



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Дирекция „Екологична оценка, оценка на въздействието върху околната среда и предотвратяване на замърсяването“

Изх. № ЕО-40/17.09.2021 г.

ДО
Г-Н ХРИСТО АЛЕКСИЕВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА
1000, гр. София, ул. „Дякон Игнатий“ № 9

| | |
|---|------------------|
| Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията | |
| София 1000, ул. "Дякон Игнатий" №9, тел. 02 9409/568; 662; 650 | |
| Рег. № | 04-М-35/17.09.21 |
| Дата | |

**КОПИЕ:
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ**

На Ваш изх. № 04-11-35/23.06.2021 г.

Относно: Становище по екологична оценка (ЕО) за Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

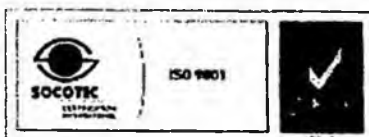
УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН АЛЕКСИЕВ,

Приложено Ви изпращаме Становище по ЕО № 5-4/2021 г., с което министърът на околната среда и водите съгласува Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПКТРБ-2030 г.)

На основание чл. 27, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми* (Наредба за ЕО) като възложител на програмата, имате задължение в 3-дневен срок от получаването да обявите Становището по ЕО чрез страницата си в интернет и/или по друг подходящ начин.

На основание чл. 29, ал. 1 от *Наредбата за ЕО* следва преди одобряването на окончателния проект на плана, да представите в МОСВ обобщена справка, включваща анализ на:

- съответствието на НПКТРБ-2030 г. с основните резултати и препоръки от документацията по ЕО, с резултатите от консултациите, с условията, мерките и ограниченията, включени в Становището по ЕО;
- съответствието на НПКТРБ-2030 г. с обосноваването в Становището по ЕО алтернатива по чл. 26, ал. 2, т. 6 от *Наредбата за ЕО*;
- степента, в която мерките по чл. 26, ал. 2, т. 7 и т. 8 от *Наредбата за ЕО* са предвидени в плана.



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6391; факс: +359(2) 981 43 93



Съгласно изискванията на нормативната уредба, писменото произнасяне на МОСВ по посочената по-горе обобщена справка трябва да е налично преди одобряването на НПКРТРБ-2030 г.

В изпълнение на разпоредбата на чл. 27, ал. 1, т. 3 от *Наредбата за ЕО* предоставяме копие на Становището по ЕО на Министерския съвет (МС).

Приложение:

1. Оригинал на Становище по ЕО № 5-4/2021 г. за МТИТС и копие за МС.

На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД

ПЕТЪР ДРАГОЕВ

Директор на дирекция „Екологична оценка,
оценка на въздействието върху околната среда и
предотвратяване на замърсяването





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

СТАНОВИЩЕ ПО ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

№ 5-4/2021 г.

На основание чл. 84, ал. 1 и 2, и чл. 88, ал. 1 от *Закона за опазване на околната среда* (ЗООС), чл. 26, ал. 1, т. 1 и ал. 2 от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми* (Наредбата за ЕО), във връзка с чл. 31, ал. 4 от *Закона за биологичното разнообразие* (ЗБР) и чл. 36, ал. 4 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС)

СЪГЛАСУВАМ

Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

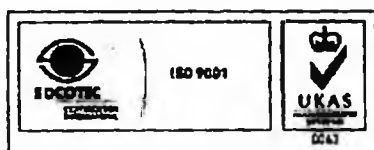
Възложител: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Характеристика на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

Съгласно представената информация и методологията за стратегическо планиране в Република България, Националният план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. (НПРКТРБ-2030 г.) се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Планът представлява един от оперативните документи за осъществяване на националната транспортна стратегия.

Проектът на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г., включва следните дейности:

- *Дейност 1:* „Анализ на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт в България“;
- *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.“;
- *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“;



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



- *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“;

- *Дейност 5:* „Проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.“;

- *Дейност 6:* „Организиране на срещи със заинтересованите страни. Проучване на мнението на заинтересованите страни.“

- *Дейност 7:* „Стратегическа екологична оценка на проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България“.

Като резултат от всички извършени анализи е предложен пакет от мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

Проектът на плана включва три групи мерки:

I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси;

II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата;

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

Третата група мерки включва такива, които имат характер на инвестиционни предложения – *Мярка 3.1* Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София; *Мярка 3.2* Изграждане на интермодален терминал в района на град София; *Мярка 3.3* Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България; *Мярка 3.4* Изграждане на интермодален терминал в Северна България; *Мярка 3.5* Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България; *Мярка 3.6* Модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България; *Мярка 3.8* Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, които са обикновено с по-малък мащаб и съоръжения от интермодалните терминали; *Мярка 3.9* Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътни-пътни терминали и логистични центрове.

НПРКТРБ до 2030 г. се разработва за територията на Република България, като идентифицираните проекти ще се изпълняват в границите на страната.

поради следните мотиви:

1. Националният план е съобразен с наличните съотносими стратегически документи на национално и европейско ниво, имащи отношение към него, включително и с такива, поставящи цели по опазване на околната среда.

2. Съгласно извършените в доклада за екологична оценка анализи по компоненти и фактори и изводи за очакваните въздействия върху околната среда и човешкото здраве на ниво „Група мерки“ е направено обобщение за:

2.1. Възможното въздействие на ниво *Група мерки I. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси* – посочено е, че не се очакват отрицателни въздействия. Очаква се косвен положителен ефект, в т.ч. с положителен кумулативен ефект, тъй като ще се подобрят максимално административни и организационни аспекти, свързани с комбинирания транспорт от подобряване на административния и организационен капацитет.

2.2. Възможното въздействие на ниво *Група мерки II. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата* – мерките от групата като цяло са свързани с подобряване на експлоатационни параметри на комбинирания транспорт, в т.ч. въвеждане на информационни системи, които ще повишат безопасността на

превозите и ще ограничат риска от неблагоприятни въздействия върху здравето на работещите на обектите. Въздействието е оценено като косвено и положително.

2.3. Възможното въздействие на ниво *Група мерки III. Мерки, обхващащи подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудване на терминалите* – като цяло въздействието ще бъде положително, в т.ч. кумулативно за повечето компоненти на околната среда, свързано с предимствата на комбинирания транспорт (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, както и за периода на експлоатация, в зависимост от местоположението и параметрите на предложенията. За всички инфраструктурни мерки от групата евентуални отрицателни въздействия ще бъдат ограничени чрез изпълнение на условията и мерките в административните актове, издавани в процедурите по реда на глава шеста от ЗООС.

3. Съгласно направените в доклада за екологична оценка анализи, изводи и заключения за очакваните въздействия върху околната среда и човешкото здраве:

3.1. „*климат и климатични фактори*“ – направеното обобщение за очакваното въздействие на НПКТРБ – 2030 г. върху тях е, 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.

3.2. „*атмосферен въздух*“ – реализацията на плана ще подпомогне намаляването на емисиите на азотни оксиди, емитирани основно от автомобилните транспортни средства. Изпълнението на плана ще има принос за постигането на националните тавани на емисиите на основните замърсители в съответствие с европейското законодателство и Националната програма за контрол на замърсяването на въздуха 2020-2030 г

3.3. „*води*“ – при реализацията на инфраструктурните проекти, включени в НПКТРБ – 2030 г. не се очаква дълготрайно негативно въздействие върху състоянието на повърхностните и подземните води. Предвидените с плана строителни дейности могат да окажат въздействия върху водите, свързани с хидроморфологичното им състояние, в локален обхват и за периода на строителство. Не се очаква кумулативно въздействие.

3.4. „*земеползване*“ – въздействията са преки и необратими, тъй като се отнемат земи за целите на транспорта. Евентуалните отрицателни въздействия върху почвите ще бъдат ограничени чрез изпълнение на условията и мерките в административните актове, издавани в процедурите по реда на глава шеста от ЗООС.

3.5. „*ландшафт*“ – реализацията на плана предполага преки, косвени, относителни въздействия върху визуалността на локалния ландшафт. Предвид новите технологии, прилагани в транспортните системи, осигуряващи безопасност на транспорта на хора и товари, не се очакват негативни въздействия върху ландшафта. Основният тип ландшафт остава непроменен.

3.6. „*материални активи*“ – реализацията на плана 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.

3.7. Реализацията на плана се очаква да доведе до положителни промени в акустичната среда на силно натоварените агломерации.

3.8. Предвижданията на плана, в т.ч. изпълнение на инфраструктурните мерки от него не води до увеличаване на риска от големи аварии. При разработване на конкретни

проектни предложения ще бъде направено обследване за наличие на предприятия с рисков потенциал в близост до новите предложения.

3.9. „население и човешко здраве“ – въздействието на плана ще има като цяло положителни последици за населението и човешкото здраве, предвид очакваното подобряване на качеството на атмосферния въздух, ограничаване на шума от автомобилния транспорт на товари, повишаване на пътната безопасност, подобряване на трафика по пътищата.

4. В доклада за екологична оценка са препоръчани адекватни мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от реализирането на НПКТРБ-2030 г., чрез които очакваните отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве при изпълнение на дейностите по НПКТРБ-2030 г. да бъдат сведени до минимум.

5. В доклада за ЕО е разгледана „нулева“ алтернатива, като направеният анализ показва, че същата е с по-неблагоприятно въздействие от предложената за съгласуване алтернатива за реализиране на НПКТРБ-2030 г.

5.1. 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 изменението на климата, емисиите на вредни вещества от транспорта, и свързаните с това вторични положителни въздействия за останалите компоненти и фактори на средата.

5.2. По-благоприятно за околната среда и здравето на хората е реализирането на плана, при задължително спазване на всички препоръки и мерки в доклада за екологична оценка, както и всички законови и подзаконови нормативни актове, свързани с опазване на компонентите на околната среда, включително човешкото здраве.

6. Съгласно направената проверка за допустимост по смисъла на чл. 36, ал. 2 от *Наредбата за ОС* проектът на НПКТРБ-2030 г. е допустим при съобразяване на произтичащите от него планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с:

- режимите на защитените територии, определени със *Закона за защитените територии*, заповедите за обявяването им и с утвърдените планове за управление;
- режимите на защитените зони, определени със заповедите за обявяването им и плановете им за управление.

7. На основание чл. 36, ал. 3 от *Наредба за ОС*, въз основа на критериите по чл. 16 от същата е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която НПКТРБ до 2030 г. няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони от мрежата „Натура 2000“, поради следните мотиви:

- Проектът на „*Национален план за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г.*“ е стратегически документ, включващ анализ на транспортната инфраструктура, на товарния трафик, на националното законодателство в областта на комбинирания транспорт и опита при прилагането на мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в други държави членки на Европейския съюз, както и предложения за промени в законодателството. Повечето от проектите, включени в плана са с проведени съгласувателни процедури по реда на екологичното законодателство, поради което с продължаването им не се променя характера на оценката в рамките на стратегическото планиране по отношение на въздействието им върху предмета и целите на защитените зони от мрежата „Натура 2000“;

- Формулираните цели и приоритети на политиката, за реализацията на които планът ще допринесе, няма да доведат до значителни отрицателни въздействия върху територия от мрежата „Натура 2000“ при спазване на условието, посочено в т. I.B.1:

8. Не се очаква трансгранично въздействие върху околната среда и човешкото здраве при реализиране на плана.

9. В хода на процедурата по екологична оценка са проведени консултации, резултатите от които са съобразени мотивирано и по подходящ начин. Не са получени мотивирани възражения по законосъобразност по време на консултациите.

10. В хода на процедурата по екологична оценка са изискани и съответно предоставени становища по смисъла на чл. 155, ал. 1, т. 23 от *Закона за водите (ЗВ)*, както следва:

10.1. С писмо, с вх. № ЕО-40/02.03.2021 г. на МОСВ, Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ (БД ЗБР) счита, че НПКТРБ до 2030 г. е допустим с Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на ЗБР (2016-2021 г.) и Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) на ЗБР (2016-2021 г.), при условие, че:

10.1.1. се спазват разписаните мерки в ПУРБ на ЗБР (2016-2021 г.), описани в т. 3 и мерките, разписани в ПУРН на ЗБР (2016-2021 г.), разгледани в т. 4 от становището на БД ЗБР;

10.1.2. се спазват законовите изисквания описани в т. 5 от становището на БД ЗБР;

10.1.3. не се нарушават поставените цели за повърхностните и подземните водни тела и зоните за защита на водите в териториалния обхват на БД ЗБР.

10.2. С писмо, с вх. № ЕО-40/26.02.2021 г. на МОСВ, Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БД ДР) е направено заключение, че:

10.2.1. проектът на НПКТРБ до 2030 г. е допустим спрямо целите на опазване на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите, заложиени в ПУРБ в Дунавски район 2016-2021 г.;

10.2.2. проектът на НПКТРБ до 2030 г. е допустим спрямо ПУРН в Дунавски район 2016-2021 г. Предвидените инфраструктурни проекти не са в противоречие с мерките в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения;

10.2.3. мотивираната оценка за значителното въздействие върху водите и водните екосистеми е, че реализирането на НПКТРБ до 2030 г. не се очаква да окаже значително отрицателно въздействие върху водите и зоните за защита на водите, при условие, че се спазват планираните мерки в действащите ПУРБ и ПУРН на Дунавски район, както и законовите изисквания.

10.3. С писмо, с вх. № ЕО-40/25.02.2021 г. на МОСВ, от Басейнова дирекция „Източнбеломорски район“ (ИБР), е направено заключение, че представеният проект НПКТРБ до 2030 г. е допустим от гледна точка на ПУРБ на ИБР, ПУРН на ИБР 2016-2021 и постигане на целите на опазване на околната среда.

10.4. Съгласно становище с вх. № ЕО-40/26.02.2021 г. на МОСВ на Басейнова дирекция „Черноморски район“ (БД ЧР), проектът на НПКТРБ до 2030 г. е допустим спрямо ПУРБ и ПУРН 2016-2021 г. за Черноморски район на басейново управление. Също така е посочено, че реализирането му няма да окаже значително въздействие върху водите и водните екосистеми при условие, че:

10.4.1. се спазват нормативните изисквания, посочени в т. IV от същото;

10.4.2. не се допуска замърсяване на водите и влошаване на състоянието на водните тела.

11. Съгласно становище на Министерство на здравеопазването (МЗ) с изх. № 04-18-62/19.05.2021 г., получено в резултат на проведените консултации по доклада за екологична оценка и проекта на плана, се посочва, както следва:

В доклада за екологична оценка е направен анализ и оценка на взаимовръзките и ползите от изпълнението на плана по отношение прилагането на други съотносими планове и програми.

В доклада е разгледано състоянието на околната среда и актуалното състояние на здравно-демографските показатели. Представени са данни и анализи за състоянието на отделните фактори на околната среда и съществуващите екологични проблеми, като е обърнато внимание на значението на състоянието на съществуващата транспортна инфраструктура и на транспортните средства.

Направен е анализ и оценка на очакваните въздействия върху околната среда и човешкото здраве вследствие изпълнението на плана, и на отделните проекти предвидени в него съобразно нивото на подробност за последните. Посочено е още, че отрицателни въздействия е възможно да възникнат единствено за инфраструктурните мерки от трета група, като се очаква в рамките на прединвестиционните проучвания по предвидените в плана проекти и процедури по ОВОС за същите да се изберат най-благоприятните алтернативи, които няма да доведат до възникване на значим риск за околната среда и здравето на хората.

Предложени са мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на НПКТРБ – 2030 г. върху околната среда и човешкото здраве, обособени в две групи: мерки за отразяване в окончателния вариант на плана и мерки за изпълнение по време на изпълнение/прилагане на плана, в които са включени и предложените от МЗ мерки от становище по задание за обема и съдържание на доклада за ЕО.

Съгласно авторите на доклада се очаква като цяло реализацията на НПКТРБ – 2030 г. да има комплексен положителен характер, по отношение населението и човешкото здраве, благодарение на очакваното подобряване на качеството на атмосферния въздух, ограничаване на шума и вибрации от автомобилния транспорт на товари, повишаване на пътната безопасност, редуциране на риска от транспортни злополуки.

В заключение МЗ няма бележки по представения доклад за ЕО, според който прилагането на НПКТРБ – 2030 г. няма да доведе до възникване на риск за околната среда и човешкото здраве при изпълнение на заложените в доклада мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяване на плана.

12. Със свое Решение I-4/2021 г. от 14.09.2021 г., Междуведомствена комисия (МК) – специализиран състав на ВЕЕС предлага на министъра на околната среда и водите да издаде становище за съгласуване на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

и при следните мерки и условия:

I. Мерки и условия за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от прилагането на НПКТРБ до 2030 г.

A. Мерки и условия за отразяване в окончателния вариант на плана.

1. Към Мярка 2.3 от НПКТРБ – 2030 г. 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.“

Б. При прилагането на плана да се изпълняват следните мерки и условия:

Б.1. Общи мерки:

1. Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, произтичащи от *Националния план за развитие на комбинирания транспорт на Република България до 2030 г.*, попадащи в обхвата на приложенията на ЗООС или извън тях и попадащи в обхвата на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС за одобряване/съгласуване, и при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, разписани в решението/становището.

2. 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 ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и/или процедура по оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони (по реда на ЗБР) могат да бъдат одобрени 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.

Б.2. За климат и качеството на атмосферния въздух:

3. Съобразяване и интегриране на Приложение 7 „Оценка на сектор „Транспорт“ към Националната 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.

4. 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. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.*

5. Да се оросяват строителните площадки по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време при строителството на обектите.

Б.3. За води:

6. При изпълнение на планираните инфраструктурни проекти в обхвата на НПКТРБ – 2030 г. да се спазват относимите изисквания, забрани и ограничения в *Закона за водите.*

7. Да се извършва задължителен хидроморфологичен мониторинг по време на етапа на строителството на пунктовете в границите на водни тела, повлияни от строителството на инфраструктурата.

8. В етапа на проектиране на всички инвестиционни предложения да се съгласува със съответната БД разположението на терен за инвестиционното намерение спрямо определените райони със значителен потенциален риск от наводнения.

9. В етапа на проектиране на инвестиционни предложения да се съгласува със съответната БД разположението на терена спрямо санитарно-охранителни зони (СОЗ). За всички планирани инвестиционни предложения и проекти да се спазват съответните забрани и ограничения в поясите на СОЗ, регламентирани в *Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за получаване, 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.*

10. При изпълнение на мерки 3.5 и 3.6 от НПКТРБ – 2030 г. да се съобразят относимите мерки от Програмата от мерки на Морската стратегия на Република България.

Б.4. Земни недра:

11. Задължително извършване на проучвателни сондажи, местоположението и дълбочината на които да бъдат съгласувани с възложителя.
12. Задължителни проучвания на обектите и терените в непосредствена близост до тях за установяване на опасни за строителството физико-геоложки явления и процеси.
13. За всяко инвестиционно предложение да бъдат предвидени мерки за опазване на почвите от замърсяване, ерозия, свлачища и други деградационни процеси, съобразно геоложките и хидрогеоложки проучвания, почвено-географските и климатичните характеристики на района.
14. За инвестиционните предложения, произтичащи от плана, да бъдат предприети дейности, насочени към укрепване на речните брегове и корита, с цел защита от ерозия и приоритетно прилагане на биологичното укрепване.
15. Да не се извършват дейности, водещи до засоляване, вкисляване и замърсяване на почвите с вредни вещества.
16. За инвестиционни 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, както и недопускане на замърсяване с нефтопродукти, тежки метали и засоляване на почвите.

Б.5. Биологично разнообразие, защитени зони и защитени територии:

17. При модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура, да се проучи и предвиди на подходящи места изграждане на съоръжения за безопасно преминаване на дивите животни, комбинирано с прегради, предиазващи ги от излизане на пътното платно, вкл. предпазни прегради за птици и прилепи.
18. В проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурни проекти да не се използват инвазивни видове.

Б.6. Ландшафт:

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

Б.7. Културно-историческо наследство:

20. На най-ранен етап, при определяне на трасетата и площите да се провеждат консултации за идентифициране на потенциално застрашени културно-исторически обекти. При идентифициране на такива да се прилагат разпоредбите на чл. 147 и чл. 161 от *Закона за културното наследство*.

Б.8. Отпадъци:

21. Всеки проект (за инфраструктурните мерки от третата група мерки по плана) да съдържа План за управление на строителните отпадъци, съгласно чл. 11 от *Закона за управление на отпадъците*.
22. При строителните 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.

Б.9. Вредни физични фактори:

23. Във фазата на проектиране, към документацията на инфраструктурните проекти да се изработят акустични проекти за определяне на точните акустичните параметри на шумозащитните съоръжения.
24. За всички дейности по НПКТРБ-2030 г., свързани със строителни процеси да се спазват следните ограничения:

- Строителните дейности да се извършват през светлата част на деня, за обектите в или в близост до населените места, като не се излъчва шум по време на

строителството за времето от 14 до 16 ч. и от 23 до 8 ч.;

• В етапа на строителството, 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 отдых и др.), разположени в непосредствена близост до строителния обект.

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

Б.10. Опасни химични вещества и смеси, риск от големи аварии

26. При устройственото планиране на територията и планиране запитата на населението и околната среда, свързани с комбинирания транспорт, да се прави детайлно обследване за наличието на предприятия с рисков потенциал в близост до проектираните обекти и трасета.

27. Проектите за изграждане на нови интермодални терминали, логистични центрове/товарни селища и довеждащата инфраструктура към тях, да се съобразят с наличието на предприятия с нисък рисков потенциал и предприятия с висок рисков потенциал в района. При наличие на такива, да се съобразят външните граници на безопасната зона около съответното предприятие.

Б.11. Население и човешко здраве, здравен риск

28. При проектиране и при изпълнение на прединвестиционните проучвания 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.

II. Мерки за наблюдение и контрол при прилагане на НПКТРБ до 2030 г.:

1. На всеки три години от прилагането на плана възложителят да изготвя доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на НПКТРБ до 2030 г., включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на плана. Изготвените доклади да се представят в Министерство на околната среда и водите за одобряване.
2. Наблюдението и контролът на въздействията върху околната среда при прилагането на НПКТРБ до 2030 г. да се извършват въз основа на следните мерки и индикатори:

| № | Мярка по наблюдение и контрол | Индикатори, мерва единица | Периодичност на отчитане | Източник на информация/ Отговорен 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 | Засегнати площи (дка) | Периодично | Бенефициенти |

| | | | | |
|----|--|---|--|---|
| | отвеждане на водите от пътищата, предмет на НПКТРБ-2030г. | | | |
| 3. | Изпълнени проекти за ландшафтно оформяне и рекултивация | Площ | Периодично, при извършване на дейността | Бенефициенти |
| 4. | Мониторинг на местообитанията и видове в защитени зони, засегнати от инфраструктурните мерки по НПКТРБ-2030г. | Природозащитно състояние | За периода на действие на НПКТРБ – 2030 г. | Бенефициенти |
| 5. | Мониторинг на популации на консервационно значими видове растения и животни в обхата на въздействие на инфраструктурните мерки по НПКТРБ-2030г. | Състояние на популациите им | Съгласно НСМСБР | 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 | Бенефициенти |
| 7. | Проведени археологически проучвания при отделните проекти при прилагане на НПКТРБ-2030 г. | Бр. идентифицирани културни ценности; извършени мероприятия по ЗКН (описания) | Преди започване на строителството | Бенефициенти |
| 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 органи | По време на изпълнение | Бенефициенти |

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

Настоящото становище не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на ЗООС и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на възложителя и/или преди изменение на плана възложителят, съответно новият възложител трябва да уведоми МОСВ своевременно, съгласно чл. 88, ал. 7 от ЗООС.

Съгласно разпоредбата на чл. 88, ал. 6 от ЗООС, становището губи правно действие, ако в срок 5 години от влизането му в сила не е одобрен плана.

На основание чл. 88, ал. 3 от ЗООС, заинтересованите лица могат да обжалват становището пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.

На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗД

Дата: 16.09.2021г.

МИНИСТЪР

