

Аспектите на транспортната система в България, които обхваща стратегията са:

- Идентифициране на нуждите на сектор транспорт, включващ всички видове транспорт – автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален;
- Създаване на стратегическа база от технически данни;
- Изготвяне на транспортен модел;
- Определяне на национални цели и приоритети за задоволяване на идентифицираните нужди;
- Определяне на подходящи мерки за постигане на набеязаните цели;
- Идентифициране на проекти, произтичащи от разработените мерки.

Транспортната стратегия е разработена при спазване на **принципите** на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. Рамката на дефиниране на стратегическите цели и приоритети за развитие на транспортната система за периода до 2030 година се определя от стратегическите цели и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС, националната транспортна политика и съответните стратегически и нормативни документи.

При дефиниране на стратегическите цели са спазени следните изисквания и критерии:

- съответствие с Общата транспортна политика, стратегическите и нормативни документи на ЕС;
- съответствие с Националната транспортна политика и с националните стратегически и нормативни документи;
- насоченост към постигане на основната цел- устойчиво развитие на транспортния сектор;
- да покриват икономическите, екологичните и социалните аспекти на развитието на транспортната система;
- съответствие с приоритетите и изискванията, заложиени в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014 – 2020 година, както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа;
- да отговарят на приложимите тематични предварителни условия, поети като ангажимент в Споразумението за партньорство;

- да обхващат всички видове транспорт и взаимодействието между тях.

Един от основните аспекти на стратегията е създаването на интегриран **Национален транспортен модел**. Целта му е да се създаде инструмент, който да може да се използва за тестване и симулиране на бъдещите основни потоци от трафик на пътници и товари по видове транспорт и маршрути на базата на множество от предположения по отношение на икономически и инфраструктурни режими, както и режими за таксуване и тарифиране. Той се основава на мултимодален подход за прогнозиране търсенето на пътнически и товарни превози и е в основата на създаването на инструмента за планиране на превозите, който е предназначен за:

- Анализ на текущото състояние на условията за транспорт към момента;
- Оценка на потенциални алтернативни сценарии и решения.

Моделът предоставя възможност за:

- Прогнозиране на очакваното бъдещо търсене на транспортни услуги в България въз основа на икономическите и демографски промени в страната, поземлената собственост и социално-икономически показатели;
- Представяне на връзките между икономическите и демографски промени в страната и търсенето на превози като цяло;
- Изчисление на ефектите от приложението на различни стратегии, политики, мерки и проекти като:
 - ✓ Промени в съществуващата инфраструктура;
 - ✓ Промени в условията на предоставяне на обществени транспортни услуги, вкл. промяна на скоростта или капацитета на съответния участък;
 - ✓ Промени в маршрутите, по които се движи общественият транспорт, скоростта и времето за придвижване на превозните средства;
 - ✓ Подобрения в подвижния състав на превозвачите, предоставящи обществена транспортна услуга;
 - ✓ Прилагане на различни сценарии, свързани с фактори като заплащане на тол-такси за ползване на магистрали, заплащане на такси за ползване на обществен транспорт, промяна в тарифите и таксите, промяна в данъчното облагане и др.
 - ✓ Представяне на съществуващото търсене със съответното ниво на точност и представяне на настоящите и бъдещите условия.

Стратегията определя **3 стратегически цели (СЦ)**, които обхващат **стратегически приоритети (СП)**, всеки от който съдържа рамка от **конкретни цели (задачи)**. На тази база са определени приложимите **мерки и проектите**, които са най-подходящи и приоритетни за постигане на съответните цели.

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

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

Взаимовръзката между СЦ, СП, идентифицираните проблеми, конкретните цели и мерките е показана на следващата фигура.



Фигура 1.2-2 Взаимовръзка между цели, приоритети и мерки

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

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

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

Всяка мярка се разглежда като характер на въздействието:

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

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

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

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

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

Конкретна цел №	Код	№ Мерки към конкретни цели		
1	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“.	М-А	1.1	Разработване на схема за определяне и управление на такси за ползване на пътищата.
		М-А	1.2	Увеличаване на приходите от ползването на пътищата (увеличаване на доходите за АПИ) чрез въвеждане на електронна такса за ползване на пътищата на база изминато разстояние за тежкотоварните превозни средства.
		М-М	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост
		М-Р	1.1	Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на необходимите финансови средства за управление на държавната собственост
2	Използване на други източници на финансиране на транспортната система. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове	М-Ж	2.1	Ускорено изграждане в националната железопътна система на ERTMS/ETCS ниво 1 и ниво 2.
		М-Ж	2.5	Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав.
		М-Ж	2.7	Обновяване на базите за извършване на поддръжка, с ново и модерно технологично оборудване и екипировка на подвижния състав.
		М-А	2.1	Въвеждане на интелигентно управление на средствата за поддържане и инвестиции на пътищата чрез постигане на оперативна съвместимост в рамките на Директивата за EETS (European Electronic Toll Service), използването на интелигентни транспортни системи и предприятие със специална цел, което по най-добър начин може да изпълнява всичките роли на държавата.
		М-А	2.2	Прилагането на системата за е-толинг с цел въвеждане и използване на електронни винетки за леките автомобили чрез използване на системата, която проверява регистрационните номера спрямо плащанията и налага глоби на потребителите, които са в неизпълнение.
		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
3	Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство	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-Т	3.1	Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура

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

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

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
5	Внедряване на интелигентни транспортни системи	М-Ж	5.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на диспечерска система за управление на движението на влаковете и енергоразпределението. Намалване и оптимизиране на броя и обхвата на диспечерските кръгове.
		М-Ж	5.2	Изграждане на пръстен от оптичен кабел, който да осигури преносна среда за осъществяване на управлението на железопътната мрежа. Преносната системата ще е цифрова.
		М-Ж	5.3	Проектиране, разработване, въвеждане в експлоатация на единна система за управление на железопътната мрежа (ЕСУЖМ). Разгръщане на системата. Интегриране на други системи към ЕСУЖМ. Системата за управление на железопътната мрежа ще има и функционалност да управлява и капацитета.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-М	5.1	Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4
		М-Р	5.1	Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018)
		М-И	5.1	Изграждане на интегрирана интермодална информационна система
6	Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт	М-Ж	6.1	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР).
		М-Ж	6.2	Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.
		М-Ж	6.3	Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на „Системата за резервация на места, продажба на билети и информационно обслужване на пътниците”.
		М-М	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-М	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор
		М-Р	6.2	Паспортизация на кейовите стени и хидротехническите съоръжения, оценка и отчитане на физическото и моралното износване и актуализация на проектните параметри и носещата способност.
		М-Р	6.3	Набавяне на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор
7	Повишаване на институционалния капацитет	М-Ж	7.1	Създаване на отделни звена в организационно-управленската структура на УИ, железопътните превозвачи и регулаторния орган, които да отговарят за оперативната съвместимост (осигуряване на финансирането, планиране и контрол на дейностите по изпълнение на стратегиите и плановете за внедряване на ТСОС и ERTMS).
		М-Ж	7.5	Повишаване на институционалния капацитет чрез увеличаване на специализирания персонал за сметка на общоадминистративния.
		М-Ж	7.9	Осигуряване на необходимия институционален и човешки ресурс в ИАЖА за ежедневен контрол на резултатите от разпределението на капацитета с цел гарантиране изпълнението на Наредба № 41 и ЗЖТ.
		М-А	7.1	Разработване на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата
		М-А	7.2	Недопускане на забавяне при реализация на планираните проекти поради недостатъчно финансиране или забавяне на процедурите за възлагане на обществени поръчки.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-А	7.3	Прилагане на пакет от мерки за повишаване на административния капацитет на АПИ като краен/конкретен бенефициент по ОПТ 2007-2013, ОПТТИ 2014-2020 и Механизма за свързване на Европа.
		М-А	7.4	Разработване и изпълнение на вътрешноведомствен план-график (agenda) в АПИ с цел гарантиране на институционалната приемственост за ефективно администриране на проектите и договорите за БФП по ОПТТИ, преминали от НКСИП.
		М-А	7.5	Преглед на академичната и професионална квалификация и ролята на изследователските институти с цел повишаване на административния капацитет
		М-М	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
		М-Р	7.1	Поправки в съществуващото законодателство за облекчаване на режима за развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията.
		М-И	7.1	Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози

Стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“

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

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

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
	качество на инфраструктурата			
10	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до пазара	М-Ж	10.1	Проучване и създаване на възможности за предоставяне на обществени услуги за железопътен превоз на пътници на регионално ниво
		М-Ж	10.2	Проучване и създаване на възможности за либерализация на пазара на пътнически железопътни услуги
11	Осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортна инфраструктура	М-М	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.
		М-Р	11.1	Обезпечаване на равнопоставеност на всички пристанищни оператори чрез изработване на унифицирана методика за заплащане ползването на акватория и инфраструктура – изключителна и публична държавна собственост, от концесионери и други пристанищни оператори, осигурявайки по този начин равнопоставени условия на всички участници в пазара на пристанищни услуги.
12	Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт	М-Ж	12.1	Необходимо е да се завиши контролът по изпълнение на услугите на пътническия превозвач, за да се повиши качеството на предлаганата услуга.
		М-Ж	12.2	Разработване на ефективна републиканска транспортна схема, която да допринесе за съгласуване, координиране на разписанията на автобусите и влаковете по дадено направление и да се дефинират минималните интервали между тях
		М-А	12.1	Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения.

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

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот	М-Ж	13.1	Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и приваждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-Ж	13.2	Изработване и въвеждане на единни национални минимални изисквания за поддръжка и ремонт на товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви и изработване на нови ведомствени нормативни документи за ремонт и поддръжка за всеки тип товарни вагони, пътнически вагони и локомотиви въведени в експлоатация и коригиране на сега действащите, ако противоречат на ТСОС.
		М-Ж	13.3	Предприемане на конкретни действия, насочени към подобряване на финансовото състояние на търговските дружества и държавните предприятия в областта на железопътния транспорт
		М-М	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
		М-Р	13.1	Обновление на пристанищната механизация и създаване на нови технологии за извършване на предоставяните услуги
14	Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)	М-Ж	14.1	Рационализиране на железопътната мрежа
		М-М	14.1	Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите
		М-Р	14.1	Изпълнение на мерки за повишаване енергийната ефективност на сградите
15	Насърчаване на използването на алтернативни горива	М-А	15.1	Стимулиране използването на биогорива и други възобновяеми горива в транспорта
		М-А	15.2	Използване на Европейските и други фондове за финансиране на мерки за енергийна ефективност в транспорта

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

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

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
16	Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	М-Ж	16.2	Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища
		М-М	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
		М-Р	16.1	Поправки в съществуващото законодателство по отношение на формите на собственост и нуждата от допълнително публично или частно финансиране на отделни елементи пътни и/или железопътни връзки на пристанищата с хинтерланда, които да гарантира възможността направените в миналото пристанищни инвестиции да заработят напълно, със съответната икономическа ефективност при адекватно използване на съществуващия капацитет.
		М-И	16.1	Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали
17	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	М-Ж	17.1	Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори. Те не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват плановите ремонти, техническите параметри се влошават и от там и експлоатационните. За тях не са предвидени средства от оперативните програми.
		М-И	17.1	Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема
18	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа	М-Ж	18.1	За привличане на товари от и за Пристанищен терминал Варна- изток ще бъде от полза рехабилитацията на железопътната линия Варна-Русе.
19	Създаване на оперативна съвместимост	М-Ж	19.2	Подобряване на системата за електрозахранване на железопътните участъци, в които ще се извършва пълен капитален ремонт на тяговите подстанции и пълен или частичен ремонт на контактната мрежа.
		М-Ж	19.3	Достигане на стандартите за железен път, контактна мрежа, сигнализация и телекомуникация според изискванията на съответните ТСОС-и
		М-Ж	19.5	Актуализиране на националните технически правила с максимално отчитане на изискванията на ТСОС, нотифициране и публично оповестяване в базата данни NOTIF-IT.
		М-Ж	19.6	Актуализиране на Стратегиите и Плановете за внедряване на ТСОС и ERTMS, като се отчете изоставането в реализацията им и необходимият ресурс за финансиране.
		М-Ж	19.7	Цялостна промяна на Наредба 57, в съответствие с европейското и национално законодателство.
		М-Ж	19.9	Създаване на регистър на инфраструктурата.
		М-М	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на морския транспорт и укрепване на международното сътрудничество
		М-Р	19.1	Активно участие във формирането на европейската политика в областта на водния транспорт по река Дунав и укрепване на международното сътрудничество

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
20	Подобряване и развитие на трансграничните връзки	M-M	20.1	Подобряване параметрите на подходните плавателни канали и акватории за осигуряване на достъп на голямотонажни кораби в основните български пристанища.
		M-P	20.1	Оптимизиране на навигационните условия на река Дунав в общия Българо-Румънски участък, чрез отстраняване на стеснените участъци.
		M-P	20.2	Модернизация и оптимизация на дейностите по поддържане на плавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав

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

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
21	Създаване на оптимални връзки между автомобилния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища).	M-A	21.1	Разработване на общо разписание на обществения пътнически транспорт (автобусен и железопътен транспорт).
		M-И	21.1	Изграждане на пътнически интермодални терминали или подобряване технологията на работа и взаимовръзките
22	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет	M-T		
23	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа	M-T	23.1	Прилагане на йерархичен подход при разпределяне на средствата, така че да бъде гарантирана поддръжката на железопътната и пътната мрежа. Останалите средства, след пълното финансиране на тези ангажименти, са разполагаеми за нови инвестиции и поддръжка.
		M-Ж	23.1	Необходимо е да се предприемат механизми за изпълняване на минимални стандарти за повишаване на качеството на железопътните услуги, в изпълнение на Приложение 3 от Регламент 1371.
		M-Ж	23.2	План за разработване на програми за внедряване на процесите за повишаване на качеството на железопътните услуги.
		M-Ж	23.3	Изготвяне на предложения за промени в Закона за жп транспорт и подзаконовите нормативни документи в съответствие с Европейското законодателство по отношение на подобряване на качеството на предлаганите жп услуги.
		M-Ж	23.4	Изграждане на съвременна и модерна комуникация между участниците на железопътния пазар – железопътни предприятия, управител на инфраструктура и потребители на жп услуги.

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

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

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

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
28	Намаляване на вредните емисии от транспорта	М-М	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата
		М-Р	28.1	Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременните изисквания за отношение към околната среда и климата

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
29	Намаляване на шумовото замърсяване	M-M	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете
		M-P	29.1	Намирането на правилна формула и баланс на държавните и общински интереси с обществената нужда за нова и екологична градска среда и преосмисляне на концепцията за формите за използване на пристанищата разположени в чертите на централната част на градовете

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

Конкретна цел №		Код	№ Мерки към конкретни цели	
30	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта	M-Ж	30.1	Определяне на оптималната за железопътната и пътната мрежа структура на пресичанията по вид с цел намаляване на произшествията.
		M-A	30.1	Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци.
		M-M	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
		M-P	30.1	Създаване на нова и актуализиране на действащата нормативна база за въвеждане на международните и европейски стандарти за безопасност и сигурност
31	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	M-Ж	31.2	Подпомагане функционирането на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
		M-A	31.1	Отстраняване на проблемите в местата с най-голяма интензивност на ПТП.
		M-M	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
		M-P	31.1	Експлоатация и поддържане на транспортната инфраструктура в съответствие с техническите нормативи и стандарти
32	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност. Укрепване на независимостта и повишаване на административния капацитет на разследващите органи в системата на транспорта.	M-Ж	32.2	Увеличаване на производителността на труда може да се постигне чрез насищане на производствените групи със съвременна средна и лека механизация.
		M-Ж	32.3	Привличане на предприятия, специализирани в текущ ремонт и поддържане на железния път
		M-A	32.4	Актуализиране на нормативната база в автомобилния транспорт.
		M-A	32.2	Провеждане на информационни и образователни кампании за повишаване на пътната безопасност.
		M-A	32.3	Въвеждане на информационни системи за водачите на автомобили. Разработване на проект за предпроектно проучване за национална информационна система за водачите на автомобили.

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

1.3. Идентифицирани проекти и сценарии в ИТС

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

Фаза	Програма	Проекти
ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.		
Железопътен транспорт		
Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	"Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив" - част от Транс-европейската железопътна мрежа
Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”
Фаза "Строителство"	ОПТ 2007 - 2013	Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1
Автомобилен транспорт		
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 2 (Дупница - Благоевград)
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ Струма Лот 4 (Сандански - ГКПП Кулата)
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)
Фаза "Завършен"	ОПРР 2007 - 2013	Северна скоростна тангента
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 1 - участък "Оризово-Димитровград"
Фаза "Завършен"	ОПТ 2007 - 2013	АМ "Марица" Лот 2 - участък "Димитровград-Харманли"
ОПТТИ 2014 – 2020		
Железопътен транспорт		
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези “
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза 2 (включително жп възел Пловдив и жп възел Бургас)“ Проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата железопътна линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км.
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Модернизация на железопътна линия София-Пловдив в участъци Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман - Костенец“
Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	„Модернизация на железопътната линия София – Септември – участък София – Елин Пелин“
Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	„Модернизация на железопътната линия София – Септември, участък Костенец - Септември“
Фаза "Строителство"	МСЕ	„Развитие на железопътен възел София: железопътен участък Централна гара София - Волюяк, вкл. гара Волюяк и Централна гара София“
Фаза "Строителство"	МСЕ	„Модернизация на жп линията Волюяк - Драгоман“
Фаза "Подготовка и Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“
Фаза "Реализация"	ОПТТИ 2014 - 2020	Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол в жп транспорта
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Техническа помощ за модернизация на жп линия Радомир – Гюешево“
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	Техническа помощ за проучване на жп направление Русе – турска граница
Фаза "Реализация"	ОПТТИ 2014 - 2020	„Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт“
Железопътен и Интермодален транспорт		
Фаза "Подготовка и Реализация"		Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе
Метрополитен		
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП I - УЧАСТЪК "БУЛ. ВЛАДИМИР ВАЗОВ - ЦГЧ - УЛ. ЖИТНИЦА "
Фаза "Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ : ЛИНИЯ 3, ЕТАП II - УЧАСТЪК "УЛ. ЖИТНИЦА - ОВЧА КУПЕЛ"

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Изпълнен"	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА ЛИНИЯ 2 НА МЕТРОТО В СОФИЯ, УЧАСТЪК МС "ДЖЕЙМС БАУЧЕР" ДО МС "ВИТОША" - ФАЗА 2
Автомобилен транспорт		
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 1 - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПТТИ 2014 - 2020	Изграждане на Автомагистрала „Струма“ Лот 3 - Благоевград - Сандански Проект 2 - За Лот 3.2 от Крупник до Кресна.
Фаза "Изпълнен"	ОПТТИ 2014 - 2020	Изграждане на АМ „Калотина-София“ – фаза 2 на лот 1 „Западна дъга на СОП, участък 2 – път II-18 СОП
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	Подготовка за доизграждане на автомагистрала „Черно море“
Фаза "Подготовка"	ОПТТИ 2014 - 2020	Подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца” - скоростен път
Фаза "Подготовка"	МСЕ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица
Фаза "Подготовка"	МСЕ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»
Фаза "Проектиране и Строителство"	МСЕ	Обходен път на гр. Кърджали
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-57 Ст. Загора-Раднево" (Лот 1)
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин проход- Берковица")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич" и Лот 5 „Път II-29 Добрич – Кардам")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград" (Лот 6)
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч", Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III-904 Гроздьово-Провадия")

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски манастир")
Фаза "Проектиране и Строителство"	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан")
Воден транспорт		
Фаза "Изпълнение"	ОПТТИ 2014 - 2020	Предпроектни проучвания за Port Community System (PCS) за българските пристанища
Фаза "Подготовка и Изпълнение"	МСЕ	Проект FAIRway Danube - обща информация:
Фаза "Подготовка и Изпълнение"	МСЕ	Проект "Port Bulgaria West – safe and competitive multimodal port"
Такси за ползване на пътищата		
Фаза "Изпълнение"	ОПТТИ 2014 - 2020	Въвеждане на система от такси за ползване на пътищата за тежкотоварни МПС
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МФИ, ДО 2022 Г.		
Железопътен транспорт		
Фаза "Строителство"	НФ заеми или от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна
Фаза "Строителство"	НФ заеми или от МФИ	Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ заеми или от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан
Фаза "Строителство"	НФ заеми или от МФИ	Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията
Автомобилен транспорт		
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ заеми или от МФИ	Скоростен път Трасе: Скоростен път „Русе - Шумен” или рехабилитация
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ заеми или от МФИ	Изграждане на АМ „Калотина-София“ - път I-8 Калотина – Софийски околовръстен път
Фаза "Строителство"	НФ заеми или от МФИ	Скоростен път път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца" - скоростен път

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „РИЛА” Трасе: Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/ АМ „Хемус”
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково - АМ Марица
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково)- Кърджали – ГКПП Маказа»
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „Гюешево-София” - Трасе: "ГКПП Гюешево – Кюстендил – Радомир –Перник- София"
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Доизграждане на АМ „ЧЕРНО МОРЕ”
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на пътя "Асеновград – Смолян – Рудозем"
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - Участъ 3 и Участък 4
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Проект „Обход на гр. Габрово” - етапна връзка включително ТУНЕЛ под „ШИПКА” /през Стара Планина/ (ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020, ако има възможност)
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Обходен път на Казанлък
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „ПЛОВДИВ-АСЕНОВГРАД” - Трасе: « Пътен възел на АМ Тракия – обходен път Пловдив - Асеновград»
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7) (участък 1 - Ябланица-Път П-35 ще бъде финансиран по ОПТТИ 2014-2020 ако има възможност) и Белокопитово - Шумен
Воден и интермодален транспорт		
Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Изграждане на Интермодален терминал Варна
ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ СЛЕД 2022 г.		
Железопътен транспорт		

Фаза	Програма	Проекти
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец”
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	„Модернизация на жп линията София – Перник”
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линията Перник – Радомир
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Развитие на жп възел София (без отсечката София – Волюяк)
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево
Фаза "Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник
Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград
Фаза "Подготовка и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Модернизация на железопътната линия Радомир - Кулата
Автомобилен транспорт		
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	Скоростен път „ВАРНА-ДУРАНКУЛАК”- Трасе: «Варна – Каварна – ГКПП Дуранкулак - /връзка към Констанца, Румъния/»
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „ОРЯХОВО-БЕКЕТ” /на р.Дунав/
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „СИЛИСТРА-КЪЛЪРАШ” /на р.Дунав/
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	МОСТ „НИКОПОЛ-ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ” /на р.Дунав/
Фаза "Проектиране и Строителство"	НФ или заеми от МФИ	ВТОРИ МОСТ ПРИ РУСЕ /на р.Дунав/

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

Проектите са разделени по времеви обхвати, като те са определени само като направление, но без конкретни параметри. Част от тях са приключили, други са в различни етапи на реализация или предстоят предпроектни проучвания и предлагане на технически решения.

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

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

Стратегията дава **три възможни сценария за осъществяване на идентифицираните проекти**, които ще бъдат оценени в доклада за ЕО. **Сценариите са представени в таблици, като Приложение към заданието за обхват и съдържание на доклада за ЕО.**

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

В подточката ще бъде представена подробна информация за стратегиите, плановете и програмите, които са ползвани като основа при изготвянето на ИТС, както и за други стратегии, планове и програми, които имат връзка със Стратегията.

Включително ще бъдат посочени и стратегическите документи, поставящи цели по опазване на околната среда на национално и европейско ниво – посочването е само индикативно, тъй като подробен анализ на начина и степента на съобразяване на ИТС с целите по опазване на околната среда, ще бъде направен в т. V на доклада за ЕО.

I.4.1. Стратегическа и нормативна рамка за изработване на ИТС

ИТС се разработва при спазване на принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи. Рамката на дефиниране на стратегическите цели и приоритети за развитие на транспортната система в периода до 2030 г. се определя от стратегическите цели и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС, националната транспортна политика и съответните стратегически и нормативни документи:

- **Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите”, 2011 г.**

Бялата книга е основният европейски стратегически документ, който очертава насоките за развитие на транспорта. В нея са описани плановете на Европейската комисия за следващите десетилетия, предвиждащи изграждането на транспортна система до 2050 г., характеризираща се с Единно европейско транспортно пространство, отворени пазари, по-екологична инфраструктура и иновационни технологии с ниски въглеродни емисии. В Бялата книга са формулирани 10 цели за постигане на конкурентоспособна и ефективна транспортна система, като целеви показатели за реализиране на намалението на емисии от парникови газове с 60 %:

- Намаляване наполовина на колите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г.; поетапното им изтегляне от употреба до 2050 г.; постигане на практически свободна от въглероден двуокис градска логистика в големите градове до 2030 г;
- Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40% до 2050 г.; също така до 2050 г. да се намалят емисиите на въглероден диоксид от корабни бункерни горива с 40% (ако е постижимо, и с 50 %);
- До 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50% до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори. Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура;
- До 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки. До 2050 г. по-голямата част от пътническия транспорт на средни разстояния трябва да се осъществява по релсов път;
- Пълноценно функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна мрежа по програма TEN-T до 2030 г., висококачествена мрежа с голям капацитет до 2050 г. и съответния набор от информационни услуги;
- До 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната; да се гарантира достатъчната връзка на всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища;
- Внедряване на модернизирания инфраструктура за управление на въздушния трафик (SESAR) в Европа до 2020 г. и завършване на Единното европейско

авиационно пространство. Внедряване на еквивалентни системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS). Пускане в действие на Европейската глобална навигационна спътникова система (Галилео);

- Да се създаде рамката на европейска система за информация, управление и плащания в мултимодалния транспорт до 2020 г.;
- Да се доближи до нула броят на загиналите в автомобилния транспорт до 2050 г. В съответствие с тази цел, ЕС се стреми да намали наполовина жертвите на пътни произшествия до 2020 г. ЕС да се утвърди като световен лидер в безопасността и сигурността на всички видове транспорт;
- Да се разшири приложението на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, както и ангажирането на частния сектор в отстраняването на нарушенията (включително вредни субсидии), генерирането на приходи и осигуряването на финансиране за бъдещи транспортни инвестиции.

- ***Стратегия „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж***

Стратегията „Европа 2020“ представлява политическата рамка за Европейския съюз през настоящото десетилетие. До края на 2020 г. ЕС трябва да изпълни пет основни цели. Те са в сферата на заетостта, научноизследователската и развойна дейност, климата/енергетиката, образованието, социалното приобщаване и намаляването на бедността. Целите на стратегията са подкрепяни и от седем водещи инициативи:

- Програма в областта на цифровите технологии за Европа, Съюз за иновации, Младежта в движение (Интелигентен растеж);
- Европа за ефективно използване на ресурсите, Индустриална политика за ерата на глобализацията (Устойчив растеж);
- Програма за нови умения и работни места, Европейска платформа срещу бедността (Приобщаващ растеж).

- ***Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета***

В Регламент (ЕС) № 1303/2013 се определят общоприложимите разпоредби към „Европейски структурни и инвестиционни фондове“ (ЕСИФ) към които се отнасят Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), Европейския социален фонд (ЕСФ), Кохезионния фонд (КФ), Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за морско дело и рибарство (ЕФМДР). Определени са единадесет тематични цели (член 9) за ЕСИФ и Общата стратегическа рамка на ЕС (ОСР). За всяка от тематичните цели са определени основни цели, които трябва да се постигнат, ключови действия за всеки фонд по ОСР и съответните общи принципи за изпълнение, така че да се гарантира ефективно и ефикасно използване на фондовете.

За тези тематични цели допринасят и други инструменти на ЕС и държавите членки се насърчават да се възползват от всички налични инструменти за финансиране на европейско, национално, регионално и местно равнище.

Пряко свързана със сектор транспорт е ТЦ7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“.

- **Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)**

Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са определени с Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета. Дефинираните цели са групирани в четири категории:

Сближаване чрез:

- достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, включително отдалечените, най-отдалечените, островните, периферните и планинските райони, както и рядко населените райони;
- намаляване на разликите в качеството на инфраструктурата между държавите-членки;
- за движението на пътници и товари, взаимосвързаност между транспортната инфраструктура за движението на дълги разстояния, от една страна, и регионалното и местното движение, от друга страна;
- транспортна инфраструктура, която отразява характерното положение в различни части на Съюза и осигурява балансирано покритие на всички европейски региони;

Ефикасност чрез:

- премахване на тесните места и изграждане на липсващите връзки в рамките на транспортните инфраструктури и при свързващите звена между тях, на териториите на държавите-членки измежду тях;
- взаимосвързаност и оперативна съвместимост на националните транспортни мрежи;
- оптимална интеграция и взаимосвързаност на всички видове транспорт;
- насърчаване на икономически ефикасен, висококачествен транспорт, допринасящ за по-нататъшния икономически растеж и конкурентоспособността;
- ефективно използване на новите и съществуващите инфраструктури;
- икономически ефективно прилагане на иновационни технологически и оперативни концепции.

Устойчивост чрез:

- развитие на всички видове транспорт по начин, съвместим с осигуряването на устойчив и икономически ефективен транспорт в дългосрочен план;
- принос към целите за ниски емисии на парникови газове, нисковъглероден и чист транспорт, сигурност на горивата, намаляване на външните разходи и опазване на околната среда;
- насърчаване на нисковъглеродния транспорт с цел до 2050 г. да бъде постигнато значително намаляване на емисиите на CO₂ в съответствие с целите на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂;

Увеличаване на ползите за потребителите на мрежата чрез:

- задоволяване на нуждите на нейните потребители от мобилност и транспорт в рамките на Съюза и във връзките с трети страни;
- осигуряване на норми за безопасност, сигурност и високо качество за пътническите и товарните превози;

- оказване на подкрепа за мобилността, дори в случаи на природни или причинени от човека бедствия, и осигуряване на достъп до услугите на спешната помощ и спасителните служби;
- създаване на изисквания за инфраструктурата, по-специално в областта на оперативната съвместимост, безопасността и сигурността, които да осигурят качество, ефикасност и устойчивост на транспортните услуги;
- достъпност за възрастните, за лицата с ограничена подвижност и за пътниците с увреждания.

Политиката за развитие на транспортната инфраструктура обхваща всички видове транспорт и предвижда структуриране на мрежата на две нива:

- основна мрежа**, която включва най-важните за ЕС транспортни връзки и възли и която следва да бъде реализирана до 2030 г.;
- разширена мрежа**, която осигурява пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г.

В основната TEN-T мрежа на територията на Р. България са включени:

- направленията на Общоевропейските транспортни коридори („Рейнско-Дунавски” – вътрешноводен път р. Дунав, пристанища Видин и Русе и интермодален терминал в Русе; „Ориент/Източно-Средиземноморски” – железопътно и пътно трасе по направленията Видин – София – Кулата и София – Пловдив – Бургас/Свиленград (турска граница);
- железопътното направление София – Горна Оряховица – Русе – Букурещ;
- пътно направление София – Велико Търново – Русе – Букурещ.

В картата на разширената мрежа, освен направленията и възлите в съществуващата карта на TEN-T, са включени и следните нови предложения: пет нови пътни трасета – направлението София – Велико Търново – Шумен – Варна, Скоростен път Рила, по направлението „Кюстендил- Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/ АМ „Хемус”, Скоростен път I-2 „Русе – Шумен”, Скоростен път „Варна – Дуранкулак” и Път „Пловдив – Рудозем”, Пристанище Силистра. В нея попадат и железопътните връзки към Варна.

Възлите от основната и разширената мрежа на територията на Република България са представени в таблицата:

Таблица I.4.1-1 Възли от основната и разширена TEN-T мрежа на територията на Република България

TEN-T мрежа	легища	морски пристанища	вътрешноводни пристанища	железопътни-пътни терминали
Основна	София	Бургас	Русе	Горна Оряховица
			Видин	Пловдив
Разширена	Бургас	Варна	Лом	Русе
	Горна Оряховица		Оряхово	София
	Пловдив		Силистра	Свиленград
	Варна		Свищов	

Изпълнението на мрежата се осъществява с подкрепата на Кохезионния фонд и Механизъм за свързване на Европа (МСЕ).

ЕФРР и КФ подпомагат различни инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа, включително:

- свързване на второстепенни и третостепенни възли с TEN-T;

- съобразени с околната среда транспортни системи;
- оперативно съвместими железопътни системи;
- интелигентни системи за електроразп-ределение, съхранение и пренос на енергия.

ЕЗФРСР може да допълва инвестиции от ЕФРР и КФ в големи ТЕН-Т мрежи чрез подпомагане на транспортна инфраструктура на местно равнище и в селските райони, както и на транспортни услуги в селските райони. В селското стопанство могат също да се подпомагат новаторски нисковъглеродни и енергийно ефективни транспортни технологии.

- **Обща стратегическа рамка на ЕС:**

Общата стратегическа рамка (ОСР) - Приложение 1 към Регламент (ЕС) № 1303/2013, осигурява основата за по-добра координация между ЕСИФ и другите инструменти на ЕС.

Посредством ОСР политическите ангажименти, поети във връзка със стратегията „Европа 2020“, се съгласуват с реалните инвестиции и се насърчава интеграцията между фондовете. Рамката осигурява източник на стратегически насоки, които държавите членки и регионите да прилагат при програмирането на фондовете с оглед на специфичните си потребности, възможности и предизвикателства.

- **Хоризонт 2020**

„Хоризонт 2020“ е рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации. Програмата е разделена на три стълба, съответстващи на основните ѝ приоритети. Стълбът „Обществени предизвикателства“ подкрепя научни изследвания и иновации в области като климат, околна среда и транспорт, които оказват въздействие върху гражданите и върху обществото като цяло. Целта за интелигентен, екологичен и интегриран транспорт от програма „Хоризонт 2020“ разполага с бюджет за подпомагане на развитието на ресурсно ефективен транспорт, който щади околната среда.

- **Механизъм за свързване на Европа**

Механизмът за свързване на Европа финансира проекти, които попълват липсващите звена в енергийната, транспортната и цифровата структура на Европа. Инструментът също така помага европейската икономика да стане по-зелена, като насърчава по-чистите видове транспорт, високоскоростните широколентови връзки и по-лесното използване на енергия от възобновяеми източници в съответствие със стратегията „Европа 2020“.

МСЕ е разделен на три сектора (Транспортен сектор, Енергетика, Телекомуникации). По МСЕ „Транспортен сектор“ ще бъдат съфинансирани проекти по ТЕН-Т и проекти от „общ интерес“, като например инфраструктурни проекти с висока добавена стойност за ЕС. Тези инфраструктурни инвестиции могат да работят заедно с проекти, финансирани от ЕФРР, КФ и ЕЗФРСР, засягащи други части на основната мрежа ТЕН-Т, както и разширената мрежа. Това позволява градските и селските райони да се възползват от възможностите, които създават големите мрежи.

Проекти от общ интерес с висока добавена стойност за ЕС, кандидатстващи за безвъзмездни средства от МСЕ могат да кандидатстват и за подкрепа от ЕСИФ. Такива са:

- проекти, засягащи участъци от основната мрежа ТЕН-Т, които не са по-сочени предварително в приложение I към регламента относно МСЕ;
- проекти, засягащи разширената мрежа ТЕН-Т;

- мултимодални транспортни възли, свързващи вторична инфраструктура към мрежата TEN-T.
 - **Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014 - 2020 г.**

Споразумението за партньорство с България е изготвено съобразно Общата стратегическа рамка на Европейския съюз, Специфичните препоръки на Съвета за 2012 г. и 2013 г. и Позицията на ЕК относно преговорите с Република България за програмен период 2014-2020 г.

В Споразумението за партньорство въз основа на критичните точки за развитие на България и идентифицираните предпоставки за растеж, в съответствие с целите на Стратегията Европа 2020, са формулирани четири стратегически приоритета за ЕСИФ през периода 2014-2020 г. Развитие на транспортния сектор е в обхвата на Приоритет 3: „Свързаност и зелена икономика за устойчив растеж“, който обхваща под-приоритетите: „Свързаност“ (външна и вътрешна); „Преминаване към нисковъглеродна икономика“; „Енергийна и ресурсна ефективност“; „Климат и климатични промени, превенция и управление на риска“; „Околна среда и опазване на природното богатство“.

В СП са включени тематичните цели, чрез които България ще допринесе за целите на стратегия „Европа 2020“ за устойчив, интелигентен и приобщаващ растеж. Изборът е направен въз основа на три групи критерии: нужди за развитие, нормативни ангажименти като държава - членка и потенциал за развитие и възможности за постигане.

Предварителните условия, заложи в СП са изисквания за изпълнение на тематичните цели, които са предпоставка за получаване на финансова помощ за периода 2014 – 2020 г.

- **Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.**

Формулираната в Стратегията мисия на транспортния сектор е следната:

Транспортният сектор на България е призван да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като:

- Осигурява ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт;
- Подпомага балансираното регионално развитие;
- Съдейства за пълноценното интегриране на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор до 2020 г. са:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.
- Стратегическите приоритети на транспортния сектор до 2020 г. са:
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар.
- Осигуряване на добра бизнес среда;
- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на

транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;

- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Стратегическият документ определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г.

Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.

- **Общ генерален план за транспорта на България**

Общият генерален план за транспорта на България (ОГПТ) е разработен на базата на стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.

През 2014 г. е изготвена оценка на ОГПТ, за което е съставен Доклад за анализ на пропуските със следните основни заключения:

- Общият подход и обхватът на ОГПТ като цяло отговарят на това, което може да се очаква от една Транспортна стратегия, която обхваща 20-годишен период до 2030 г.;
- ОГПТ е придружен от подробен аналитичен инструмент (Транспортен модел), който е разработен с помощта на сравнително подробна база данни;
- ОГПТ предоставя списък от мерки и за него е извършена Стратегическа екологична оценка (СЕО).

В изготвената през 2014 г. оценка на ОГПТ са идентифицирани следните пропуски:

- Необходимо е да се осигури по-добра връзка между целите, проблемите и мерките, за да се гарантира, че по-широк кръг от действия могат да бъдат определени в отговор на специфичните изисквания на транспортния сектор;
- Трябва да се обърне по-голямо внимание на организационните и оперативните мерки, както и на изискванията за изграждане на административен капацитет в областта на транспорта;
- Следва да бъде извършена обща актуализация на анализа и оценките, като се използват актуални транспортни данни и документи в областта на транспортната политика;
- Съществува голяма разлика между изводите на ОГПТ и последващото програмиране, което определя краткосрочните приоритети и източници за финансиране.

Актуализираният сценарий допринася за идентифицирането на приоритетните инвестиции по основната и широкообхватната мрежа с хоризонт до 2020 г. и 2030 г.

- **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.**

Стратегията на ОП “Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано. За ОПТТИ е извършена екологична оценка.

В ОПТТИ са формулирани следните приоритетни оси:

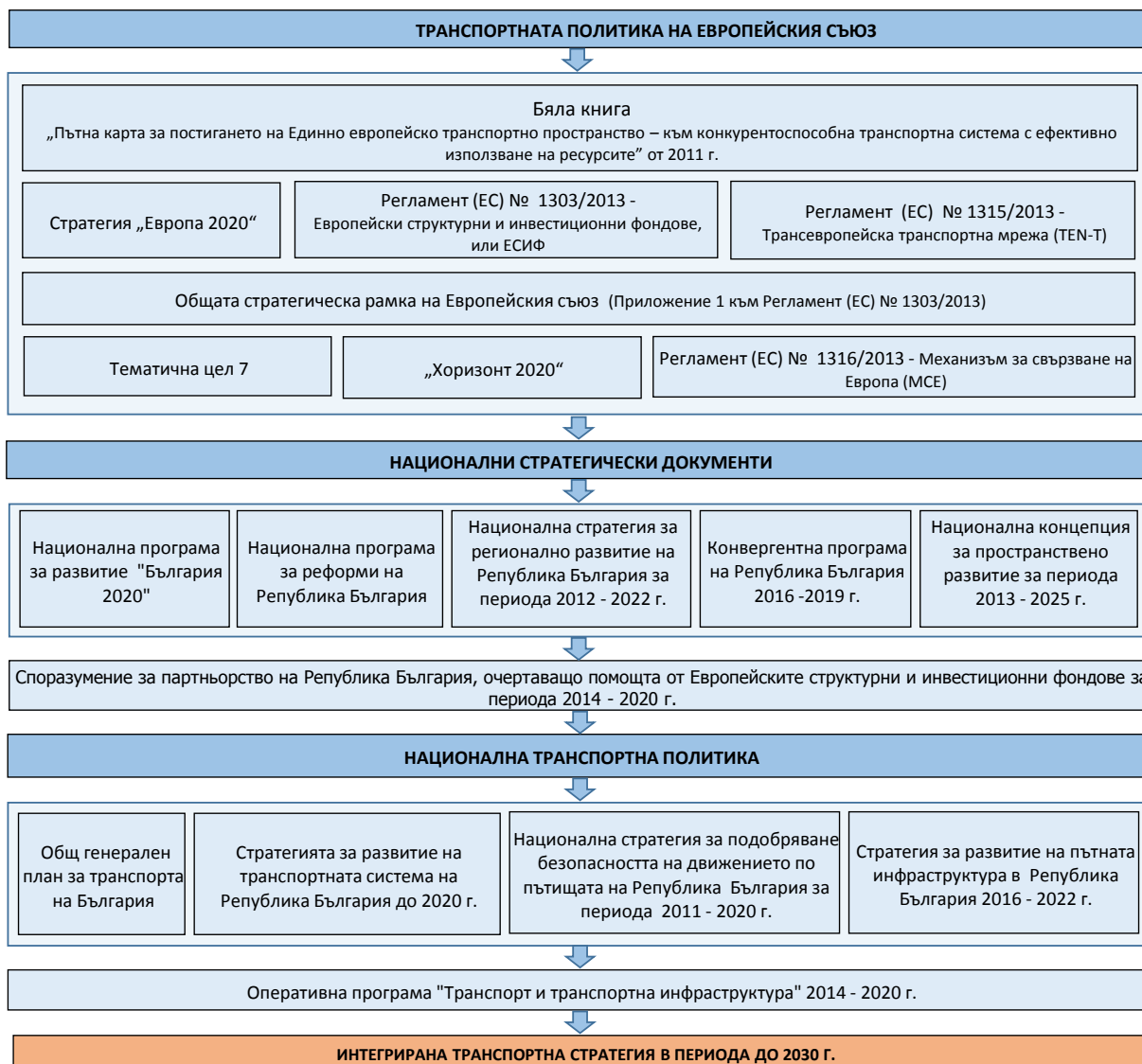
- „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”
- „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”
- „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”
- „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”
- „Техническа помощ“.

Наред с предвидените по ОПТТИ 2014-2020 инвестиции, за посрещане на част от нуждите ще бъдат ползвани възможностите на ПЧП, по-специално за развитието на летища и пристанища. Инвестициите, свързани с развитието на въздушния, речния и морския транспорт, предвидени за финансиране по ОПТТИ, са насочени изцяло към създаване и/или развитие на интелигентни системи за подобряване на услугите и управлението на въздушния, речния и морския транспорт.

За постигане на общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. и съответно на инвестиционните приоритети са формулирани седем специфични цели:

- Първата специфична цел е „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа”.
- Втората специфична цел е „Отстраняване на „тесните места” по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“.
- Третата специфична цел е „Увеличение на използването на интермодален транспорт“.
- Четвъртата специфична цел е „Увеличение на използването на метро”.
- Петата специфична цел е „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи”.
- Шестата специфична цел е „Подобряване на управлението на железопътната мрежа“.
- Седмата специфична цел е „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“.

На *Фигура 1.4.1-1* схематично са показани връзките в стратегическата и нормативна рамка:



Фигура I.4.1-1 Стратегическа и нормативна рамка на транспортния сектор

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

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

A. На национално ниво:

- **Национална програма за развитие: България 2020;**
- **Национална програма за реформи на Република България;**
- **Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012 - 2022 г.;**
- **Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 - 2025 г.;**
- **Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 (ОПРР) (Приоритетна ос 7 „Регионална пътна инфраструктура“);**
- **Национална стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011 - 2020 г.;**

- Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г.;
- Трети национален план за действие по изменение на климата 2013 – 2020 г.;
- Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор;
- Планове за управление на речните басейни на Басейновите дирекции за периода 2016-2021 г.;
- Планове за управление на риска от наводнения на Басейновите дирекции за периода 2016-2021 г.;
- Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България за периода 2013-2022 г.;
- Национална информационна и комуникационна стратегия за мрежата Натура 2000 за периода 2014-2023 г.;
- Национална приоритетна рамка за действие по Натура 2000;
- Национална програма за намаляване на общите годишни емисии на серен диоксид, азотни оксиди, летливи органични съединения и амоняк в атмосферния въздух, 2007 г.;
- Общински програми за качество на атмосферния въздух;
- Национална стратегия за развитие на горския сектор в Република България;
- Други.

Б. На европейско ниво:

- Седма програма за действие за околна среда на ЕС до 2020 г.;
- Пътна карта за достигане до 2050 г. на конкурентноспособна икономика с ниска въглеродна интензивност;
- Бяла книга „Адаптиране спрямо изменението на климата – към европейската рамка за действие“;
- Стратегия на ЕС за адаптация към климатичните изменения;
- Стратегия на ЕС за биологично разнообразие до 2020 г.;
- Стратегически план за опазване на биологичното разнообразие 2011 - 2020 г. и целите от Аичи за биоразнообразието;
- План за опазване на водните ресурси в Европа.
- Други.

В доклада за екологична оценка ще бъде направен подробен анализ на начина на отчитане на изброените стратегии, планове и програми.

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

II. 1. Текущо състояние на околната среда

Ще бъде направен анализ на текущото състояние на околната среда по компоненти и фактори на околната среда на национално ниво, тъй като преоритезираните проекти обхващат територията на областите и общините в цялата страна. Анализът и оценката на текущото състояние ще бъдат направени по следните подточки, като за целите на настоящото задание е дадена резюмирана актуална информация за състоянието на околната среда към момента (източник Национален

доклад за състоянието и опазването на околната среда в РБългария за 2014 г., приет от МС на 25.05.2016 г.):

II.1.1. Климатични фактори и изменение на климата

II.1.1.1 Климатични фактори на страната

Климатичното райониране на страната е направено при отчитане на следните основни фактори: географска ширина, характер на релефа, положение спрямо големите водни басейни и обща атмосферна циркулация. 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 II.1.1.1-1).

На Фигура II.1.1.1-1 са представени климатичните райони в България.



Фигура II.1.1.1-1 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 - Южnobългарска климатична подобласт

B₂ - Черноморска климатична подобласт

Климатичните и метеорологичните условия влияят на природните и антропогенни процеси, които въздействат върху състоянието на околната среда. Високите температури засягат отводняването, увеличават еутрофикацията на стоящите води, и могат да доведат до пожари. Метеорологичните условия също влияят на икономиката и по този начин увеличават натиска върху околната среда от тези сектори.

Валежите оказват значителен ефект върху селското стопанство, чрез употребата на вода за напояване, торене, агрохимикали, разпространение на вредители и количеството на добивите. 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.

Метеорологичните условия на 2014 г. се характеризират с валежна и мека зима, дъждовна пролет, топло и сухо лято и близка до климатичните норми есен.

За България, 2014 г., със средна годишна температура 12,3°C, е сред 13-те най-топли години за периода 1988-2014 г.

През 2014 г. годишната температура на въздуха за районите с надморска височина (н.в.) до 800 m е средно с 1,2°C над нормата.

Предвид обхвата на ИТС 2030, в доклада за екологична оценка ще бъде направена оценка на текущото състояние на климатичните особености на климатичните области и подобласти, в които попада Република България.

II.1.1.2. Изменение на климата

Състоянието и динамиката на атмосферата, т.е. условията на температурата и валежите, влияят върху природните и антропогенни процеси, които от своя страна влияят върху състоянието на околната среда.

За наблюдение на климата и изменението му се използват индикатори, които са разделени в две групи, в зависимост от надморската височина, а именно:

За райони с надморска височина до 800 m:

- Средногодишна температура на въздуха;
- Количество на валежите;
- Максимален денонощен валеж за един ден.

За райони с надморска височина от 800 до 1800 m:

- Количество на валежите;
- Максимален денонощен валеж за един ден;
- Максимална височина на снежната покривка.

Представени са климатични сценарии за България, които са разработени в НИМХ-БАН в рамките на проекта CECILIA. Проведени са симулации на регионалния климат за бъдещето, за два интервала – “близко бъдеще” (2021-2050 г.) и “далечно бъдеще” (2071-2100 г.), като резултатите за тенденциите (т.е. изменението спрямо сегашния референтен климатичен период 1961 - 1990 г.) за средната годишна температурата на въздуха и средната годишна валежна сума.

Открояват следните особености:

- По отношение на температурата практически над цялата страна се наблюдават положителни тенденции, т.е. очаква се увеличение на средногодишната температура, като това увеличение е сравнително еднородно и с около 1.5-2°C за близкото и между 2.5 и 3.5°C за далечното бъдеще;

- Пространственото разпределение на тенденцията на годишната валежна сума е по-неравномерно спрямо това на температурата. В Източна България се очаква отрицателна тенденция, като и в двата периода изменението е средно между 5 и 10 mm (в отделни райони до 15-20 mm). Най-видимата разлика между двата периода е, че районите с отрицателна тенденция през втория период са с по-голяма площ спрямо първия и обхващат и части на Западна България.

Трябва да се отчита, че получените резултати са продукт на числена симулация и се основават на определен физико-математически модел на атмосферата и затова могат да се различават от други, използващи различни подходи. В частност, те зависят от конкретен емисионен сценарий на парникови газове и аерозоли, който има прогнозен характер.

В доклада за екологична оценка ще бъде направена подробна оценка на състоянието и тенденциите в изменението на климата.

II.1.1.3. Емисии на парникови газове (ПГ)

Като страна по Рамковата конвенция на Обединените нации по изменение на климата (РКОНИК), България има задължението да провежда ежегодни инвентаризации на емисиите на парникови газове по източници и поглътители, съгласно утвърдена от РКОНИК методология. Инвентаризациите обхващат емисиите на основните парникови газове: въглероден диоксид (CO₂), метан (CH₄), диязотен оксид (N₂O), хидрофлуоркарбони (HFCs), перфлуоркарбони (PFCs) и серен хексафлуорид (SF₆), както и предшественици (прекурсори) на парниковите газове (NO_x, CO и NMVOC) и серен диоксид (SO₂). За сравняване на различните ПГ, чрез различната им сила да ускоряват глобалното затопляне, от Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC), е създаден индекс, наречен „потенциал за глобално затопляне” (ПГЗ). Въздействието на топлинната енергия на всички ПГ се сравнява с въздействието на CO₂ (ПГЗ = 1) и се обозначава като CO₂ еквивалент (CO₂ - екв.)

За наблюдение и оценка на нивата на парникови газове се използват следните индикатори:

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

Данните от инвентаризацията на емисиите на ПГ за 2014 г. показват, че общите емисии на ПГ в CO₂ - екв. са 57 303,70 гигаграма (Gg) без отчитане на поглъщането от сектор “Земеползване, промяна в земеползването и горско стопанство”. Нетните емисии (с отчитане на поглъщането от ЗПЗГС) са 46 122,95 Gg.

Анализът на разпределението на основните ПГ в общите емисии (в CO₂ – екв.) за 2014 г. показва, че емисиите на CO₂ имат най-голям дял от общите емисии на ПГ – 79%, емисиите на CH₄ са на второ място с 13%, емисиите на N₂O с дял 6% остават на трето място, F - газове са с дял от 2% - на четвърто.

За периода 1988 – 2014 г., емисиите на основните ПГ имат тенденция към намаляване. През 2014 г. са емитирани общи емисии на ПГ – 57 303,70 Gg CO₂-екв. или 50% от емисиите през базовата година, като минимумът е през миналата година (2013 г.)

В доклада за екологична оценка ще бъде направена подробна оценка на нивата на емисиите на парниковите газове по изброените индикатори.

II.1.2. Атмосферен въздух

В доклада за екологична оценка ще бъдат представени и анализирани данни за:

II.1.2.1. Емисии на вредни вещества във въздуха на национално ниво

II.1.2.2. Емисии на кисляващи вещества (SO₂, NO_x и NH₃)

II.1.2.3. Емисии на прекурсори на озон

II.1.2.4. Емисии на вещества, прекурсори на ФПЧ₁₀

II.1.2.5. Качеството на атмосферния въздух

Източник на атмосферно замърсяване по пътищата са отпадъчните газове от двигателите с вътрешно горене на транспортните средства. Замърсителите, които се изхвърлят са: Азотни оксиди (NO_x, NO₂), ЛОС (НМЛОС), Метан (CH₄), Въглероден оксид (CO), Въглероден диоксид (CO₂), Диазотен оксид (N₂O), Кадмий (Cd), Олово (Pb), ПАВ (РАН), Диоксини и фурани, Частици (сажди) PM₁₀.

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 – 97,2 % от 3.0 млн. население, живеещо в населени места, в които се контролира този замърсител.

България е единствената страна от държавите-членки на ЕС, в която са регистрирани превишения на нормите на серен диоксид. В АИС „Гълъбово” са регистрирани 2 превишения на алармения праг за 2014г.

През 2014г. нормите за азотен диоксид са спазени във всички измервателни пунктове и няма население, живеещо при наднормено замърсяване с азотен диоксид.

В нито един от градските фонови пунктове няма превишение на нормите за озон през 2014г.

Количеството на емитираните замърсители зависи от вида и модела на транспортното средство, както и от вида и качеството на използваното гориво.

Оценката на качеството на атмосферния въздух (КАВ) ще бъде направена в доклада за екологична оценка, въз основа на данни от Тримесечните бюлетини и Националните доклади за състоянието и опазването на околната среда на Изпълнителната агенция по околна среда. Данните ще бъдат обобщени и представени за цяла календарна година.

II.1.2.6. Дял на населението, което живее при наднормени нива на замърсяване

Основен индикатор за качество на живот за населението в България по отношение на атмосферния въздух е процентът на населението, което живее при наднормени нива на замърсяване със SO_x, NO_x, фини прахови частици, озон.

Процентът на засегнатото население за 2014 г. е както следва:

- за ФПЧ₁₀ е изготвена за 26 града в страната и определя натоварването на населението от 3 млн.,
- ФПЧ_{2,5} – 7 града от 2,2 млн. население;
- O₃ – 13 града от 2,5 млн.;
- NO₂ – 16 града от 2,7 млн.;
- SO₂ – 17 града от 3 млн.;
- бензо(а)пирен – 11 града от 1 млн.

В доклада за екологична оценка ще бъде представена обобщена информация за дела на населението в отделните РОУКАВ и в цялата страна, което е било подложено на наднормени нива на серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици и озон през 2013 – 2014 г., като въз основа на нея ще бъдат изведени изводи за дела на населението, живеещо при наднормени нива на атмосферни замърсители, съответно за тенденциите в бъдеще.

II.1.3. Води

За определяне на водните обекти, тяхното състояние, опазване и управление в обхвата на всяка от четирите Басейнови дирекции е разработен План за управление на речните басейни (ПУРБ).

При оценка на текущото състояние на водите в доклада за екологична оценка на ИТС ще се използва основно информацията в ПУРБ, както и от Плановете за управление на риска от наводнения.

II.1.3.1. Повърхностни води

Независимо, че ПУРБ по същество са структурирани унифицирано, характерните особености на териториите, които включват – климатични, морфоложки, геоложки, почвени, растителни и животински, социални, икономически, исторически и други характеристики, придават съществено разнообразие и характерен облик на всеки един от тези басейнови райони.

Отношение към състоянието на повърхностните води има също така оценката и управлението на риска от наводнения. Наводненията са един от най-големите и с тежки последици рисков фактор за транспортната инфраструктура. На сегашния етап се прави обобщение на наличната информация чрез анкети с всички областни и общински центрове, изготвени карти на потенциално застрашените райони. Извършено е прогнозиране на евентуалните щети, които могат да доведат прииждащи води при различна степен на обезпеченост на водното количество. Съставена е интерактивна карта, с която се онагледяват потенциално заплашените от наводняване участъци.

През многоводната 2014 г. наличните възобновими пресни водни ресурси са с около 8,3% повече спрямо 2013 г., и с над 17,3% спрямо средномногогодишната норма (1981-2014 г.). България се отличава с относително значими пресни водни ресурси спрямо други европейски страни, както по абсолютен обем, така и на човек от населението.

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

Недостиг на вода може да възникне в регионите със слаби валежи, голяма гъстота на населението, водоемки промишлени производства, съчетани със специфични природо-географски особености.

Състояние на морските води през 2014 г.:

- крайбрежните води са преобладаващо категоризирани в умерено състояние
- Нито едно водно тяло не е постига целите на РДВ за добро състояние на повърхностните води.
- Особено проблемно се отличава водното тяло на Варненския залив.

В доклада за екологична оценка ще бъде представена обща информация за екологичното и химично състояние на повърхностните води, вкл. морските, групирана по Басейнови дирекции.

II.1.3.2. Подземни води

Подземните води, за разлика от повърхностните, не са застрашени от транспортното строителство, освен при пряко унищожаване на СОЗ или аварийни разливи в карстови райони, където няма екраниращи покрития за подземните водни тела.

Количественото състояние е от съществено значение при подземните водни тела

Логиката при конфигуриране на подземните водни тела е различна от тази за повърхностните и в изключителна степен зависи от геоложката характеристика на условията, в които то е формирано. Това включва възраст (условия на образуване), литоложка характеристика, тектонски особености на района и т.н. Поради тези причини не е рядък случая, при който едно подземно водно тяло попада в различни райони на басейново управление и отнасянето му към един или друг район на басейново управление е доста условно или главно административно обусловено.

Тези особености, особено в граничните райони на страната, предопределят и „трансграничност“ на част от подземните водни тела.

България се разделя на три хидрогеоложки региона: Мизийски, Балканиден и Рило-Родопски.

Предвид етажното разположение на водоносните формации в редица райони и без да се следва строга стратиграфска последователност, контурите на подземните водни тела са разположени в 8 слоя за цялата територия на Р. България.

В доклада за екологична оценка ще бъде представена информация за разпределението на подземните водни тела по слоеве и за химично състояние. Информацията и оценката на състоянието на подземните водни тела ще бъде групирана по Басейнови дирекции.

II.1.4. Земни недра

България е страна с разнообразни геоложки условия, които определят условията на живот за голяма част от населението, както и реализацията на голяма част от инвестиционните проекти.

По отношение на влиянието върху транспортната инфраструктура могат да се посочат следните по-важни негативни геоложки процеси:

- земетресения;
- свлачища;
- срутища
- косвени, пораждащи се в райони с развивана и развиваща се минна дейност - пропадане над минни изработки;

По отношение на влиянието върху инвестиционните проекти, като по-важни негативни последствия се явява усложняване на фундирането и изграждането на съоръжения – мостове, тунели; заемането на земеделски и горски площи и т.н.

Най-показателен пример за резултат на негативни геоложки процеси са например свлачища по р. Дунав и Черно море. При проява на свличания се прекъсват транспортни трасета, както и подземни и надземни комуникации на други ведомства, което също може да окаже негативно въздействие и върху трасетата, транспортните съоръжения и трафика, освен върху населението, водите, почвите и др.

В доклада за екологична оценка ще бъде представена по-подробна характеристика и оценка на текущото състояние на геоложката основа на територията на страната.

II.1.5. Почви

II.1.5.1. Земеползване

В подточката е предвидено представянето на информация за площите за транспортни територии, вкл. сервитутите с цел проследяване на тенденциите по отношение на този аспект на компонент „почви“. Също така ще бъде включена и информация за действията към момента политики и мерки при управление на земеползването.

II.1.5.2. Състояние на почвите

За периода 2009 – 2014 г. структурата на използваната земя в България е променлива. През 2014 г. използваната земеделска площ е 4 976 815 ha и заема 44,8% от територията на страната като се наблюдава намаление с 0,4% спрямо предходната година. Необработваемите земи през 2014 г. са 216 125 ha и заемат 2,4% от територията на страната, като намаляват с 18,0% спрямо предходната година

В периода 2005 - 2014 г. почвите в страната са в добро екологично състояние по отношение на запасеност с биогенни елементи/органично вещество.

Запасеността на почвите с биогенни елементи се определя чрез концентрациите на общ азот, органичен въглерод и общ фосфор, както и съотношението между органичен въглерод и общ азот.

Съдържанието и съотношението на биогенните елементи в почвата имат пряка връзка с почвеното плодородие и с храненето на растенията.

Транспортната инфраструктура има ограничено въздействие върху почвите - в границите на сервитута и не е източник на дифузни замърсители.

В доклада за екологична оценка ще бъде представена информация за състоянието на почвите.

II.1.5.2.1. Процеси на увреждане на почвите

Процесът на увреждане на почвите е свързан с необратимите загуби на почва, вследствие на деградационните процеси - ерозия (водоплощна, ветрова), свлачища, срутища и др. . Транспортната инфраструктура въздейства основно с унищожаването на почвеното покритие в обхвата на сухопътните транспортни трасета и промяна в обхвата на сервитута им. Самата инфраструктура е под пряко въздействие на свлачища, ерозия по пътните откоси и др.

- В периода 2010 – 2014 г. засегнатите площи от **водоплощна ерозия** и почвени загуби - остават относително постоянни. В сравнение с предходната година през 2014 г. се наблюдава леко увеличаване на загубите на почва.
- В периода 2010 – 2014 г. засегнатите площи от **ветрова ерозия** и почвени загуби - остават относително постоянни. В сравнение с предходната година през 2014 г. се наблюдава леко увеличаване на площите с риск от ветрова ерозия.
- Тенденцията и през 2014 г. е за увеличаване броя на **свлачищата** и засегнатите територии

В подточката в доклада за екологична оценка ще бъде представена информация за тенденциите по отношение ерозия на почвите, почвено запечатване и свлачища.

II.1.6. Ландшафт

Класификационната система на ландшафтите в България (География на България, 1997 г.) е изготвена съгласно класифицирането на природно-териториалните комплекси в България. Ландшафтната система включва 4 класа ландшафти: равнинни, междупланински равнинно-низинни, котловинни и планински, обхващащи 13 типа, 30 подтипа и 77 групи ландшафти.

Съгласно схемата на ландшафтното райониране (География на България, 1997 г.) страната е поделена на четири области:

- Севернозонална област на Дунавската равнина – обхващаща 4 подобласти и 33 района;
- Старопланинска област – обхващаща 4 подобласти и 21 района;
- Южнобългарска планинско-котловинна област - обхващаща 10 подобласти и 50 района;
- Междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини - обхващаща 6 подобласти и 23 района.

Типологията на ландшафтите в България е направена съобразно природните условия и спецификата на ландшафтните компоненти. Един от основните фактори за дефиниране на ландшафтните типове е релефа. Въз основа на това се използва следната качествена структура на територията на страната по надморска височина /НСИ, 2010 г/:

Низинен релеф (0-200 м.н.в.). Заема 31.5 % от територията на страната и обхваща части от Дунавската равнина, Горнотракийската низина, Бургаската низина, крайбрежната черноморска ивица и др.;

Равнинно-хълмист релеф (200-600 м.н.в.). Заема най-голямата част от територията на България (41 %) и обхваща части от Дунавската равнина, Задбалканските полета (Карловско, Казанлъшко, Твърдишко и др.), част от котловинните полета по поречието на р. Струма (Благоевградско, Симитлийско), част от земите на Източното Средногорие, средното поречие на р. Тунджа и др.;

Нископланински релеф (600-1000 м.н.в.). Заема 15.2 % от територията на страната. В него се включват сравнително по-високата част от Предбалкана, част от Стара планина, Средногорието, планините в Краището.

Среднопланински релеф (1000-1600 м.н.в.). Заема площ от 9.8 % от територията на България и обхваща части от Предбалкана, значителна част от Стара планина, част от Средногорието и Родопите;

Високопланински релеф (над 1600 м.н.в.). Заема 2.5 % от територията на страната. В него се включват Рила и Пирин.

Средната надморска височина за страната е 470 м, и като цяло тя намалява от юг на север и от запад на изток.

Чувствителните ландшафти обхващат уникалните ландшафти на природните забележителности, които са под законова защита.

По-задълбочена характеристика на ландшафта ще бъде изложена в доклада за екологична оценка.

II.1.7. Биологично разнообразие – растителност, животински свят, защитени зони и защитени територии

Биологичното разнообразие на България се определя от множество фактори, основните от които са географско разположение, релеф, климат, скален състав, почви, наличие на естествени водни тела, характер на антропогенното въздействие върху природната среда и др. Съчетанието на тези фактори определя до голяма степен структурата на биологичното разнообразие, изразена главно чрез богатството на биологични видове. България е на едно от първите места по богатство и разнообразие

на своята флора и фауна в Европа. Нейното географско положение в югоизточната част на континента, сложното палеогеографско и палеоклиматично минало, разнообразният релеф и климат, наличието на достатъчно сладководни ресурси и близостта с Черно море, значителният горски фонд и др. са основни и важни фактори, благоприятстващи съществуването на богато и оригинално флористично и фаунистично разнообразие. Значителен е и броят на видовете, които се срещат само в България или на Балканския полуостров. Те спадат към категориите *български* и *балкански ендемити*. В много от българските пещери и южни планини са намерили убежища и са се съхранили голям брой видове животни с древен произход, предхождащ периодите на заледряване на Европа, които отнасяме днес към категорията на *реликтите*. Тези живи фосили, оцелели от минали геологични епохи, най-добре разкриват пред съвременните зоолози пътищата за формиране и еволюцията на българската фауна

В южните райони на страната и по черноморското крайбрежие се срещат топлолюбиви и сухолюбиви медитерански видове, а в северните и планинските райони съжителстват много видове, характерни за Средна и Северна Европа.

II.1.7.1. Растителност

В подточката в доклада за екологична оценка ще бъде представена обобщена за територията на страната информация за състоянието на растителността към настоящия момент, в т.ч. за българската водораслова флора, папратообразни 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.

II.1.7.2. Животински свят

В подточката в доклада за екологична оценка 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.

II.1.7.3. Защитени зони

Защитените зони са територии, предназначени за опазване или възстановяване на благоприятното състояние на включените в тях природни местообитания, както и на видовете в техния естествен район на разпространение. България е на второ място в ЕС с процент от територията, която е в Natura 2000 (34.3% или 3 905 989 ха обща площ). Броят на одобрените с Решение на МС защитени зони за птиците по Директива 2009/147/ЕО е 119. Броят на одобрените с Решение на МС защитени зони за опазване на местообитанията по Директива 92/43/ЕО е 233. 13 защитени зони по двете директиви са с пълно съвпадение на границите. Одобрените със Заповед на министъра на околната среда и водите ЗЗ за птиците са 114 като по отношение на ЗЗ за местообитанията няма издадени Заповеди. Установеният по Директивата за хабитатите срок е 6 години след приемане на списъка със ЗЗ от ЕК. В България списъците са одобрени с Решения на МС - 122/2.03.2007 г., 661/16.10.2007 г., 802/04.12.2007 г., след което са одобрени от ЕК през декември 2008 г. В следствие с Решение на МС 811/16.11.2010 г., списъкът със ЗЗ е допълнен. Крайният срок за приключване на процеса по издаване на Заповеди за ЗЗ по Директивата за хабитатите е декември 2014 г.

II.1.7.4. Защитени територии

Към настоящия момент България има развита мрежа от защитени територии в европейски план, включваща 1012 ЗТ с обща площ 584 642.6 ха, което представлява около 5.3% от територията и акваторията на страната. За сравнение глобалната система от ЗТ покрива 5% от земната повърхност. Характерно за системата от ЗТ е, че значителна площ и висок относителен дял имат резерватите и националните паркове – ЗТ с по-голям обхват и по-строг режим на опазване и управление, който напълно изключва (в резерватите) или силно ограничава (в националните паркове) антропогенното въздействие. В България има 55 резервата с обща площ 77 064.9 ha и 3 национални парка с обща площ 150 362.3 ha.

Останалите категории ЗТ се разпределят както следва: природни забележителности – 345, природни паркове – 11, защитени местности – 563.

II.1.8. Културно-историческо наследство

Културното наследство е неизменна част от околната среда и може да се определи като „антропогенна околна среда”. По тази причина, в Стратегията ще бъдат предвидени мерки, свързани със защитата и опазването на обектите на културното наследство.

Ще бъдат разгледани и очакваните въздействията при реализиране на проектите, подхода и действията, които гарантират съвременното разкриване и опазване на културно-историческото наследство.

В доклада за екологична оценка ще бъде представена кратка историческа справка и информация за културните ценности и тяхното състояние.

II.1.9. Отпадъци

Транспортът като цяло не е свързан с генериране на отпадъци, както при други производствени сфери. Излишните земни и скални маси, които се генерират при ново строителство на сухоземни трасета не се разглеждат като отпадъци по смисъла на ЗУО.

Отпадъците свързани с трафика - корабни отпадъци, излезлите от употреба моторни превозни средства, излезли от употреба гуми, негодни за употреба автомобилни батерии и акумулатори и др., които са относими към различните видове транспорт са с относително малък дял в генерирането на отпадъци като цяло, а също така са нормативно регламентирани всички етапи от тяхното управление. В доклада ще се ползват последните данни от Доклади по Наредбите за масово разпространени отпадъци за 2014 г.

В доклада за екологична оценка ще бъдат анализирани видовете отпадъци характерни при транспортното строителство и обектите на транспортната инфраструктура, тяхното въздействие и нормативните изисквания за тяхното управление.

II.1.10. Вредни физични фактори

Основният негативен фактор свързан с транспортното строителство и транспортния трафик за всички видове транспорт е шума, като основното му въздействие е върху здравето на населението и биоразнообразието свързано с животинските видове.

През 2014г. е приет и разработения от Агенция пътна инфраструктура План за действие за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда за основни пътни участъци в Р България с трафик над 3 000 000 преминавания годишно.

Данните от измерванията на шумовите нива през 2014 г. показват, че регламентираните допустими шумови нива са превишени в 72 % от контролните

пунктове в страната. Относителният дял на пунктовете с превишени нива не е променен сравнение с 2013 година, през която са били 72,73 %.

Превишенията на допустимите нива се измерва във всички големи градове на страната, като основния фактор за това е автомобилния трафик.

За ограничаване на вредното въздействие на шума в околната среда е приета Директива 2002/49/ЕО от 25.06.2002 г. за оценка и управление на шума в околната среда. Основните ѝ изисквания са въведени в националното ни законодателство чрез Закона за защита от шума в околната среда (ЗЗШОС) и подзаконовата нормативна база към него.

В доклада за екологична оценка за целите на оценката на текущото състояние на околната среда, по отношение на фактор „шум“ ще бъде представена информация за нормите за шум, стратегическите шумови карти (СШК) и планове за действие към тях за основните пътни участъци от РПМ с трафик над 6 милиона МПС годишно, както и предвидените мерки за изпълнение в Плана към СШК на основни пътни участъци в Р България с трафик над 3 000 000 преминавания годишно.

II.1.11. Материални активи

В доклада за екологична оценка ще бъде направен анализ и оценка на текущото състояние на материалните активи, имащи отношение към ИТС.

II.1.12. Население и човешко здраве

Съществуващото състояние се използва за анализ и оценка на здравни социално – икономически въздействия от ИТС е база и за определяне на ефективността на прогнозните мерки за профилактика на възможното неблагоприятно влияние на околната среда върху здравето на населението от реализацията на проектите за транспортната инфраструктура.

В доклада за екологична оценка ще бъде представена информация и направен анализ по отношение на текущите стойности на показателите местоживее на населението, гъстота на населението, разпределение на населението по пол и възраст, миграционни процеси – механичен прираст, раждаемост и естествен прираст, смъртност, здравно състояние на населението (заболеваемост).

II.1.13. Опасни вещества и риск от инциденти и аварии

В доклада за екологична оценка ще бъде представена обобщена информация за ПТП, инциденти, предприятия с нисък и висок рисков потенциал за възникване на голяма авария.

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

В подточката ще бъде извършен анализ на очакваното развитие на околната среда, в случай, че ИТС не се реализира. По този начин ще бъде оценено въздействието на т.нар. „нулева алтернатива“ или отказа от реализирането на ИТС.

Ще бъде използвана следната таблична матрица:

Компонент/Фактор на околната среда	Евентуално развитие без прилагане на ИТС 2030

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

В точката ще бъдат идентифицирани вероятните засегнати територии и зони в резултат на прилагането на ИТС. Специално внимание ще се обърне на зони и територии с особен статут – защитени зони по Закона за биологичното разнообразие, защитени територии по Закона за защитените територии, зони за защита на водите, райони със значителен потенциален риск от наводнения, обекти, подлежащи на здравна защита, предприятия с нисък и висок рисков потенциал и др.

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

Ще бъде извършен анализ и оценка на съществуващите екологични проблеми, установени на различно ниво. В резултат на анализа, ще бъдат изведени и основни изводи за екологичните проблеми, за чието разрешаване ще допринесе прилагането на ИТС 2030 Също така ще бъдат изведени изводи за възможността, определени съществуващи екологични проблеми да се задълбочат в резултат на прилагането на програмата.

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

Целите на опазване на околната среда на европейско и национално ниво се съдържат в следните основните стратегии, програми и планове:

A. На национално ниво:

- **Национална програма за развитие: България 2020;**
- **Трети национален план за действие по изменение на климата 2013 – 2020 г.;**
- **Национална стратегия за управление и развитие на водния сектор;**
- **Планове за управление на речните басейни на Басейновите дирекции за периода 2016-2021 г.;**
- **Планове за управление на риска от наводнения на Басейновите дирекции за периода 2016-2021 г.;**
- **Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България за периода 2013-2022 г.;**
- **Национална информационна и комуникационна стратегия за мрежата Натура 2000 за периода 2014-2023 г.;**
- **Национална приоритетна рамка за действие по Натура 2000;**
- **Национална програма за намаляване на общите годишни емисии на серен диоксид, азотни оксиди, летливи органични съединения и амоняк в атмосферния въздух, 2007 г.;**
- **Общински програми за качество на атмосферния въздух;**
- **Национална стратегия за развитие на горския сектор в Република България;**
- **Други.**

Б. На европейско ниво:

- *Седма програма за действие за околна среда на ЕС до 2020 г.;*
- *Пътна карта за достигане до 2050 г. на конкурентноспособна икономика с ниска въглеродна интензивност;*
- *Бяла книга „Адаптиране спрямо изменението на климата – към европейската рамка за действие“;*
- *Стратегия на ЕС за адаптация към климатичните изменения;*
- *Стратегия на ЕС за биологично разнообразие до 2020 г.;*
- *Стратегически план за опазване на биологичното разнообразие 2011 - 2020 г. и целите от Аичи за биоразнообразието;*
- *План за опазване на водните ресурси в Европа.*
- *Други.*

В доклада за екологична оценка ще бъде направен анализ на начина по който ИТС съобразява целите по опазване на околната среда в изброените документи.

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

Тъй като ИТС има предвиждания на няколко нива на подробност, въздействието върхе околната среда и здравето на хората ще бъде оценено също на няколко нива:

- **Ниво „Стратегически цели, Специфични приоритети, Конкретни цели и мерки“** – оценката ще бъде извършена в следната примерна матрица:

Стратегически цели, Специфични приоритети, Конкретни цели и мерки	Възможни последици												Степен на въздействие (++/+/0/-/--/?) и Пояснения	
	преки	косвени	вторични	кумулятивни	едновременни	обратимо	необратимо	краткосрочни	дългосрочни	постоянни	временни	положителни		отрицателни
СТРАТЕГИЧЕСКА ЦЕЛ														
Стратегически приоритет														
Конкретна цел														
<i>Мярка</i>														

Легенда за определяне на значимостта на въздействието:

Оценка	Въздействие
++	Значително положително
+	Незначително положително
0	Неутрално. Без промяна спрямо съществуващото положение
-	Незначително отрицателно
--	Значително отрицателно
?	Неизвестно (въздействие, което на настоящото ниво на подробност на предвижданията на ИТС не може да бъде оценено – липсват данни, подробност, въздействието може да бъде оценено едва на ниво „конкретен проект” и др.)

В доклада за ЕО ще бъде разгледана и вероятността Стратегическите цели, Стратегическите приоритети, Конкретните цели и Мерките да окажат въздействие върху околната среда и здравето на хората на територията на други държави. Към момента на изготвяне на заданието няма индикации за значително въздействие в трансграничен контекст, като се има предвид, че Стратегията ще се прилага на територията на страната, а предвижданията на това ниво не са свързани със значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

- **Ниво „проекти“**

ИТС дава решения, насочени към стратегическия избор на приоритетните насоки и дейности за оптимално развитие на сектор „транспорт”, дава макро рамка и не се достига в подробност, която да идентифицира проекти с конкретни параметри и технически или географски характеристики. Оценката на въздействието на ниво „проекти“ ще включва следните аспекти:

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

Оценката на ниво „проекти“ ще бъде извършена за всеки проект поотделно, в следната матрица (като се ползва същата легенда, описана по-горе, за оценка на значимостта на въздействията):

Матриците за оценка на проектите са направени по Сценарий С, тъй като той съдържа всички разгледани в ИТС проекти. Всяка матрица освен оценките съдържа:

- номер на проекта;

- Достигнат етап на реализация;
- Процедура по ОВОС/ОС/ЕО - етап
- № на решения/становища на компетентния орган
- СЦЕНАРИЙ, в който е включен проекта

Проект №.....

Достигнат етап..... Процедура по ОВОС/ОС/ЕО..... № на решения/становища СЦЕНАРИЙ

Етапи	Описание на въздействието	Компоненти и фактори - значимост на въздействието (++)/+/0/-/!/?)																
		Климат и климатични фактори	Атмосферен въздух	Повърх.води	Подземни води	Земни недра	Почви	Ландшафт	Растителност	Животински свят	Защитени зони	Защитени територии	Културно-наследство	Отпадъци	Вредни физични фактори	Материални и активи	Население и човешко здраве	Риск от инциденти и аварии
С	преки																	
	косвени																	
	вторични																	
	кумулятивни																	
	едновременни																	
	обратими																	
	необратими																	
	краткосрочни																	
	дългосрочни																	
	локални																	
	постоянни																	
	временни																	
Е	положителни																	
	отрицателни																	
	трансгранични																	
	преки																	
	косвени																	
	вторични																	
	кумулятивни																	
	едновременни																	
	обратими																	
	необратими																	
	краткосрочни																	
	дългосрочни																	
локални																		
постоянни																		
временни																		
положителни																		
отрицателни																		
трансгранични																		

Под таблицата ще бъде направен кратък коментар с мотиви за поставената оценка по всички фактори и компоненти на околната среда,

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

За сравнение на въздействието на отделните сценарии с проекти ще се използва следната матрица:

Компоненти и фактори на околната среда	С/Е	Сценарий А	Сценарий В	Сценарий С
Въздух	С			
	Е			
Води повърхностни	С			
	Е			
Води подземни	С			
	Е			
Земни недра	С			
	Е			
Земи и почви	С			
	Е			
Ландшафт	С			
	Е			
Флора	С			
	Е			
Фауна	С			
	Е			
Защитени зони по ЗБР	С			
	Е			
Защитени територии	С			
	Е			
Културно-историческо наследство	С			
	Е			
Население и човешко здраве	С			
	Е			
Материални активи	С			
	Е			
Отпадъци	С			
	Е			
Вредни физични фактори	С			
	Е			
Риск от ПТП	С			
	Е			
Опасни вещества и риск от инциденти и аварии	С			
	Е			

В **колона 1** са изброени последователно по редове компонентите и факторите на околната среда.

В **колона 2** е посочен етапът, за който е оценено въздействието – С – строителство и Е – експлоатация.

В **колони от 3 до 5** са изброени сценариите, като всеки експерт определя степента на въздействието на съответните сценарии по описаната по-горе скала,

ползвайки основно кумулативния ефект и прогнози, като оценката за сценариите се прави по следната скала:

I- най-добър сценарий;

II - по-рисков сценарий ;

III - най-неподходящ сценарий.

До оценката се дава и кратка описателна част с мотиви за поставената оценка.

На тази база ще бъде препоръчан и най-предпочитаният сценарий, отчитайки се основно кумулативния ефект от въздействието му.

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

Идентифицираните стратегически цели, стратегически приоритети и конкретни цели с произтичащите от тях мерки са общи, с ниско ниво на подробност. Част от тях са с пряка екологична насоченост, което предполага положително въздействие върху околната среда, човешкото здраве и рисковете от инциденти.

На този етап не може да се идентифицира отрицателно или значително въздействие от изпълнението на целите, приоритетите ,конкретните цели и произтичащите от тях мерки, както и проектните предложения, които са основата за евентуални конкретни инвестиционни предложения в бъдещ период. Тъй като ИТС не достига в подробност, която да идентифицира проекти с конкретни параметри и технически или географски характеристики, от прилагането на Стратегията не следва да се очаква трансгранично въздействие върху околната среда и здравето на хората на територията на други държави.

Съгласно действащото към момента законодателство, всяко инвестиционно предложение, което произтича от проектите, минава през процедура по глава Шеста от ЗООС - оценка на въздействие върху околната среда. Оценката в този случай е много подробна и при наличие на ясно дефинирани параметри, местоположение и дейности може да се направи коректна оценка дали и доколко може да се очаква някакво трансгранично въздействие, което да налага стартиране на трансгранична процедура.

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

Въз основа на резултатите от извършените анализи и оценки на вероятните значителни въздействия върху околната среда в резултат на реализирането на ИТС 2030, ще бъдат препоръчани мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране (ако се налага) на неблагоприятните последици от осъществяването на програмата върху околната среда и човешкото здраве, групирани в мерки за отразяване в окончателния вариант на ИТС и мерки за изпълнение при прилагането на ИТС.

VIII. Мотиви за избор на разгледаните алтернативи

Предоставеният от Възложителя проект на ИТС 2030 съдържа алтернативни сценарии, чието въздействие ще бъде оценено в т. VI на доклада за ЕО.

В точката ще бъде направено сравнение на очакваното въздействие върху околната среда и човешкото здраве между „нулева алтернатива”, представляваща отказ от реализирането на ИТС, и алтернативните сценарии.

Въз основа на сравнението мотивирано ще бъде препоръчана за одобрение онази алтернатива, която е с най-благоприятно въздействие по отношение на опазването на околната среда и здравето на хората.

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

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

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

Като **методологична база** ще се използват:

- Ръководство на Европейската комисия за прилагане на Директива 2001/42/ЕС за оценката на въздействието на някои планове и програми върху околната среда (Commission's Guidance on the implementation of Directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment);
- 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.;
- Ресурсно ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за стратегическа екологична оценка, 2011 – ИКЕ-ООН.

В доклада за екологична оценка ще бъде направено подробно описание на използваните методи за извършване на екологична оценка.

Ще бъдат описани и срещнатите трудности при събиране на информацията.

X. Мерки по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда по време на прилагането на програмата

В точката ще бъде направено предложение за мерките и индикаторите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Програмата, в т.ч. източниците на информация за отчитането и измерването им. Мерките ще бъдат предвидени като част от общата система за наблюдение и контрол на ИТС. Ще се изложи и информация за начина на докладване по изискванията на чл. 30 от Наредбата за ЕО.

XI. Заключение

Въз основа на анализите и оценките на въздействието върху околната среда и човешкото здраве на проекта на ИТС, ще бъде направено заключение относно степента и характера на очакваното въздействие, както и относно съответствието на ИТС с целите и нормативната уредба по опазване на околната среда.

XII. Източници на информация

В точката ще бъдат включени всички използвани източници на информация за изготвяне на доклада за екологична оценка.

Към настоящия момент са идентифицирани следните източници на информация:

ХП.1. Информация и документи, предоставени от Възложителя

- Проект на ИТС – доклади в резултат на дейностите по подготовка на стратегията;
- Друга документация, предоставена от Възложителя.

ХП.2. Нормативна база

Ще се ползва следната специфична **нормативна база** при извършването на ЕО на ИТС:

- Закон за опазване на околната среда;
- Закон за устройство на територията;
- Закон за пътищата и Правилник за прилагането му;
- Закон за чистотата на атмосферния въздух;
- Закон за ограничаване изменението на климата;
- Закон за водите;
- Закон за горите;
- Закон за защита на растенията;
- Закон за биологичното разнообразие;
- Закон за почвите;
- Закон за защита от шума в околната среда;
- Закон за управление на отпадъците
- Закон за защитените територии;
- Закон за собствеността и ползването на земеделските земи;
- Закон за ограничаване изменението на климата;
- Закон за опазване на земеделските земи и Правилник за прилагането му;
- Закон за културното наследство;
- Закон за защита при бедствия;
- Закон за здравето;
- Закон за здравословни и безопасни условия на труд;
- Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- **Подзаконови нормативни документи по опазване на околната среда**, в т.ч. Наредби, Заповеди, Постановления;
- **Европейски директиви** (не са изброявани поименно, тъй като са транспонирани в националното законодателство).

ХП.3. Други източници на информация, които ще бъдат ползвани:

- Статистическа информация от НСИ и доклади на ИАОС за състоянието и опазването на околната среда;
- Стратегии, планове и програми, съотносими с ИТС (изброени са към т. I.3. на заданието);
- Литературни източници на информация.

ХП.3. Справка за проведените консултации

В точката на доклада за ЕО ще се цитират получените становища, бележки и препоръки от проведените консултации в процеса на ЕО, като ще бъде посочен и начинът на отразяването им и мотивите за това.

XIV. 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. 1б, ал. 1 от Наредбата за ЕО;*
- *Копия на всички постъпили становища в резултат на консултациите. При изготвяне на доклада за екологична оценка може да бъдат приложени и други документи, свързани с доклада за ЕО на ИТС;*
- *Под формата на самостоятелно приложение ще бъде изготвено и представено нетехническо резюме на доклада за екологична оценка, изготвено на достъпен за обществеността език, в обем не по-малък от 10 на сто от обема на доклада. Освен текстовата част резюмето ще съдържа необходимите и налични нагледни материали (карти, снимки, схеми).*

Приложения към Заданието за обхват и съдържание на доклада за ЕО:

- Сценарии за изпълнение на проектите по ИТС;
- Писмо на министъра на околната среда и водите № 04-00-164/10.11.2016 г.