



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

ДОКЛАД ЗА ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

на проект:

**НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА
КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ**

В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 ГОДИНА

(с отразени резултати от консултациите, проведени по реда на чл.20 от
*Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на
планове и програми*)

НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ



Възложител:

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

ЮНИ, 2021 г.



Съдържание

Съдържание	2
Списък на съкращенията	4
Въведение	6
1 Описание на съдържанието на основните цели на НПКТРБ – 2030 г. и връзка с други съотносими планове и програми	7
1.1 Основания за изготвяне на НПКТРБ – 2030 г.	7
1.2 Основни цели, структура и съдържание на НПКТРБ – 2030 г.	8
1.3 Алтернативи за НПКТРБ – 2030 г.	34
1.4 Връзка на НПКТРБ – 2030 г. с други съотносими планове, програми и стратегии	35
2 Текущо състояние на околната среда и евентуално развитие без прилагането на НПКТРБ – 2030 г.	36
2.1 Текущо състояние на околната среда.....	36
2.2 Евентуално развитие на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030 г....	37
3 Характеристика на околната среда за територии, които вероятно ще бъдат значително засегнати с реализацията на НПКТРБ – 2030 г.....	42
4 Съществуващи екологични проблеми, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г., включително отнасящите се до райони с особено екологично значение, като защитените зони по Закона за биологичното разнообразие	43
5 Цели на опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г. и начин, по който тези цели и всички екологични съображения са взети под внимание при изготвянето на плана	57
6 Вероятни значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. трансгранични въздействия върху околната среда на други държави	58
6.1 Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве	58
6.1.1 Въздействие на ниво „Група мерки“	58



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

6.1.2	Оценка на ниво „мерки“.....	59
6.2	Вероятност от значително въздействие на проекта на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда, в т.ч. човешкото здраве, на територията на други държави.....	60
6.3	Обобщения за въздействието на НПКТРБ – 2030 г.....	63
7	Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсирание на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве	63
7.1	Мерки за отразяване в окончателния вариант на плана.....	63
7.2	Мерки за изпълнение по време на изпълнението/прилагането на плана.....	65
8	Мотиви за избор на разгледаните алтернативи	73
9	Методи за извършване на екологичната оценка, използвана нормативна база и документи и трудности при събиране на необходимата за това информация.....	74
10	Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на НПКТРБ – 2030 г.	75
11	Заклучение на екологичната оценка	77
12	Справка за резултатите от проведените консултации в процеса на изготвяне на НПКТРБ – 2030 г. и извършване на екологичната оценка	80



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

Списък на съкращенията

БД	Басейнова дирекция
ДВГ	Двигатели с вътрешно горене
ДП	Държавно предприятие
ДП „НКЖИ“	Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“
ДЕО	Доклад за екологична оценка
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЖП	Железопътен
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗВ	Закон за водите
ЗЗ	Защитена зона
ЗКН	Закон за културното наследство
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗТ	Защитена територия
ЗУО	Закон за управление на отпадъците
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИКТ	Информационни и комуникационни технологии
ИМТ	Интермодален терминал
ИТЕ	Интермодални транспортни единици
ИТС 2030	Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г.
КАВ	Качеството на атмосферния въздух
КИН	Културно-историческо наследство
КТ	Комбиниран транспорт
ИАОС	Изпълнителна агенция „Околна среда“
МЗ	Министерство на здравеопазването
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторни превозни средства
МС	Министерски съвет
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НАИМ-БАН	Националният археологически институт с музей при БАН



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

НИНКН	Национален институт за недвижимото културно наследство
НКЦ	Недвижими културни ценности
НПРКТРБ – 2030 г.	Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година
НПУО	Национален план за управление на отпадъците
НСИ	Национален статистически институт
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОХВС	Опасни химични вещества и смеси
ПСВРП	Предприятия и съоръжения с висок рисков потенциал
ПСНРП	Предприятия с съоръжения с нисък рисков потенциал
ПТ	Пристанищен терминал
ПТП	Пътно-транспортни произшествия
ПУРБ	План за управление на речните басейни
ПУРН	План за управление на риска от наводнения
ПУСО	План за управление на строителните отпадъци
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РЗПРН	Район със значителен потенциален риск от наводнения
РОР	Регламент за общоприложимите разпоредби
РОУКАВ	Района за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух
СГН	Средногодишна норма
СОЗ	Санитарно-охранителни зони
СЧН	Средночасова норма
ТБО	Твърди битови отпадъци
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост
ERTMS	Стратегия за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа



Въведение

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

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

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

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

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

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

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

Основната цел на ЕО е да допринесе за интегрирането на въпросите на околната среда на възможно най-ранен етап – при подготовката на плана. ЕО обхваща оценка на очакваните



въздействия на плана върху околната среда и човешкото здраве, в съответствие с нивото на подробност на неговите предвиждания.

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

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

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

1.1 Основания за изготвяне на НПКТРБ – 2030 г.

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

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

По отношение на транспортната политика в предложението за РОР се посочва, че целта на политиката ще е по-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ. Специфична цел 3.2 е разработване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). Наименованието на благоприятстващото условие е „Цялостно



планиране на транспорта на подходящо равнище“. Критериите за изпълнение са разработени въз основа на мултимодално картографиране на съществуващи и планирани инфраструктури до 2030 г., което съгласно т. 6 насърчава мултимодалността, като набелязва нужди от трансбордиране или мултимодален товарен превоз и пътнически терминали и възможности за активно придвижване. Следователно фокусът ще е върху изграждане на инфраструктура за комбиниран и интермодален транспорт.

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

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

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

1. **Дейност 1:** „Анализ на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт в България“;
2. **Дейност 2:** „Анализ на товарния трафик по основните пътни и железопътни направления, речни и морски пристанища и на извършените операции по комбиниран транспорт. Прогноза за товарния трафик със сечения 2027 г. и 2034 г.“;
3. **Дейност 3:** „Преглед на законодателството в областта на комбинирания транспорт и опита при прилагането на мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в други държави членки на Европейския съюз (ЕС). Обобщение на законодателни практики и мерки, подходящи за прилагане в България. Анализ на законодателството на ЕС в областта на комбинирания транспорт“;
4. **Дейност 4:** „Анализ на националното законодателство в областта на комбинирания транспорт и на прилаганите национални мерки за стимулиране на комбинирания транспорт. Предложения за промени в законодателството и за прилагане на допълнителни мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България“;
5. **Дейност 5:** „Проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.“;



6. **Дейност 6:** „Организиране на срещи със заинтересованите страни. Проучване на мнението на заинтересованите лица.“ – включва изработване на анкетни карти относно възможностите за развитие на комбинирания транспорт в България и организиране срещи (интервюта) и посещения на място;
7. **Дейност 7:** „Стратегическа екологична оценка на проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година (Доклад № 7 „Стратегическа екологична оценка“).

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

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

I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1	Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по формиране и действие на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Основните задачи в работата на Координиращия орган/Консултативния съвет включват: 1. Провеждане на държавната политиката за развитие на комбинирания



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



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



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


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



Мярка 1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт
	<ul style="list-style-type: none">✚ М-М-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;✚ М-Р-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.

Мярка 1.3	Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подготовката на предложения и приемане на промени на законодателството на Република България в областта на комбинирания транспорт, имащи за цел стимулиране на развитието му. Промените целят да адресират на национално ниво, правната уредба на новоприети актове на вторичното право на ЕС в областта на транспорта, вкл. и в областта на комбинирания транспорт, както и усъвършенстване на националното законодателство, благоприятстващо развитието на комбинирания транспорт. Основните задачи по тази мярка включват подготвяне на промени в следните нормативни актове:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Закон за железопътния транспорт;2. Закон за автомобилните превози;3. Закон за пътищата;4. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Република България и Кодекс за търговското корабоплаване;5. Наредба № 53 от 2003 г.;6. Други, ако се установи необходимост, или за съответствие с промените в



Мярка 1.3	Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт
	<p>посочените по т. 1-5 нормативни актове.</p> <p>В случай, че се възприеме изготвянето на проект на Закон за комбинирания транспорт, преди конкретната работа по законопроекта добра практика е да се изготви концепция за неговата уредба, която да бъде подкрепена от повечето от заинтересованите страни. В този случай ще бъде необходимо изготвянето и на пълна предварителна оценка на въздействието от приемането на новия закон. В зависимост от това, как ще бъдат оформени промените в законите, ще бъдат необходими и частични предварителни оценки на въздействието на всеки законопроект, съгласно чл. 18а и сл. от Закона за нормативните актове.</p>
Отговорни институции за изпълнение мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, Министерски съвет, Народно събрание <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	<p>Нормативна уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт, допринасяща за стимулиране развитието на комбиниран транспорт; привеждане в съответствие с относимите актове на ЕС (включително очакваните промени в Директива 92/106/ЕИО от 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки – ако бъдат приети) и създаване на необходимите национални условия за прилагане на Регламент 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози, включително преглед и изменения в уредбата на превозните документи.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<p> М-И-8.1 Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар.</p>

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



II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата

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



Мярка 2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по проучване, проектиране и интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проучване за наличните информационни системи и планираните такива в сектор „Транспорт“ и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт - Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS), Национална БУЛРИС система, Информационна система за управление на влаковата работа (СУВР), Система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS), Национална платформа за електронен обмен на документи (едно гише B2G) и др.; 2. Проучване на наличните информационни системи и планираните такива в съществуващите и планираните за изграждане или модернизация терминали и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт; 3. Проучване и оценка на необходимите изисквания към интелигентните системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между различните административни органи и институции (в т.ч. тези отговорни за граничен, митнически, финансов, санитарен, ветеринарен, фитосанитарен и др. видове контрол)*. 4. Проучване и оценка за прилагане на необходимите технологични мерки за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ; 5. Определяне на необходимите изисквания за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ; 6. Дигитализация на обработката на документи при водния и железопътния транспорт; 7. Създаване на информационен портал за комбиниран транспорт; 8. Проектиране на информационна система за комбиниран транспорт с осигуряване на гъвкавост и възможности за адаптиране на системата в съответствие с промените на транспортния процес; 9. Интегриране на интермодална информационна система.
Отговорни	<i>Кандидати/Бенефициенти</i>



Мярка 2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
институции за изпълнение на мярката	- МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	Въведена в експлоатация интегрирана информационна система за комбиниран транспорт.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-М-5.1 Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4; ✚ М-Р-5.1 Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018); ✚ М-И-5.1 Изграждане на интегрирана интермодална информационна система; ✚ М-Ж-6.1 Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР); ✚ М-Ж-6.2 Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.

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

Мярка 2.3	Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за необходимостта от осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт; 2. Определяне на типовете и количествата интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 3. Определяне на необходимия бюджет за осигуряване на интермодални



Мярка 2.3	Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
	<p>транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт;</p> <p>4. Определяне на най-ефективна схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт – държавна собственост и отдаване под наем при определени условия; финансова подкрепа при закупуване от страна на заинтересованите страни; използване на финансови инструменти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>- МТИТС</p> <p><i>Партньори</i></p> <p>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</p>
Очаквани резултати	Определена схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<p>✚ М-Ж-2.5 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав;</p> <p>✚ М-Ж-13.1 Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.</p>

Мярка 2.4	Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по подпомагане на транспортните оператори и превозвачи за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. В зависимост от избраната схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и за осигуряване на



Мярка 2.4	Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
	<p>подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици при извършване на комбиниран транспорт, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Доставка на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 2. Доставка на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - В зависимост от избраната схема в рамките на Прединвестиционното проучване - Транспортни оператори и превозвачи <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	Подобрена наличност на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-2.5 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав; ✚ М-Ж-13.1 - Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.

Мярка 2.5	Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за трафика за 30-годишен период по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София;



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

Мярка 2.6	Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по въвеждане и пускане в редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София, в съответствие с поетите ангажименти от



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

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



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

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

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

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

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



Мярка 3.1	Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София
	7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС, ДП НКЖИ, Столична община <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 – Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 – Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 – Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 – Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.2	Изграждане на интермодален терминал в района на град София
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в района на град София. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.; 5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.



Мярка 3.2	Изграждане на интермодален терминал в района на град София
Отговорни институции за изпълнение мярката	Кандидати/Бенефициенти ДП НКЖИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор
Очаквани резултати	Изграден интермодален терминал в района на град София.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.3	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България
Обхват на мярката	Подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в Северна България. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типова инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор; 7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.



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

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



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

Мярка 3.5	Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици – Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волуяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив.



Мярка 3.5	Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България
	<p>Основните дейности за изпълнение, в рамките на тази мярка, включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период в районите на проекта; 2. Оценка на необходимата типова инфраструктура на територията на съществуващите терминали; 3. Оценка на основните услуги, които ще се предлагат в съществуващите терминали; 4. Избор на етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 5. Определяне на най-удачната схема за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България 6. Изготвяне на идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС (при необходимост) и обществени обсъждания (при необходимост); 8. Изготвяне на анализ разходи-ползи за всеки един от проектите за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Собственици/концесионери/оператори на съществуващи терминали в Република България - Всички останали заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none"> 1. Избрана етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 2. Изготвени идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;



Мярка 3.5	Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България
	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-М-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали; ✚ М-Р-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.

Мярка 3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волюяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив. В зависимост от избраната етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Модернизация/развитие на довеждащата инфраструктура до съществуващите



Мярка 3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
	<p>терминали – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</p> <p>3. Модернизация/развитие на инфраструктурата в рамките на съществуващите терминали – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</p> <p>4. Модернизация на съоръженията и оборудването в съществуващите терминали – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;</p> <p>5. Внедряване на информационни системи за обработка на товари.</p>
Отговорни институции за изпълнение мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>ДП НКЖИ, ДППИ, Собственици/Концесионери/Оператори на съществуващи терминали в Република България</p>
Очаквани резултати	<p>Модернизирани съществуващи терминали в Република България.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел; ✚ М-Ж-16.2-Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано



Мярка 3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
	<p>на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-М-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали; ✚ М-Р-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.

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



Мярка 3.7	Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
	<ul style="list-style-type: none"> - Областни и общински администрации - „Национална компания индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ) - Собственици/Управители на други индустриални зони - Собственици/Управители на логистични терминали, центрове и паркове
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none"> 1. Избрани местонахождения и схеми за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища; 2. Избрани собственици/концесионери/оператори на логистичните центрове/товарните селища.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

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



Мярка 3.8	Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
изпълнение на мярката	на товарни селища
Очаквани резултати	Изградени логистични центрове/товарни селища в Република България.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

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



Мярка 3.9	Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове
	логистични центрове; 5. Изпълнение на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, Собственици/Концесионери/Оператори на пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България
Очаквани резултати	Подобрена довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-4.2 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура; ✚ М-Ж-14.1 Рационализиране на железопътната мрежа; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-Ж-17.1 Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори.

Мярка 3.10	Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типова инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;



Мярка 3.10	Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин
	8. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС, ДП НКЖИ <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Очаквани резултати	Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

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

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

1.3 Алтернативи за НПКТРБ – 2030 г.

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

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

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

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

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



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

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

- **„Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.”**
- **Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.(в процес на изготвяне)**
- **Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2020-2024**
- **Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност на ЕС**
- **Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“;**
- **Стратегия за внедряване на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за конвенционалната железопътна система в Република България 2013-2030 г. и Национален план за внедряване на техническата спецификация за оперативна съвместимост относно подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз**
- **Стратегия за внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS) в Република България и Национален план за внедряване на европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS)**
- **Проект на Споразумение за партньорство за програмен период 2021 – 2027 г. Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013 – 2025 г.**
- **Национална програма за развитие: България 2030**
- **Европейска зелена сделка/Европейски зелен пакт**

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

- **Национална стратегия за регионално развитие за периода 2012-2022 г. Национална стратегия по безопасност на движението по пътищата в Република България с хоризонт 2021 – 2030 година и План за действие за нейното изпълнение за периода 2021- 2023 година**
- **Национална стратегия за намаляване на риска от бедствия 2018 – 2030 г.;**



- **Националната стратегия за адаптация към изменението на климата и План за действие до 2030 г**
- **Национална програма за подобряване на качеството на атмосферния въздух 2018-2024 г. и Национална програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г.**
- **Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021 - 2030 г.**
- **План за действие към актуализирана стратегическа карта за шум на 1 122,606 км пътни участъци в Република България, през които преминават над 3 милиона моторни превозни средства годишно, 2019 г.**
- **Национален план за управление на отпадъците (НПУО) 2021-2028 г.**
- **Национален план за опазване на най-значимите влажни зони в България 2013-2022 г.**
- **Стратегия на ЕС за Дунавския регион**
- **Национална приоритетна рамка за действие за Натура 2000 – 2021-2027 г. (в процес на изготвяне)**
- **Морска стратегия на Република България с Програма от мерки с период на действие 2016-2021 г.**
- **Стратегически план за действие за опазване на околната среда и възстановяване на Черно море**
- **Планове на управление на риска от наводнения (ПУРН) за речните басейни в Дунавски, Черноморски, Западнобеломорски и Източнобеломорски райони – действащи понастоящем (2016-2021 г. и разработваните за периода 2022-2027 г.)**
- **Национална програма за опазване, устойчиво ползване и възстановяване функциите на почвите 2018-2027 г.**

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

2.1 Текущо състояние на околната среда



В подточката на ДЕО е направена подробна оценка на текущото състояние по компонентите и факторите на околната среда, като са направени обобщения по отношение на връзката им с развитието на комбиниания транспорт.

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

След анализ на данните от подробната характеристиката на околната среда в предходната т.2.1 на ДЕО, в следващата таблица е оценено развитието на аспектите на околната среда без прилагането на НПКТРБ – 2030 г. по компоненти и фактори на околната среда, вкл. човешкото здраве, Така се оценява и въздействието и на „нулевата алтернатива“, т.е. отказ от реализиране на НПКТРБ – 2030 г.

Таблица 2.2-1 *Евентуално развитие на околната среда без прилагане на НПКТРБ-2030*

Компоненти и фактори на околната среда	Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
Климат и климатични изменения	Климатичните изменения са съвкупност от множество природни и антропогенни фактори в глобален мащаб. Прилагането или не на НПКТРБ-2030 г. няма съществено значение за този фактор на околната среда на глобално ниво, но на ниво „държава“ неприлагането на плана ще има неблагоприятно въздействие, свързано със затрудняване изпълнението на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г.
Атмосферен въздух	В случай, че не се приложи НПКТРБ ще се пропусне възможността за намаляване на тежкотоварния автомобилен транспорт за сметка на железопътния. Няма да се реализират средства, които ще доведат до намаляване на изпусканията от сектора „Транспорт“ азотни оксиди, които са проблемен замърсител в РОУКАВ Столична и Пловдив.
Повърхностни води	Ако не се приложи НПКТРБ, няма да се реализират строителните дейности свързани с комбиниания транспорт – строителство на довеждащи до интермодалните терминали пътни и жп отсечки, изграждане на нови или реконструкции на съществуващи интермодални терминали с прилежаща към тях инфраструктура и складови бази и др,



Компоненти и фактори на околната среда	Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	което не води до въздействие върху хидроморфологичното състояние на повърхностни водни тела. Това няма да доведе до въздействие върху тенденциите за състоянието на повърхностните и подземни води. Ще бъдат пропуснати ползи, свързани с обновяване на инфраструктура и съоръжения.
Подземни води	Ако не се приложи НПКТРБ, няма да се реализират строителните дейности свързани с комбинирания транспорт – строителство на довеждащи до интермодалните терминали пътни и жп отсечки, изграждане на нови или реконструкции на съществуващи интермодални терминали с прилежаща към тях инфраструктура и складови бази и др. Това няма да доведе до промяна на тенденциите, наблюдавани за състоянието на подземните води към момента.
Земни недра	Ако не се приложи НПКТРБ, няма да се реализират строителните дейности свързани с комбинирания транспорт – строителство на довеждащи до интермодалните терминали пътни и жп отсечки, изграждане на нови или реконструкции на съществуващи интермодални терминали с прилежаща към тях инфраструктура и складови бази и др. Това няма да доведе до въздействие върху земните недра (геоложката основа). Възможни са въздействия вследствие на възникване на ерозионни процеси, срутища или др. физико-геоложки процеси, активизираи липсата на поддръжка на съществуващата и ползвана от комбинирания транспорт инфраструктура – ИМТ, жп и пътни отсечки, пристанищни съоръжения и др. Възможно е и локално замърсяване на геоложката основа при евентуални произшествия с петролни продукти и/или опасни вещества при експлоатацията на ИМТ и техните съоръжения.
Почви и земеползване	Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. няма да се постигнат целите за устойчиво развитие на транспорта, което ще означава запазване на съществуващите тенденции във въздействието на транспорта върху почвите около пътищата – замърсяване с битови отпадъци, непредвидени



Компоненти и фактори на околната среда	Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	аварии и др. Ще се пропуснат ползите за околната среда, в т.ч. за състоянието на почвите, в резултат на пренасочване на товарния трафик от пътен към жп и воден.
Растителност и животински свят	Неприлагането на плана няма да доведе до въздействие върху растителността и животинския свят.
Защитени зони и територии	Неприлагането на плана няма да доведе до въздействие върху защитените зони и територии.
Ландшафт	<p>Независимо от това дали ще бъде приложен плана или не промени в локалния ландшафт ще настъпят.</p> <p>Всяка една антропогенна намеса води до изменение и промяна в локалния ландшафт. Пътищата, и ж.п. линиите формират т.н. „линейни ландшафти” със собствено съдържание и специфика.</p> <p>Изследвани са готовността за развитие на комбинирана транспортна мрежа и екологичните аспекти, които имат пряка връзка с ландшафта, с неговите визуални качества (останалите природни компоненти на ландшафта са разгледани в отделните точки).</p> <p>Неприлагането на НПКТРБ ще задълбочи натоварването на съществуваща пътна инфраструктура, съоръженията към нея, респективно, износването им, което от своя страна води до натоварване на локалния ландшафт, екологични проблеми и неблагоприятни визуални промени в него.</p>
Материални активи	Без реализиране на НПКТРБ – 2030 г., няма да се изпълнят проектите за доразвиване и привеждане на КТ в съответствие със стандартите за експлоатация и качество на ЕС. Това се отнася за транспортната инфраструктура, товаро-претоварните бази, паркингите за товарни автомобили, ИМТ, пристанищните и гаровите съоръжения, логистиката, комуникациите, интелигентните транспортни системи и всички елементи на КТ.



Компоненти и фактори на околната среда	Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	<p>Материалните активи към момента са в лошо състояние и с много дефицити по отношение на европейските стандарти и изискванията за експлоатация и сигурност.</p> <p>Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. той няма финансовия и проектен ресурс да се развие и модернизира, а ползваната към момента материално-техническата база ще продължи да се амортизира и аварира с все по-бързи темпове, вследствие на тежката експлоатация. Това ще доведе до все повече рискове за безопасността на движение и работа, както и рискове за околната среда и човешкото здраве, вследствие на аварии, ниска производителност и тежки условия на труд за работещите в този отрасъл.</p>
Културно-историческо наследство	<p>Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. няма да има въздействие върху обектите на КИН. Обектите няма да бъдат подложени на никакво въздействие и ще бъдат в състоянието си към момента.</p> <p>Тъй като за всеки проект се прилагат изискванията на ЗКН, всякакво строителство се предшества от редица дейности по съхраняване на идентифицирани и неоткрити НКЦ. Така се изключва възможността от увреждане на археологически артефакти и не може да се приеме, че неприлагането на плана ще има положителен ефект за запазване на културно-историческото наследство</p>
Вредни физични фактори	<p>В случай, че не се приложи НПКТРБ ще се пропусне възможността за извършване на модернизации и/или изграждането на съвременни интермодални терминали, позволяващи експлоатацията на блок-влакове на територията на страната, въвеждането на стимули за преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт и др., които се очаква да допринесат за снижаването на шумовите нива в селищата.</p> <p>Нереализирането на подобни планове/програми ще доведе в най-добрия случай до запазване на високите нива на шум, които се регистрират през последните години в пунктовете за контрол.</p>



Компоненти и фактори на околната среда	Развитие без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
Отпадъци	<p>Неприлагането на НПКТРБ – 2030 г. няма да окаже въздействие върху управлението на отпадъчните потоци, които имат връзка с КТ, но като цяло ще се увеличи негативното влияние върху количествата генерирани отпадъци по видове.</p> <p>Ниският капацитет и амортизацията на транспортната инфраструктура и ИМТ, ще водят до по-чести аварии, ремонти и доведат до увеличаване на отпадъците. Амортизираната инфраструктура и подвижен състав при жп транспорта е условие за повече инциденти и аварии.</p> <p>Същото се отнася за пристанищните съоръжения и поддръжката на плавателните съдове ползвани за КТ.</p> <p>Всеки транспортен инцидент е свързан с генериране на нови количества отпадъци, което е особено мащабно при инциденти с подвижния жп състав или кораби (речни и морски).</p>
Опасни химични вещества и риск от големи аварии	<p>Подобряването на транспортната инфраструктура няма пряко отношение към увеличаване на риска от големи аварии, свързан с наличието на ПСВРП или ПСНРП. В етапа на проучване за изграждане на интермодални терминали и съоръжения, логистични центрове/товарни селища в Република България е задължително съобразяването на отстоянията до съществуващи предприятия и съоръжения с рисков потенциал, при предлагане на конкретните площадки.</p>
Здравно състояние на населението и здравен риск	<p>При отказ от реализиране на НПКТРБ – 2030 г. ще се затрудни прехода към по-устойчивия КТ, поради липсата на цялостен планов документ за развитието му. В тази връзка ще се пропуснат ползите от мерките в плана, които имат принос за ограничаване на емисиите на замърсители в атмосферата, повишаване безопасността на превозите и ограничаване на риска от ПТП и ограничаването на шума (при редуциране на пътния трафик на товари през населените места, което се очаква с развитие на КТ).</p>



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

НПКТРБ – 2030 г. се реализира на територията на България, като повечето мерки от плана – в т.ч. всички мерки от първите две групи, са без инвестиционен характер и съответно не водят до засягане на територии.

По отношение на третата група мерки за подобрене на инфраструктурата, част от мерките са със зададено приблизително местоположение – такива са мерките за изграждане на интермодални терминали в района на град София и Северна България, модернизация/развитие на съществуващи терминали.

За инфраструктурните мерки не са конкретизирани параметри, обхват и конкретна инфраструктура, която ще се изгражда. В тази връзка, всички тези територии, където има потенциална възможност за изграждане, реконструкция, разширяване или модернизиране на базата или елементите на КТ в някаква степен ще бъдат засегнати. В същото време подробността на плана не дава възможност за определяне на конкретни територии, които биха могли да бъдат по-значително засегнати.

Във връзка с горното в точката са посочени чувствителните територии, върху които НПКТРБ би могъл да окаже въздействие (положително или отрицателно), но които задължително трябва да се имат предвид при следващи етапи на проектиране и реализация.

Това са основно зоните с влошено качество на атмосферния въздух, зони за защита на водите, защитени зони и защитени територии, геоложките рискове и почвите в обхвата на строителните дейности и в съседство, ландшафта, обектите на културно-историческото наследство – ако такива има в обхвата на конкретните обекти, генерираните отпадъци и опасни вещества по време на строителството на обектите, шумът в близост до обекти с нормиран шумов режим, близкото население до инфраструктурните обекти и предприятията с нисък и висок рисков потенциал.

Поради националният обхват на НПКТРБ , конкретни територии, площи и мащаби на въздействие върху КАВ, земни недра, води, почви, земеползване, биологично разнообразие, в т.ч. защитени зони и територии, ландшафт, обекти на културно-историческо наследство, шумови характеристики в близост до населени места не могат да бъдат определени.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

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

Анализ на съществуващите екологични проблеми в страната, установени на различно ниво, имащи отношение към НПКТРБ – 2030 г., в т.ч. на връзката между екологичните проблеми и предвижданията на плана, съответно – изводи дали НПКТРБ – 2030 г води до подобряване на екологичната обстановка, или до влошаване и задълбочаване на съществуващи екологични проблеми и/или възникване на нови такива, е направен в следващата таблица:



Таблица 4-1 Съществуващи екологични проблеми и отношението им към проекта на НПКТРБ – 2030 г.

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
Изменение на климата и адаптация към изменящия климат	Изменението на климата е глобален проблем, който се влияе в най-голяма степен от индустриализацията на някои от най-големите световни икономики, като България има нищожен дял. Значим източник на емисии на парникови газове е транспортът, като в последните години емисиите от транспорта нарастват.	Ще се затрудни изпълнението на целта за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г. (в сравнение с 1990 г.)	Прилагането на плана се свързва с очаквано намаление на емисиите на парникови газове, в резултат на пренасочване на част от превозваните товари към железопътния и водния транспорт.
Атмосферен въздух	През последните 4 години са установени следните екологични проблеми имащи отношение към НПКТРБ-2030 г. - РОУКАВ Столична е нарушено КАВ по отношение на допустим брой превишения на СЧН за NO ₂ (18 бр. за една година) в пункт „ИАОС/Павлово“. - РОУКАВ Пловдив е нарушено КАВ по отношение на СГН на NO ₂ в пункт „ЖК Тракия“ и допустим брой превишения на СЧН за NO ₂ (18 бр. за една година) в пункт „ЖК Тракия“.	Не може точно да се прогнозира, дали без прилагане на НПКТРБ ще има развитие на проблема, тъй като се реализират и други планове, програми, стратегии имащи отношение към сектора „Транспорт“. Със сигурност може да се твърди, че прилагането на НПКТРБ ще доведе до положително въздействие върху компонента, изразяващо се в	Не се очаква задълбочаване на съществуващите проблеми в страната по отношение на КАВ, както и възникване на нови такива, в резултат на реализирането на плана.



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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
		преминаване от автомобилен към жп товарен транспорт.	
Повърхностни води, Подземни води, Зони за защита на водите, Риск от наводнения	Едно от основните въздействия от комбинирания транспорт върху водите е дифузното замърсяване - вток на замърсени води от автомобилните пътища в повърхностни и подземни водни тела. Възможно е краткотрайно отрицателно въздействие върху вхидроморфологичното състояние на водни тела. развитието на комбинирания транспорт и неговата инфраструктура не са значим източник на отрицателно въздействие върху водите.	Не се очаква различно от наблюдаваното към момента развитие на проблемите.	НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, прилагането му няма да се отрази на проблема. Възможностите за възникване на допълнителни такива са разгледани в т. б.
Земни недра	Инженерно-геоложката основа може да бъде подложена на негативни и разрушителни въздействия, вследствие съществуващите физико-геоложки процеси и явления на територията на РБългария. Свлачища, срутища и пропадане, а в последствие и ерозия може да се получат при некачествено изпълнение на строителни дейности или непълни и неточни проучвания в терени със сложен геоложки строеж	Стареещите, неподдържани и амортизирани инфраструктура и съоръжения са предпоставка за възникване на отрицателни въздействия върху земните недра (геоложката основа), вследствие на развитие на деструктивни физико-геоложки процеси - ерозия, срутища, технгенни свлачища и др. От своя страна това е	Не се очаква развитие на съществуващи или възникване на нови екологични проблеми



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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
		предпоставка за увеличаване на риска от инциденти, вкл. с превоза на опасни вещества по транспортната инфраструктура и от там замърсяване на геоложката основа от тях.	
Почви и земеползване	Негативните процеси са: - допълнително почвено запечатване, - отнемане на високопродуктивни земеделски земи. - провокиране възникването на ерозионни процеси и свлачища по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата; - непредвидени аварии с разливи на нефтопродукти, замърсяване с тежки метали, засоляване на почвите; - неизвършени или некачествено изпълнени рекултивационни мероприятия	Липсата на добра свързаност между различните видове транспортни системи ще има неблагоприятно въздействие върху опазване на продуктивните земи и почви. - прекалено натоварен трафик и остарели и неизправни транспортни средства водещи до замърсяване на прилежащите земи и почви, повишен риск от аварии и ПТП, при които в повечето случаи се замърсяват и близките почви.	Не се очаква възникване на нови екологични проблеми по отношение на почвите. Развитието на комбиниран транспорт, поддържането на транспортната инфраструктура и реализиране на необходима рекултивация, където е необходимо ще окаже дългосрочно благоприятно въздействие, предотвратяване на риска от възникване на ерозионните процеси, свлачища и ограничаване на попадането на замърсители върху почвата.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
Растителност	<p>Едни от най-значимите фактори, оказващи въздействие върху горските местообитания, са сечите (регламентирани и нерегламентирани включително); Други са хидрологичните мероприятия и съоръжения (вкл. такива в морски води, напр. драгиране, както и водоползването), строителството на сгради, съоръжения и линейна инфраструктура, туристическия поток, замърсяване (вкл. на вода, въздух и почви, както и с ТБО), и общото засушаване на климата.</p> <p>Сечите, логично е, засягат най-вече горски местообитания. Унищожаването, или най-малкото влошаването на състоянието на горите обаче играе роля за влошаване и на съседни местообитания от други групи, най-вече чрез създаване предпоставки за ерозия и/или засушаване. Хидрологичните мероприятия и съоръжения - изграждане на диги, корекция на реки, пресушаване, каптиране и пр. влияе на местообитания от всички групи, свързани повърхностните и/или подземните води. Строителството засяга най-голяма част от крайбрежните местообитания</p>	<p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на комбинирания транспорт в България. Като такъв, неприлагането му, т.е. прилагането на „нулева алтернатива”, няма да се отрази на проблема.</p>	<p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, прилагането му няма да се отрази на проблема. Възможностите за възникване на допълнителни такива са разгледани в т. 6.</p>



Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	<p>по Черноморското крайбрежие. Тази група е подложена и на най-силно въздействие от туристическия поток - присъствие на много хора на относително малка площ през летния сезон. Замърсяването засяга значително почти всички групи местообитания. Голяма част от замърсяването при някои групи, напр. на крайбрежните местообитания, се дължи на туризма. При други съществена роля играе замърсяването на водите или въздуха. Засушаването е най-значителния фактор, свързан с климатичните промени. Както видяхме от изсичането на горите обаче, засушаването може и да е с локален произход, непряко въздействие от унищожаването на горите (по Бисерков 2011).</p>		
Животински свят	<p>По отношение на фауната, екологичните проблеми са свързани с преки и косвени въздействия върху популациите. Косвените въздействия възникват предимно при промяна на характеристиките на местообитанията на животинските видове, промяна на основни параметри на околната среда, като шум, замърсяване на водите, урбанизация,</p>	<p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на комбинирания транспорт в България. Като такъв, неприлагането му, т.е. прилагането на „нулева алтернатива”, няма да се отрази на проблема.</p>	<p>НПКТРБ е рамков документ, очертаващ развитието на транспорта в България. Като такъв, прилагането му няма да се отрази на проблема. Възможностите за възникване на допълнителни такива са разгледани в т. б.</p>



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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	интензификация на земеделските практики, изграждане на транспортна и енергийна инфраструктура и др. – най-често наблюдавани са безпокойството и фрагментацията. Преките въздействия са насочени към отделни индивиди и като следствие най-често се наблюдава тяхната пряка смъртност или прогонване от естественото местообитание.		
Защитени зони и защитени територии	Основен компонент на ЗЗ и ЗТ, предмет на опазване в тях, са растителните местообитания и растителните и животински видове. В този смисъл, екологичните проблеми са същите, както тези, описани по-горе. Процедурите по ОВОС и, особено ОС за ЗЗ, са инструмента, чрез който тези проблеми се оценяват, и съответните въздействия намаляват или елиминират.	Не се очаква развитие	Не се очаква възникване на проблеми
Ландшафт	В някои случаи намаляване на природните ландшафти за сметка на урбанизираните, фрагментиране и формиране на линейни ландшафти с преобладаващи функции транспорт;	Увеличаване антропогенния натиск върху територията на трасетата и усвояване на нови територии;	Не се очаква възникване на нови проблеми. С прилагане на плана – минимален допълнителен антропогенен натиск.



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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	Визуални промени в локалния ландшафт, без промени в основния тип (клас) ландшафт.	Визуални промени в локалния ландшафт; от естетическа гледна точка субективно.	Субективни визуални промени в локалния ландшафт; положително с изпълнение на ландшафтен проект и рекултивация.
Материални активи	За развитието на КТ има изисквания към параметрите на транспортната инфраструктура, на които тя към момента не отговаря, което е предпоставка за екологични проблеми Състоянието и параметрите на железопътната инфраструктура не съответстват на изискванията за ефективни и ефикасни комбинирани превози по железница за комбиниран транспорт. Това е условие не само повишен риск от аварии и инциденти, но и за предпочитане и ползване на автомобилен транспорт, който е много по неекологичен в сравнение с железопътния. Пътната мрежа за комбинирани превози се характеризира с ниска степен на изграденост на висококачествени пътища, и недобро състояние на пътната настилка по част от първокласните и второкласни пътища. Това	Всички съществуващи проблеми ще се задълбочават с времето, поради увеличаващата се амортизация на транспортна инфраструктура, бази, съоръжения и др. Ще се увеличава риска от аварии и инциденти, което увеличава и риска за околната среда и човешкото здраве.	Прилагането на НПКТРБ – 2030 г. ще даде тласък в развитието на КТ, което ще доведе до редица позитивни резултати - намаляване на времето за транспортиране, поради комбиниране на най-подходящите видове транспорт, ограничаване на въздействието върху околната среда, вследствие на ограничаването на ползване на автомобили с ДВГ. Осигуряването на по-комфортни и безопасни условия на труда ще доведе до подобър здравен статус на работещите, по-малко стрес и натоварване за работещите и намаляване на злополуките. Модернизацията и осъвременяването на базите и



Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	ограничава скоростта под оптималната, което води до влошаване на КАВ и увеличаване на парниковите газове. Също така е предпоставка за аварийни ситуации, допълнителен стрес и умора за водачите на МПС. Техническите параметри на морските пристанищни терминали и на подходите към тях ограничават достъпа на големи и по-ефективни контейнеровози. Наличната механизация в пристанищните терминали е остаряла и с ниска ефективност. Това е условие за по-висок риск от аварийни ситуации и предпочитание за ползване на автомобилен транспорт с всички рискове за околната среда, изброени по-горе.		инфраструктурата ще осигури по-добри условия, по-голяма безопасност и ще редуцира риска от инциденти и аварии. Няма вероятност от възникване на нови проблеми с реализирането на НПКТРБ – 2030 г.
Културно-историческо наследство	Археологическите обекти и НКЦ са уязвими при строителни дейности свързани с трасетата на транспортната инфраструктура и изграждане на съоръжения и площадки за дейностите свързани с КТ.	Без прилагане на НПКТРБ – 2030 г. НКЦ ще останат в състоянието си към момента. Не се очаква никакво въздействие.	Строителните дейности, свързани с развитието на КТ, имат потенциала да застрашават обектите на недвижимото културно наследство, при условие, че не се спазват ЗКН и ЗУТ и подзаконовите нормативни актове към тях. Всички строителни дейности са регламентирани и обвързани с



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
			<p>редица съгласувателни процедури, които включват и изпълнението на мерките предвидени от ЗКН за опазване на недвижимите културни ценности.</p> <p>Задължително се провеждат консултации с НАИМ-БАН, провеждат се предварително проучвания на терените предвидени за строителство, спасителни археологически проучвания (при необходимост) и строителството може да започне след освобождаване на терена от експертите на НИИКН.</p> <p>Самото проучването има реален и положителен ефект върху изучаванета на културната история на България с увеличаване на информацията за историческите епохи, за които са открити нови данни. Новооткритите артефакти се добавят към музейните сбирки и надграждат познанията до момента</p>



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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
			за културно-историческото развитие на държавата. В този смисъл не се очаква възникване на проблеми с опазването на културно-историческото наследство от прилагането на НПКТРБ – 2030 г.
Отпадъци	КТ към момента не е фактор за генериране на големи или специфични отпадъчни потоци. Отпадъците не могат да се идентифицират като екологичен проблем към комбинирания транспорт.	Амортизираната и не отговаряща на изискванията за КТ жп инфраструктура е рисков фактор за възникване на аварии и инциденти, при които могат да се генерират допълнително отпадъци, вкл. и разливи на опасни вещества от аварирани цистерни. Същото се отнася за автомобилите, които ползват амортизираната пътна мрежа, особено второкласни и третокласни пътища. Остарялото оборудване на пристанищните терминали също крият риск от	С прилагането на НПКТРБ – 2030 г., управлението на съществуващите потоци ще се извършва съобразно ЗУО, което ще е предпоставка за ограничаване на новогенерирани отпадъчни потоци. Самото подобряване на инфраструктурата, базата и управлението ще доведе до редуциране на условията за аварии и инциденти и от там до ограничаване на вероятността от генериране на допълнителни количества отпадъци като последица от такива събития. Като цяло ще се получи дългосрочен и позитивен ефект от



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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
		замърсяване на речните и морските води	прилагането на плана по отношение на фактор отпадъци.
Вредни физични фактори	Като сериозен екологичен проблем на национално ниво се установяват повишените нива на шум в населените места. С изключение на областите Благоевград и Варна, във всички останали се наблюдава регистриране на наднормени нива на шума в над 50% от пунктовете.	Не може точно да се прогнозира, дали без прилагане на НПКТРБ ще има развитие на проблема, тъй като се реализират и други планове, програми, стратегии имащи отношение към сектора „Транспорт“. С нереализирането на НПКТРБ ще се пропусне възможността за допълнително намаляване на значимостта на основния източник на наднормен шум в селищната среда – автомобилния транспорт.	С прилагането на плана не се очаква възникване на нови екологични проблеми.
Опасни химични вещества и риск от големи аварии	Потенциал за екологичен проблем по отношение на риск от големи аварии е несъобразяването на аварийните/безопасни разстояния около предприятия с рисков потенциал и допускане на разполагане на	Не се очаква развитие.	С прилагането на плана не се предвижда съхранение, употреба и дейности с опасни химични вещества и смеси.



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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	недопустими по нормативни изисквания обекти и съоръжения в тях. Проблемът се преодолява с изпълнението на разписаните процедури в нормативната уредба.		Задължително е при проектиране на новите обекти и алтернативите за тях да се прави проучване за наличието в близост на предприятия с рисков потенциал, съответно да се съобразят безопасните разстояние до такива предприятие, с оглед предотвратяване на риска от възникване на нови екологични проблеми в този смисъл.
Население и човешко здраве Риск от инциденти	Проблемите и рисковете за населението и човешкото здраве, свързани с текущото развитие и състояние на транспортната инфраструктура и най-вече превоза на товари, са основно: - замърсяването на въздуха; - повишени нива на шум в населените места, в които има товарен трафик; - риск от транспортни злополуки и аварии с разлив на опасни вещества; - замърсяване на околната среда от експлоатацията на остаряла и амортизирана транспортна инфраструктура, което влошава	Без прилагане на плана проблемите ще се задълбочат, или разрешаването им ще се случи по-бавно във времето, поради липса на планова основа за прехода и развитието на КТ.	Прилагането на плана на стратегическо ниво е свързано с ограничаване на установените проблеми, но на ниво конкретни инфраструктурни проекти (проектите, свързани със строителство от третата група мерки по плана) има риск и от възникване на нови екологични проблеми по отношение на населението и човешкото здраве, в случай на несъобразяване на обектите по плана с обектите и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

Компонент/Фактор на околната среда	Съществуващи екологични проблеми с отношение към НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема без прилагане на НПКТРБ – 2030 г.	Развитие на проблема/Възникване на нови екологични проблеми с прилагане на НПКТРБ – 2030 г.
	качеството на околната среда и съответно качеството на живот на населението; - дискомфорт за населението.		зоните, подлежащи на здравна защита, допускане на замърсяване на питейни води, води за къпане, нарушаване на ограниченията и забраните на санитарно-охранителни зони. В тази връзка такива въздействия не следва да се допускат, като още на етап преинвестиционни проучвания се заложат критерии и изисквания в тази насока.



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

Проектът на НПКТРБ-2030 г., с идентифицираните групи мерки, включени в него, са насочени към развитието на комбинирания транспорт на територията на страната. От самата дефиниция за КТ: „Комбинираният транспорт е частен случай на интермодален транспорт, при който стоките се превозват в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, като се използват два или повече вида транспорт, като основната част от превоза е по железница, река или море, а всеки първоначален и/или краен пътен участък е възможно най-кратък“ произтича пряката и косвена екологична насоченост на плана - основната част от превоза е по железница, река или море, и пътните участъци са възможно най-кратки, което води до органичаване на автомобилните превози, които са най-неблагоприятни като въздействие върху околната среда.

Анализиран е начина и степента на съобразяване на целите по опазване на околната среда на национално и международно равнище, имащи отношение към НПКТРБ-2030 г., включени в някои от стратегиите, плановете и програмите, разгледани в т. 1.4. на ДЕО.

НПКТРБ има пряк принос за намаляване на въглеродните емисии, нисковъглеродната икономика и намаляване на емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт, както и положително въздействие по отношение на качеството на въздуха и ограничаване на замърсяването от сухопътния транспорт и е относим към всички мерки с такава насоченост в разгледаните документи.

За стратегиите, плановете и програмите, спрямо които НПКТРБ-2030 г. няма предвиждания, но реализирането му има отношение към техните цели и мерки са дадени препоръки за съобразяване в т. 7.1 на ДЕО.



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

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

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

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

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

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

6.1.1 Въздействие на ниво „Група мерки“

ГРУПА МЕРКИ 1 Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси
Обобщение за въздействието, прогноза за кумулативно въздействие: Не се очакват отрицателни въздействия. Очаква се косвен положителен, в т.ч. с положителен кумулативен ефект (при изпълнение на всички мерки от групата ефектът ще е най-положителен кумулиращо/с натрупване/ тъй като ще се подобрят максимално административни и организационни аспекти, свързани с КТ) от подобряване на административния и организационен капацитет и нормативната уредба.

ГРУПА МЕРКИ 2 Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Обобщение за въздействието, прогноза за кумулативно въздействие:



ГРУПА МЕРКИ 2 Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата

Потенциални положителни, в т.ч. положителни кумулативни въздействия (при изпълнение на всички мерки от групата ефектът ще е най-положителен кумулиращо/с натрупване/ тъй като ще се подобрят комплексно условия на експлоатация, свързани с КТ) върху: климат, КАВ, Отпадъци и МА, земи и почви, ландшафт, опасните химични вещества и смеси, вредни физични фактори, население и човешко здраве. Не се очакват отрицателни въздействия върху останалите компоненти и фактори на околната среда.

ГРУПА МЕРКИ 3 Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

Обобщение за въздействието, прогноза за кумулативно въздействие:

Като цяло, на ниво „група мерки“ въздействието ще е положително, в т.ч. кумулативно, за повечето компоненти и фактори на средата, свързано с предимствата на КТ (по-ниски емисии на вредни вещества, повишена пътна безопасност, ограничаване на шума, поради намаляване на автомобилните превози, намалена употреба на конвенционални горива в транспорта) пред самостоятелното използване на автомобилен транспорт за превози на товари.

Вероятни отрицателни въздействия се очакват основно в периода на строителство за мерките, предвиждащи строителство, но са вероятни и за периода на експлоатация, в зависимост от местоположението и параметрите на конкретните проекти. Затова за всички инфраструктурни мерки от групата е необходимо отчитане и съобразяване на базовото състояние на средата в района на реализация на инфраструктурните проекти, произтичащи от мерките (напр. близост до зони и обекти, подлежащи на здравна защита, състояние на КАВ в района, акустична характеристика на района, наличие на значими за биоразнообразието територии, наличие на зони за защита на водите и др.). При несъобразяване на базовото състояние и наличието на чувствителни територии при реализацията на проектите, е възможно включително и отрицателно кумулативно въздействие върху компонентите и факторите на средата, в т.ч. върху населението и човешкото здраве.

6.1.2 Оценка на ниво „мерки“

При оценката на мерките, на база анализите на компонентите и факторите на околната среда и предвид необходимостта от осигуряване на условия за предотвратяване или намаляване до незначителни на всички отрицателни въздействия са дадени предложения за включване към някои мерки от *Групи мерки 1 и 2*. Предложенията се отнасят за прилагане и съобразяване на законодателството, политиките и целите по опазване на околната среда, както и включване на изискванията за опазване на околната среда и човешкото здраве при идентифицирането на конкретни проекти.

Предложенията са описани подробно в *т. 7.1 Мерки за отразяване в окончателния вариант на плана*



По отношение на мерките от **Група мерки 3** са дадени следните обобщения:

Мярка 3.1 *Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София*

Мярка 3.3 *Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България*

Мярка 3.5. *Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България*

Мярка 3.7 *Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България*

Мярка 3.10 *Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин*

Обобщение за въздействието:

Мерките са с неутрално до косвено положително въздействие.

Мерките включва прединвестиционни проучвания и провеждане на изискващите се процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР. По този начин ще се гарантира опазването на околната среда и човешкото здраве при последващо реализиране на интермодалния терминал.

Мярка 3.2. *Изграждане на интермодален терминал в района на град София*

Мярка 3.4 *Изграждане на интермодален терминал в Северна България*

Мярка 3.6 *Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България*

Мярка 3.8 *Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България*

Мярка 3.9. *Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове*

Обобщение за въздействието:

Изграждането, модернизацията и развитието на обектите по мерки 3.2, 3.4, 3.6 и 3.8 се предшества съответно от мерки 3.1, 3.3, 3.5 и 3.7, в рамките на които ще бъдат извършени проучвания на най-благоприятните възможности за реализиране на терминала, в т.ч. по отношение на неговото местоположение и параметри, с оглед недопускане на значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве, в т.ч. ще бъдат проведени изискващите се процедури по ОВОС и ОС.

По отношение на мярката 3.9, въпреки че не са предвидени проучвания, прилагането на процедурите по ОВОС и ОС се изисква по нормативна уредба, съответно тези процедури ще бъдат проведени.

В тази връзка не следва да се очакват значителни отрицателни въздействия в резултат на мерките.

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



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

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

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

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



мярка 3.6 също няма основание за предположение за трансгранично въздействие.

- **Мярка 3.8** Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България – логистичните центрове/товарни селища като обекти са обикновено с по-малък мащаб и съоръжения и/или подобекти от интермодалните терминали – съответно въздействието е по-незначително или в краен случай аналогично на въздействието в резултат на изграждане и експлоатация на нови терминали.
- **Мярка 3.9** Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове – подобряването на довеждащата инфраструктура, още повече железопътна, ще е свързано с подобряване/положително въздействие на тази инфраструктура спрямо съществуващата към момента. Следователно мярката няма потенциал за значителни отрицателни въздействия, в т.ч. на територията на други държави.

Към **Третата група мерки** са направени и предложения от планиращия екип, като едно от тях е: **да се предприемат действия за развитие на железопътните линии между България и Румъния по линия на спазване на Европейската политика за транспортна свързаност и развитие на TEN-T мрежата.** Предложението (прието от МТИТС) не представлява мярка, свързана със строителство, тъй като от него произтичат единствено **проучвания** за възможностите за развитие на железопътните линии между двете държави.

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



6.3 Обобщения за въздействието на НПКТРБ – 2030 г.

В точката са направени обобщения за въздействието на НПКТРБ върху всеки от компонентите и факторите на околната среда, както и за човешкото здраве, като са разгледани и възможните и вероятни въздействия върху тях при строителство и експлоатация. Разгледано и оценено е и кумулативното въздействие.

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

Анализите на предполагаемото въздействие при прилагане на НПКТРБ – 2030 г. изисква определени мерки, при прилагането на които ще се осигури предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно компенсирание на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве. Мерките са мотивирани с очакваните резултати от прилагането им.

7.1 Мерки за отразяване в окончателния вариант на плана

- 1) В рамките на **Мярка 1.1** да се включи изискване в състава на Координиращия орган/Консултативния съвет да участва и представител на Министерство на околната среда и водите.

Очакван резултат: Съобразяване на законодателството, политиките и целите по опазване на околната среда при изпълнение на задачите му.

- 2) В обхвата на обученията по **Мярка 1.2** да се включат и теми, свързани с относимото законодателството по опазване на околната среда за развитието на комбинирания транспорт

Очакван резултат: Повишаване на административния капацитет на заинтересованите органи за съобразяване и спазване на екологичното законодателство.

- 3) В рамките на **Мярка 2.1** да се предвидят критерии, свързани с опазване на околната среда и човешкото здраве, които да се прилагат в процеса на идентифициране на стратегическите инвестиционни проекти



Очакван резултат: Предвид, че един от очакваните резултати от изпълнението на мярката е идентифицирането на стратегически инвестиционни проекти по протежение на международни релации за развитие на КТ: България – държави членки на ЕС; България – Русия; Европа – Каспийски регион; Европа – Близък Изток и др., при изследванията следва да бъдат съобразени и изискванията за опазване на околната среда и човешкото здраве, т.е. идентифицирането на проектите да се извършва при съобразяване и на критерии за опазване на околната среда и човешкото здраве.

- 4) Към *Мярка 2.3* да се добави изискване: „В процеса на разработване на схемата за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт следва да се интегрират и относими изисквания за опазване на околната среда, приложими за подвижния състав, транспортните единици и процесите по претоварване“.

Очакван резултат: Осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване, което да не носи рискове за околната среда или тези рискове, в случай, че не могат да се избегнат напълно, да са ограничени до минимум.

- 5) Да се разшири *Препоръката*, описана към втора група мерки: „*Да се преразгледа политиката на Република България за облагане с акциз на горивото за вътрешно водно плаване*“ като в рамките на преразглеждането задължително се добавят критерии, които следва да са изпълнени за да се ползва облекчението, свързани с използването на биогорива, с оглед ограничаване на емисиите на парникови газове от водния товарен транспорт, както и за горива с ниско съдържание на сяра – съгласно изискванията на Директива 2012/33/ЕС за изменение на Директива 1999/32/ЕО на Съвета по отношение на съдържанието на сяра в корабните горива.

Очакван резултат: Недопускане на отрицателно въздействие за изменението на климата и КАВ, в резултат на облекченията и спазване на нормативната уредба и целите и политиките за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта.



7.2 Мерки за изпълнение по време на изпълнението/прилагането на плана

А. Общи мерки:

- 1) Инвестиционни проекти/проектни предложения, произтичащи от третата група мерки на НПКТРБ - 2030 г. и очертаващи рамка за бъдещо развитие на инвестиционни предложения/планове, програми или проекти, за които се изисква процедура по ОВОС/ЕО (по реда на Закона за опазване на околната среда) и/или процедура по оценка на съвместимостта с предмета и целите на опазване на защитени зони (по реда на Закона за биологичното разнообразие) да се одобряват, в това число и по реда на съответния специален закон само след произнасяне с акт за съгласуване от компетентните органи по околна среда и при съобразяване с условията и мерките в съответния акт.

Очакван резултат: Осигуряване на прилагането на всички нормативни и поднормативни актове на екологичното законодателство и осигуряване на адекватна защита на околната среда и населението при реализиране на инвестиционните предложения, произтичащи от третата група мерки на проекта на НПКТРБ – 2030 г.

- 2) Разработване и прилагане на Планове за управление на въздействията върху околната среда за етапа на строителство и експлоатация на инвестиционните предложения, произтичащи от третата група мерки на проекта на НПКТРБ – 2030 г.

Очакван резултат: Адекватно прилагане на всички условия и мерки от крайните административни актове по ОВОС/ЕО/ОС, както и прилагане на добри практики за ограничаване на отрицателните въздействия върху околната среда и човешкото здраве при изпълнение на инвестиционните предложения, произтичащи от проекта на НПКТРБ – 2030 г.. Ясно определяне на начина на контролиране на тези дейности и разпреляне на отговорностите за опазването на околната среда.

Б. Мерки по компоненти и фактори на средата:

Изменение на климата и качество на атмосферния въздух

- 1) Съобразяване и интегриране на Приложение 7 „Оценка на сектор „Транспорт“ към Национална стратегия и План за действие за адаптация към изменението на климата относимите варианти за адаптиране, при изпълнението на третата група мерки на НПКТРБ-2030 г.



Очакван резултат: Интегриране на относимите мерки/варианти за адаптиране и предвиждане на необходимостта от осигуряване на адаптивност и устойчивост на проектите на последиците от изменението на климата.

- 2) Ограничаване на праховите емисии при товарене/разтоварване, транспортиране и складиране на земни маси и строителни материали съгласно изискванията на чл.70 от Наредба № 1 от 27.06.2005 г.

Очакван резултат: Ограничаване на емисиите на прах по време на извършване на строителните дейности.

- 3) Да се оросяват строителните площадки по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време по време на строителството на обектите

Очакван резултат: Ограничаване на емисиите на прах по време на извършване на строителните дейности.

Води

- 4) При изпълнение на планираните инфраструктурни проекти в обхвата на НПКТРБ - 2030 г. е необходимо спазване на следните изисквания, забрани и ограничения в ЗВ:
 - a. Дейности, свързани с водоземане и ползване на воден обект, подлежат на разрешителен режим съгласно чл. 44 и чл. 46 от ЗВ, освен в случаите описани в чл. 58 от ЗВ. Разрешителни за водоземане и ползване на воден обект се издават при спазване изискванията на Глава четвърта „Разрешителен режим“ и Глава осма „Опазване на водите и водните обекти“ от ЗВ и нормативните актове по прилагането му;
 - b. Всички дейности да бъдат съобразени с *Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;*
 - c. За опазване на подземните води от замърсяване се прилагат разпоредбите на чл. 46, ал. 2 и чл. 118а. ал. 1, т. 2, 3, и 4 от ЗВ: „т. 2 - обезвреждането, включително депонирането на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземните води; т. 3 - други дейности



- върху повърхността и в подземния воден обект, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; т. 4 - използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води“;
- d. За недопускане и предотвратяване на замърсявания и аварии, по отношение на повърхностните и подземните води е необходимо спазване на изискванията на чл. 131 от ЗВ: „При аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите, собственикът или лицето, експлоатиращо обекта - източник на замърсяване, включително и насипища, е длъжно да вземе необходимите мерки за ограничаване или ликвидиране на последиците от замърсяването съгласно предварително изготвен аварийен пит и незабавно да уведоми басейновите дирекции и органите на Министерството на вътрешните работи“;
 - e. За недопускане нарушаване на целостта и единството на хидроложкия цикъл и на природната водна система се прилагат разпоредбите на чл. 7, ал. 1 от ЗВ;
 - f. В съответствие с разпоредбите на чл.116 от ЗВ, всички води и водни обекти следва да се опазват от замърсяване и увреждане. При реализиране на плана да се предвидят мерки за недопускане на влошаване на състоянието на повърхностните и подземните води;
 - g. При дейности, попадащи в определени РЗПРН в обхвата на заливане, следва да се предприемат мерки за защита от вредното въздействие на водите. При планиране на мерките може да се ползва Националния каталог от мерки за управление на риска от наводнения;
 - h. С цел защита на крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата да се изпълняват разпоредбите на чл. 134 от ЗВ, като не се допуска: депониране и третиране на отпадъци; строителство на стопански и жилищни постройки; миенето и обслужването на транспортни средства и техника;
 - i. Съгласно чл. 143 от ЗВ - За защита от вредното въздействие на водите се забранява -съхраняването или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения;



- ј. Съгласно чл.146. ал.1 от ЗВ за забрана на разполагането на стопански постройки в заливаемите тераси на реките и сервитута на хидротехническите съоръжения и язовирните стени.

Очакван резултат: Спазване на законодателството и опазване на водите.

- 5) Задължителен хидроморфологичен мониторинг по време на етапа на строителството на пунктове в границите на водни тела, повлияни от строителството на инфраструктура.

Очакван резултат: Контрол на хидроморфологичните параметри на речните течения в резултат от строителството на инфраструктура.

- 6) При строителни дейности, задължително към Плановете за управление на околната среда да се постави условие за осигуряване на механизми за контрол на генерираните отпадъци при ремонтни, строителни и транспортни дейности;

Очакван резултат: Намаляване или елиминиране на замърсяванията на водите (повърхностни, подземни, зони за защита на водите, риск от наводнения), в периода на строителство.

- 7) В етапа на проектиране за всички инвестиционни предложения да се съгласува със съответната БД разположението на терен на инвестиционното намерение спрямо определените РЗПРН.

Очакван резултат: Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху водите и риска от наводнения.

- 8) В етапа на проектиране за всички инвестиционни предложения да се съгласува със съответната БД разположението на терен на инвестиционното намерение спрямо СОЗ. Стриктно спазване на съответните забрани и ограничения в поясите на СОЗ, регламентирани в Наредба № 3/16.10.2000г. на МОСВ, МРРБ и МЗ (ДВ бр.88/2000г.) за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и определените РЗПРН.

Очакван резултат: Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху водите използвани за питейно-битово водоснабдяване и минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.



- 9) При изпълнение на мерки 3.5 и 3.6 от проекта на НПРКТРБ - 2030 г. да се съобразят относимите мерки от Програмата от мерки на Морската стратегия на Република България.

Очакван резултат: Осигуряване на съответствие с Морската стратегия на Република България.

Земни недра

- 10) Задължителен хидроморфологичен мониторинг по време на етапа на строителството на пунктове в границите на водни тела, повлияни от строителството на инфраструктура.

Очакван резултат: Контрол на хидроморфологичните параметри на речните течения в резултат от строителството на инфраструктура

- 11) Задължително извършване на проучвателни сондажи, чието местоположение и дълбочина трябва да бъдат съгласувани с инвеститора. Извършване на полеви изпитвания, както и вземане и лабораторен анализ на земни и водни проби. Всички дейности – полеви, лабораторни и камерални трябва да съответстват на действащите нормативни уредби.

Очакван резултат: Установяване литоложките разновидности в отделните области. Точното определяне на вида и мощността на литоложките пластове, техните физико-механични, якостни и деформационни показатели, както и химичния състав на подземните води. Намаляване и ограничаване на отрицателното въздействие върху геоложката основа и подземните води при строителството на обектите.

- 12) Задължителни проучвания на обектите и терените в непосредствена близост до тях за установяване на опасни за проектираното строителство физико-геоложки явления и процеси.

Очакван резултат: Установяване на наличие или липса на такова на свлачища, срутища, карст и др. с цел намаляване и ограничаване на отрицателното въздействие върху геоложката основа при строителството на обектите.

Земни и почви



13) За всяко инвестиционно предложение да бъдат предвидени мерки за опазване на почвите от замърсяване, ерозия, свлачища и други деградационни процеси, съобразно геоложките и хидроложки проучвания, почвено-географските и климатичните характеристики на района.

Очакван резултат: Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху състоянието и структурата на почвите, опазване на повърхностни и подземни води.

14) За всяко едно инвестиционно предложение (в зависимост от конкретното местоположение и при необходимост) трябва да бъдат предприети дейности, насочени към укрепване на речните брегове и корита, с цел защита от ерозия и приоритетно прилагане на биологично укрепване;

Очакван резултат: Осигуряване на поддържането на минимум добро хидроморфологично състояние на водните тела от категория „река“ и опазване от загуба на почви.

15) Разработване и спазване на работни инструкции за предотвратяване на разливи на нефтопродукти, използване на съвременни технологии и материали за ликвидиране на непредвидени разливи от нефтопродукти и замърсяване на почвите.

Очакван резултат: Намаляване или елиминиране на отрицателното въздействие върху състоянието на почвите.

16) В крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата се забранява: складиране на пестициди, депониране и третиране на отпадъци - обезвреждането, включително депонирането на приоритетни вещества, които могат да доведат до замърсяване на почвите и непряко отвеждане на замърсители в подземните води;

Очакван резултат: Опазване на почвите и водните обекти от изтощаване, замърсяване и увреждане с цел поддържане на здравословна околна среда, съхраняване на екосистемите, запазване на ландшафта и предотвратяване на стопански щети.

17) Да не се извършват дейности, водещи до засоляване, вкисляване и замърсяване на почвите с вредни вещества; Изграждане на противоерозионни и хидромелиоративни съоръжения в случаите, когато това води до увреждане на почвите.

Очакван резултат: Предотвратяване или намаляване на замърсяването на почвите и водите при източника на замърсяване;



18) За инвестиционните проекти (при необходимост и в зависимост от местоположението) да се заложи приоритетно прилагане на биологично укрепване, както и използване на съвременни технологии и материали по предотвратяване на ерозия и свлачища по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата, както и недопускане на замърсяване с нефтопродукти, тежки метали и засоляване на почвите.

Очакван резултат: Стабилизиране и опазване на прилежащите земи почви от замърсяване и загуба на почвен материал.

Биологично разнообразие, защитени зони и защитени територии

19) При модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура, да се проучат и предвидят на подходящи места изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на дивите животни, комбинирано с прегради, предпазващи ги от излизане на пътното платно, вкл. предпазни прегради за птици и прилепи.

Очакван резултат: Намаляване негативните ефекти върху животинските видове, включително и такива, предмет на опазване в ЗТ и ЗЗ.

20) В проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти да не се използват инвазивни видове (за референции: <https://easin.jrc.ec.europa.eu/>).

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

Ландшафт

21) Изпълнение на проектите за рекултивация и ландшафтно оформяне с растителност за инфраструктурните обекти – транспортна инфраструктура..

Очакван резултат: Смекчаващо въздействие - визуално включване на обектите и приобщаване в локалния ландшафт.

Културно-историческо наследство:

22) Още на най-ранен етап, при определяне на трасетата и площите, на които ще се осъществява строителство да се информира НИНКН за местоположението на обектите, за да се направи консултация за идентифициране на потенциално



застрашени културно-исторически обекти. При идентифициране на такива да се действа съгласно ЗКН, чл. 161 и чл. 147.

Очакван резултат: Най-ранно идентифициране на НКЦ и предприемане на необходимите действия за спасяване на новооткритите културно-исторически обекти и пълно изключване на възможност за унищожаване на НКЦ.

Отпадъци:

23) Всеки проект (за инфраструктурните мерки от третата група мерки по плана) да съдържа ПУСО, където да е описано управлението на отпадъците - събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба, начините на контрол и отговорностите на фирмата-изпълнител.

Очакван резултат: Ограничаване на вероятността от замърсяване на работните площадки и прилежащите територии вследствие реализацията на проектите и адекватно управление на потоците отпадъци съгласно нормативните изисквания.

Вредни физични фактори, в т.ч. здравен риск

24) Във фазата на проектиране, към документацията на инфраструктурните обекти да се изработят акустични проекти за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения.

Очакван резултат: Своевременно идентифициране на евентуални проблемни участъци и предотвратяване вероятността от повишаване на фоновия шум над допустимите стойности.

25) За всички дейности по НПКТРБ свързани със строителни процеси да се спазват следните ограничения:

- a. строителните дейности да се извършват през светлата част от деня, за обектите в или в близост до населените места;
- b. в етапа на строителство, при необходимост да се поставят временни шумозащитни екрани между съответните строителни участъци и жилищни терени, или обекти с повишени изисквания (училища, детски градини, болници, зони за отдих и др.), разположени в непосредствена близост до строителния обект

Очакван резултат: Ограничаване на въздействието върху фоновия шум на селищната среда по време на строителния процес.



26) След въвеждане в експлоатация на съответния линеен инфраструктурен обект да се предвиди извършването на контролни измервания на шумовото ниво в най-близките жилищни сгради и райони за доказване акустичната ефективност на изпълнените съоръжения.

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

Опасни химични вещества и смеси, риск от големи аварии и свързания с тях здравен риск

27) При устройственото планиране на територията и планирането на защитата на населението и околната среда, свързани с комбиниран транспорт, да се прави детайлно обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал в близост до проектираните обекти и трасета.

Очакван резултат: Намаляване на риска от големи аварии и засягането на транспортни трасета.

28) Проектите за изграждане на нови интермодални терминали, логистични центрове/товарни селища и довеждащата инфраструктура до тях, да се съобразят с наличието на ПСНРП и ПСВРП в района. При наличие в близост на такива предприятия, да се съобразят външните граници на безопасна зона около съответното предприятие.

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

Население и човешко здраве, здравен риск

29) При изпълнение на прединвестиционните проучвания и при проектирането на инфраструктурните обекти и съоръжения от третата група мерки на проекта на НПКТРБ-2030 г. местоположението на обектите да бъде съобразено с очакваните емисии на вредности в околната и жизнената среда и наличието на обекти, подлежащи на здравна защита, както и зони и територии, в които са разположени такива обекти.

8 Мотиви за избор на разгледаните алтернативи



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

Анализът на „нулевата алтернатива“, направен в т.2.2 на ДЕО, показва, че тя е с неблагоприятно въздействие от алтернативата за реализиране на НПКТРБ – 2030 г.

Алтернативата за реализиране на НПКТРБ – 2030 г. е като цяло с положително въздействие върху околната среда, в т.ч. върху населението и човешкото здраве, тъй като планът ще допринесе за ограничаване на автомобилните превози на товари и свързаните с това ползи и положителни ефекти по отношение на изменението на климата, емисиите на вредни вещества от транспорта, и свързаните с това вторични положителни въздействия за останалите компоненти и фактори на средата. Тази съвкупност от въздействия ще доведе и до ограничаване на неблагоприятното въздействие на автомобилния транспорт, свързан с превоз на товари, върху населението и човешкото здраве.

Във връзка с горното, по-благоприятно за околната среда и здравето на хората е реализирането на плана, при задължително спазване на всички препоръчани мерки в т. 7 на ДЕО, както и всички законови и подзаконови нормативни актове обвързани с опазването на отделните компоненти на околната среда, вкл. човешкото здраве.

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

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

Описани са основните стъпки при изготвяне на Доклада за ЕО.

Изброени са основните **нормативни актове**, които са съобразени при изготвяне на доклада за ЕО, както и **източниците на информация**.

За изготвяне на Доклада за ЕО е използвана и следната **документация**:

- Проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“;
- Писмо с изх. № ЕО-40/22.01.2020 г. на Министъра на околната среда и водите;
- Получени становища в резултат на проведените консултации по заданието за обхвата и съдържание на Доклада за ЕО



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

Наблюдението и контролът на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на прилагането на НПКТРБ – 2030 г., се извършва с проследяване на изпълнението на препоръчани от компетентния орган по околна среда мерки. На база резултатите и изводите от анализите и оценките на въздействие върху околната среда и човешкото здраве по-долу са предложени мерки с измерими индикатори, по които ще се определя наличието или липсата на значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на плана. Мерките са съотносими с подробността на предвижданията на плана.

Таблица 10-1 Мерки и индикатори за наблюдение и контрол

№	Мярка по наблюдение и контрол	Индикатор и, мерна единица	Периодичност на отчитане	Източник на информация/ Отговорен орган за изпълнението
1.	Аварийни разливи и др. създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащи земи на обекти в обхвата на плана	Бр./площи (дка)	Периодично (при необходимост)	Бенефициенти
2.	Мониторинг на ерозионни и свлачищни процеси по протежение на канавките за отвеждане на водите от пътищата, предмет на НПКТРБ-2030г.	Засегнати площи (дка)	Периодично	Бенефициенти
3.	Изпълнени проекти за ландшафтно оформяне и рекултивация	Площ	Периодично, при извършване на дейността	Бенефициенти



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

№	Мярка по наблюдение и контрол	Индикатор и, мерна единица	Периодичност на отчитане	Източник на информация/ Отговорен орган за изпълнението
4.	Мониторинг на местообитанията и видове в защитени зони, засегнати от инфраструктурните мерки по НПКТРБ-2030г.	Природозащитно състояние	За периода на действие на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	Бенефициенти
5.	Мониторинг на популации на конзервационно значими видове растения и животни в обхата на въздействие на инфраструктурните мерки по НПКТРБ-2030г.	Състояние на популациите им	Съгласно НСМБР	Бенефициенти
6.	Проследяване на динамиката на шумовите нива, които се регистрират от Националната система за мониторинг на шума в урбанизираните територии засегнати от реализацията на НПКТРБ-2030 г. - преди и след реализация му.	Бр. на пунктовете, в които се регистрират наднормени шумови нива	Ежегодно	ИАОС/РЗИ
7.	Проведени археологически проучвания при отделните проекти при прилагане на НПКТРБ-2030 г.	Бр. идентифицирани културни ценности; извършени	Преди започване на строителството	Бенефициенти



№	Мярка по наблюдение и контрол	Индикатор и, мерна единица	Периодичност на отчитане	Източник на информация/ Отговорен орган за изпълнението
		мероприятия по ЗКН (описания)		
8.	Приети Планове за управление на строителни отпадъци преди започване на строителството	Бр. утвърдени планове	Преди започване на строителството	Бенефициенти/ Изпълнител на строителството
9.	Контрол на спазване на условията и мерките от издадените крайни административни актове по ОВОС/ЕО/ОС	Брой предписания, констативни протоколи, наложени санкции от компетентните орган	По време на изпълнение	Бенефициенти

11 Заключение на екологичната оценка

На база на анализите и оценките в ДЕО, при съобразяване на получените становища по време на процедурата по ЕО, заключението на експертите от екипа, изготвили ДЕО, е следното:

Въз основа на извършения анализ на **климата и климатичните фактори** и на очакваното въздействие на НПКРТБ-2030 г. върху тях, може да се обобщи, че изпълнението на Плана ще спомогне за изпълнение на общата цел за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г., в съответствие с Рамката за политиките по климат и енергетика до 2030 г.

В заключение на извършения анализ на състоянието на **атмосферния въздух** и очакваното въздействие при реализация на Плана, може да се обобщи, че реализацията му ще подпомогне намаляването на емисиите на азотни оксиди, които са емитирани основно от автомобилните транспортни средства. Изпълнението на Плана ще има принос за постигането



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

на националните тавани на емисиите на основните замърсители в съответствие с европейското законодателство (Директива 2016/2284) и Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020- 2030 г.

При реализацията на НПКТРБ-2030 не се очакват значителни отрицателни последици върху **водите**, при изпълнението на мерките в **т.7 на ДЕО** за ограничаване на възможните отрицателни въздействия върху водите. Законосъобразното прилагане на Плана ще допринесе за постигане на екологичните цели на ПУРБ, целите на ПУРН и адаптиране към условията на изменящия се климат.

При спазване на нормите за проектиране в частта за изготвяне на инженерно-геоложки доклади и препоръчаните мерки в **т.7 на ДЕО** не се очаква значително отрицателно въздействие върху **земните недра**.

Не се очаква значително отрицателно въздействие върху **почвите и почвеното плодородие**. При **земеползването** – те са преки и необратими – отнемане на земи за целите на транспорта. Въздействията са ограничени и допустими при изпълнение на условията и мерките дадени в Решенията по ЕО/ОВОС на инвестиционните предложения.

При спазване на предписаните мерки в **т.7 на ДЕО**, реализацията на плана ще окаже незначително въздействие върху биологичното разнообразие

Реализацията на плана предполага преки, косвени, относителни въздействия върху визуалността на локалния **ландшафт** (останалите компоненти на околната среда и връзката с ландшафта - геология, води, флора и фауна, шум и т.н. са разгледани в доклада). Предвид новите технологии, прилагани в транспортните системи, осигуряващи безопасност на транспорт на хора и товари, не се очакват негативни въздействия върху ландшафта. Пормяна във визуалността на локалния ландшафт ще има, но основният тип (клас) ландшафт остава непроменен. При спазване на предписаните мерки, въздействията са ограничени и допустими.

Реализацията на НПКТРБ – 2030 г.. ще доведе до дълготрайни преки и косвени положителни въздействия за **материалните активи**, вложени в развитието на комбинирания транспорт, осъществяване на иновативни решения, екологосъобразни технологии и реализация на проекти, осигуряващи необходимите параметри и условия за развитие на комбиниран транспорт, съгласно европейските стандарти за безопасно и сигурно транспортиране на товари и осигуряване на условия на труд и почивка за работещите в тази система.

При реализирането на всяко инвестиционно предложение свързано със строителни дейности по нов терен, трябва да се прилагат всички разпоредби на ЗКН и специализираната



нормативна база към него, за прилагане на мерки за защитата на **културните ценности**. При тези условия не се очаква отрицателно въздействие върху НКЦ при реализирането на НПКТРБ – 2030 г. Осъществяването на проектите при тези условия имат потенциала за реален и положителен ефект върху изучаването на културната история на България с увеличаване на информацията за историческите епохи, за които са открити нови данни. Новооткритите артефакти се добавят към музейните сбирки и надграждат познанията за културно-историческото развитие на държавата. При спазване на посочените изисквания не се очаква възникване на проблеми с опазването на културно-историческото наследство от прилагането на НПКТРБ – 2030 г.

Строителните дейности при реализиране на проекти свързани с НПКТРБ – 2030 г. ще бъдат основния източник за образуване на **отпадъци**, които са временни и локални – в обхвата на строителството. При изпълнение на ПУСО и законосъобразно управление на генерираните отпадъци, не може да се очаква значително отрицателно въздействие.

Като цяло реализацията на НПКТРБ-2030 г. ще доведе до положителни промени в **акустичната среда** на иначе силно натоварените агломерации.

Предвижданията на Плана, в т.ч. изпълнението на инфраструктурните мерки от него, не води до увеличаване на **риска от големи аварии**, като при разработването на конкретни проектни предложения е необходимо да бъде направено обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал в близост до новите обекти.

Въздействието на НПКТРБ-2030 г. ще има като цяло положителни последици за **населението и човешкото здраве**, благодарение на очакваното подобряване на КАВ, ограничаване на шума от автомобилния транспорт на товари, повишаване на пътната безопасност, подобряване на трафика по пътищата, редуциране на риска от транспортни злополуки. Потенциал за отрицателно въздействие има на ниво „мерки“ и то единствено за инфраструктурните мерки от трета група, като в тази връзка е задължително изпълнение на мерките от т.7 на ДЕО.

На база анализите, оценките и заключенията, направени по-горе, препоръчвам съгласуване на проекта на НПКТРБ – 2030 г., при задължително спазване и изпълнение на мерките препоръчани в т. 7 на Доклада за ЕО.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

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

Получените в резултат на консултациите по Заданието за определяне на обхвата и съдържание на ДЕО становища и начинът им на съобразяване с мотивите за това, са дадени в **таблица 12-1**, а получените в резултат на консултациите по ДЕО становища и начинът им на съобразяване с мотивите за това – в **таблица 12-2**, към доклада за ЕО. Копия на становищата по Заданието за обхват и съдържание и становищата по ДЕО са налични в ПРИЛОЖЕНИЕ 3.