



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

СТАНОВИЩЕ ПО ЕКОЛОГИЧНА ОЦЕНКА

№ 2-2/2015 г.

На основание чл. 26, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми* (Наредбата за ЕО, обн. ДВ, бр. 57/2.07.2004 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 94/2012 г.), 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, обн. ДВ, бр. 73/2007 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 94/2012 г.)

СЪГЛАСУВАМ

Средносрочната оперативна програма за изпълнение на Стратегията за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2014-2020 г. (СОПИСРПИРБ)

Възложител: Агенция „Пътна инфраструктура“

Характеристика на програмата:

СОПИСРПИРБ се изготвя в изпълнение на изискванията на чл. 34, ал. 2, 3, 4 и 5, от Правилника за прилагане на Закона за пътищата (ЗП), в съответствие с чл. 10, ал. 1, т. 9 от Правилника за структурата, дейността и работата на Агенция „Пътна инфраструктура“ и във връзка с чл. 20, ал. 1, т. 2 от ЗП.

В програмата са определени целите за развитие на пътната инфраструктура до 2020 г., както и финансовите и технически средства за тяхното постигане. Програмата представлява платформа за координация и концентрация на ресурси, с цел постигане на максимален ефект от средствата, инвестирани в поддръжката, рехабилитацията и развитието на пътищата в Република България.

Приоритетите за изграждане на пътната инфраструктура, в контекста на устойчивото и интегрирано развитие на Република България, се основават на *Стратегията за развитие на пътната инфраструктура до 2020 г.* (СРПИ), за изпълнението на която се изготвя СОПИСРПИРБ. Целите на Програмата съответстват на основните цели на СРПИ:

- 1) Развитие на устойчива пътна инфраструктура;



- 2) *Интегриране на пътната инфраструктура в европейската транспортна система;*
- 3) *Постигане на висока безопасност на пътната инфраструктура;*
- 4) *Ефективно управление на пътния сектор.*

СОПИСРПИБ идентифицира списък с приоритетни проекти на пътни отсечки от републиканската пътна мрежа, отсечки от общински пътища и мостове, който е изготвен следвайки определени процедури за идентификация и оценка.

поради следните **мотиви**:

1. Програмата е съобразена с наличните съотносими стратегически документи на национално и европейско ниво, имащи отношение към нея, включително и с такива, поставящи цели по опазване на околната среда.
2. Съгласно направените в доклада за екологична оценка анализи, изводи и заключения за очакваните въздействия върху околната среда и човешкото здраве:
 - не се очакват значителни отрицателни последици върху околната среда и здравето на хората;
 - не се очаква значителен отрицателен кумулативен ефект от прилагането на програмата върху околната среда и здравето на хората;
 - прогнозираните са незначителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, за ограничаването на които са препоръчани адекватни мерки;
 - проектите, идентифицирани в програмата, не засягат територия на други държави и нямат потенциал за въздействие върху околната среда и здравето на хората на други държави.
3. СОПИСРПИБ 2014 – 2020 г. е **допустима** при съобразяване на произтичащите от нея 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 по чл. 12, ал. 6 от *ЗБР*.
4. На основание чл. 36, ал. 3 от *Наредба за ОС* е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която СОПИСРПИБ 2014 – 2020 г. **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони от мрежата Natura 2000 с **мотива**, че програмата представлява платформа за координация и концентрация на ресурси, с цел постигане на максимален ефект от средствата, инвестирани в поддръжката, рехабилитацията и развитието на пътищата в България, чиято реализация няма да доведе до значителни отрицателни въздействия върху предмета и целите на опазване на защитените зони.
5. Програмата не предвижда алтернативи, като в доклада за екологична оценка подробно са разгледани и оценени алтернативата за реализиране на програмата и „нулевата“ алтернатива, равностойна на отказ от реализиране на програмата. Сравнението показва, че предпочитано от гледна точка на въздействието върху околната среда и човешкото здраве е реализирането на програмата.

6. Министерство на здравеопазването (с писмо с Рег. № 12-00-153/15.04.2015 г.) е изразило положително становище по доклада за екологична оценка на програмата, тъй като:

- с изпълнение на предвидените в програмата дейности ще се постигне подобряване на техническите параметри и състоянието на пътната настилка, а с изграждането на нови пътни отсечки - предимно магистрала, скоростни пътища и обходи на големи населени места, извеждащи транзитния трафик извън тях, ще се постигне подобряването на екологичната обстановка преди всичко по отношение чистотата на атмосферния въздух и шумовото натоварване в тези населени места;
 - новопроектираните за изграждане пътни трасета като цяло са достатъчно отдалечени от зони с нормиран шумов режим, а за участъците, в които е възможно и може да се очаква наднормено шумово натоварване, е поставено изискване за изготвяне на акустични проекти за изграждане на шумови прегради;
 - не се очаква предвидените дейности по превантивна поддръжка и рехабилитация на съществуващите пътни отсечки да имат вредно въздействие върху повърхностните и подземни водни тела и следователно няма риск от влошаване качеството на водата във водоизточници, предназначени за питейно-битово водоснабдяване;
 - по отношение на предвидените за изграждане нови пътни трасета, в доклада за екологична оценка е препоръчано същите да бъдат максимално отдалечени от водоизточници, използвани за питейно-битови цели;
 - очаква се изпълнението на програмата да доведе до подобряване на скоростта на придвижване в страната, като в същото време ще допринесе за подобряване на безопасността и намаляване на пътните автопроизшествия и пътнотранспортния травматизъм;
 - в доклада за екологична оценка са препоръчани мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от реализирането на дейностите.
7. В доклада за екологична оценка са препоръчани адекватни мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятни последици от реализирането на СОПИСРПИБ 2014-2020 г., в т.ч. са включени мерките, постъпили като предложения по време на консултациите.
8. В хода на процедурата по екологична оценка са проведени консултации, резултатите от които са съобразени мотивирано и по подходящ начин в доклада за екологична оценка. Не са получени отрицателни становища и възражения, в т.ч. по законосъобразност, по време на консултациите.

и при следните мерки и условия:

I. Мерки и условия за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици:

A. Общи мерки:

1. Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на СОПИСРПИБ 2014 - 2020 г., попадащи в обхвата на приложенията към ЗООС или

извън тях, както и под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС за одобряване/съгласуване, при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, постановени в решението/становището.

2. Да се спазват условията и да се изпълняват мерките от издадените административни актове по ОВОС/ЕО и оценка за съвместимост за съответните приоритетни проекти/планове, като се включат и към План за организация и изпълнение на строителството.
3. Още на фаза идеен проект възложителите на дейностите и/или трасетата (при ново строителство и модернизация) да ги съгласуват със съответните басейнови дирекции (за допустимост спрямо съответния План за управление на речните басейни (ПУРБ)); собствениците на изградената вече линейна инфраструктура, която се засяга; за съответствие с релевантните общински планове и програми или други, приложими актове.
4. Всеки проект да бъде съобразен с режимите на защитени територии, защитени зони, опазване на културното наследство, санитарно-охранителните зони (СОЗ), избягване на допълнително натоварване на атмосферния въздух в районите за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух.
5. При избора на алтернатива или ремонтна дейност да се предпочитат технологии и варианти с минимално въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните обекти. Да се избягва извършването на корекции на речното легло, както и преминаване в близост до водните огледала на язовири, блата и езера и осушаване на влажни зони. Да се избягва пресичане на СОЗ и зони за защита на водите, където това е възможно.
6. Да се изисква като част от проектната документация наличието на проект за ландшафтно оформяне на трасетата в рамките на сервитутната ивица и проект за рекултивация на нарушени терени и временни депа.
7. Да се дава приоритет на проекти, чието реализиране ще доведе до подобряване на състоянието на околната среда и опазване на човешкото здраве.

Б. Специфични мерки по компоненти:

Б.1. Атмосферен въздух:

1. По време на проектиране на новите отсечки, включени в програмата (проектите за модернизация и ново строителство), да се избягва засягането на населени места и жилищни зони около трасето от зоните, определени с наднормени концентрации на атмосферни замърсители.
2. По време на проектиране на пътни обекти, включени в програмата (проектите за модернизация, ново строителство, рехабилитация и реконструкция), да се предвидят подходящи по структура пътни настилки, които да са в състояние да издържат повишени температури и неблагоприятни климатични условия, съобразени със съответния климатичен район.
3. По време на строителство на пътни обекти, включени в програмата (проектите за модернизация, ново строителство, рехабилитация, реконструкция и превантивна поддръжка), постоянно да се контролира прилагането на мерките за ограничаване

на прах и вредни вещества в атмосферата, включително правилата за транспорт на насипни материали.

4. За всеки пътен обект, включен в програмата, при извършване на строително-ремонтните дейности, временните пътища с трасетата на движение на товарния транспорт, обслужващ строителството, да бъдат съгласувани със съответните общини и кметства.
5. Строителната и транспортна техника, обслужваща обектите, да бъде съобразена със съответните технически изисквания за възраст, технически показатели и изправност (техническо обслужване).
6. Да се предвиди провеждане на периодични измервания за замърсяване на атмосферния въздух в обхвата на населените места, в съответствие с Плановете за собствен мониторинг на пътните обекти.

Б.2. Водни:

1. Предвидените с СОПИСРПНРБ 2014 - 2020 г. дейности да се извършват в съответствие с Програмата от мерки за постигане на добро състояние на водните тела в ПУРБ и ПУРН в съответния басейнов район, за който е предвидена дейността.
2. При разработване на конкретните проекти да се спазва приложимата нормативна уредба по водите по отношение на разрешителния режим, свързан с проектиране и строителство на нови обекти.
3. В случаите на необходимост преминаването през II-ри и III-ти пояси на санитарно-охранителни зони (СОЗ) за питейни и минерални води да се извършва в съответствие с изискванията на *Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.*

Б.3. Геоложка основа:

1. Проектите да се изготвят на основа на необходимите инженерно-геоложки проучвания.

Б.4. Земи и почви:

1. При избор на вариант за реализиране на съответния проект да се предпочитат този, предвиждащ отчуждаване на непродуктивни земеделски земи (над V категория) и нископлодородни почви. Максимално да се избягва усвояването на земи от горски територии.
2. Изготвяне на проекти за рекултивация на нарушените земи вследствие изграждане на транспортната инфраструктура. Проектите за рекултивация да се представят за съгласуване от компетентните органи.
3. По време на експлоатацията на пътната инфраструктура и съоръженията към нея да се предвидят мерки за предотвратяване влошаване качествата на почвата в сервитута на пътните платна при евентуални аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти.
4. Към проектите за реконструкция и изграждане на нова пътна инфраструктура да се предвидят подходящи мерки за предотвратяване от ерозия.

5. По време на всички строителни дейности да се извършва отнемане, съхраняване и оползотворяване на хумусния слой при условията на чл. 15, ал. 1 и 2 на *Закона за почвите* и *Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабо-продуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.*

Б.5. Ландшафт:

1. Изготвяне и реализиране на проекти за ландшафтно оформяне на инфраструктурните обекти, които да бъдат съгласувани от съответните компетентни органи.

Б.6. Растителност и животински свят:

1. При проектирането на пътните обекти максимално да се избягва преминаването им през защитени зони.
2. Да се избягва по възможност пътните трасета да преминават през горски територии, заети от високопродуктивни гори и гори с висока консервационна стойност.
3. Да се избягва по възможност вариантите свързани с корекции на речните корита и осушаване на влажните зони.
4. Още при предпроектните проучвания за конкретно инвестиционно намерение, свързано с транспортната инфраструктура, да се включат експерти-биолози, които на базата на резултати от съществуващия мониторинг да дадат препоръки относно бъдещите трасета. При необходимост да се премине към избор на ново трасе.
5. За конкретните инвестиционни предложения да се предвиждат мерки при необходимост за преместване на отделни защитени видове растения и засаждане им на подходящи места. Да се предвиждат мерки за намаляване, смекчаване и преодоляване на въздействията, включително и мерки за възстановяване, където е възможно.
6. При проектиране на пътните обекти да се проучат и предвидят на подходящи места, изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на дивите животни.

Б.7. Защитени зони и територии:

1. Предварителни проучвания за наличие на защитени територии и защитени зони и при възможност избягване разполагането на трасета за пътна инфраструктура в тях.
2. При възможност отдалечаване на пътните трасета от:
 - границите на защитените зони;
 - от уязвимите и чувствителни зони по отношение на биоразнообразието.

Б.8. Културно наследство:

1. Стриктно да се спазват разпоредбите на Закона за културното наследство и свързаните с него подзаконови нормативни актове по отношение опазване на културните ценности, включително съгласувателните процедури при последващите действия за реализация на инвестиционните намерения по реда на нормативната уредба по околна среда.
2. Съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за пътна инфраструктура с културните ценности.
3. Възлагането за провеждане на предварителни археологически проучвания да е съобразено със срока за начало на строителството, т.е. да го предхожда с

достатъчно време за провеждането на спасителни разкопки на застрашените археологически обекти

4. За да бъдат максимално резултатни издирванията на археологически обекти по проектните трасета, дейностите да се извършват в подходящо годишно време: през ранната пролет (преди започване на активната вегетация на растителността) или през есента (след прибирането на реколтата и есенната оран).
5. Предварителните археологически проучвания да обхванат освен проектното трасе и всички, свързани с пътя съоръжения, включително терените за деца и временни пътища.
6. Спасителни проучвания на застрашените археологически обекти да се провеждат до изчерпването на културните напластявания в засегнатата територия на обектите.

Б.9. Шум, население и човешко здраве:

1. Изготвяне на самостоятелни проекти с акустична и строително – конструктивна част, за предвидените шумозащитни съоръжения.
2. В пътни участъци, разположени в близост до жилищни територии и други обекти с нормиран шумов режим в населени места, строителната дейност да се извършва само през дневния период в близост до населени места, при добра организация като не се допуска работа на строителните машини и транспортните средства на празен ход.
3. Изготвяне на транспортен план за трасетата на движение на товарния транспорт, обслужващ строителството, за всеки пътен обект, включен в Програмата, и съгласуване със съответните общини и кметства. Спазване на ограничение за скоростта на движение до 30 km/h, при преминаване през населени места, за намаляване на шумовата емисия на отделните тежкотоварни автомобили, съответно и на еквивалентното ниво на шума, създаван от общия им поток.
4. Използваните машини и съоръжения да бъдат в съответствие с *Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на машините и съоръженията, които работят на открито по отношение на шума излъчван от тях във въздуха.*
5. В зависимост от вида на извършваните строителни работи, да се предвижда поставяне на временни шумозащитни екрани между съответните пътни участъци и жилищни терени, или обекти с повишени изисквания по отношение на шумовия режим в населените места (училища, детски градини, болници, зони за отдих), разположени в непосредствена близост до пътното трасе.
6. Изграждане на предвидените шумозащитни съоръжения, в съответствие с изготвените проекти, при спазване на следните изисквания:
 - Да се спазват стриктно определените в проекта размери на съоръжението (височина, дължина);
 - Да не се допуска нарушаване целостта на екрана чрез отвори, фуги и други подобни, за да не се компрометира акустичната му ефективност;
 - Да не се пренебрегват специфични конфигурации на екрана при пътни отклонения, пътни връзки (например закривявания на екрана покрай пътно платно). При възникнала необходимост от специфични промени, те да се съгласуват с авторите на проекта;
 - Да не се прилагат произволни, несертифицирани акустични елементи. При избор на акустичния елемент, задължително да се изисква от производителя

Сертификат за съответствие на акустичните и неакустичните му характеристики с БДС EN 14 388/ 2006 г;

- Да се осигури контрол за изпълнение на шумозащитните съоръжения съгласно утвърдените проекти.

7. Провеждане на измервания по фактор шум, в съответствие с Плановете за управление на околната среда и Плановете за собствен мониторинг на пътните обекти. При разработване на План за собствен мониторинг да се включи изискване за измерване нивото на шума в местата на въздействие след изграждане на предвидените в акустичните проекти шумозащитни съоръжения и след пускане в експлоатация на съответен пътен участък. При установяване на наднормени нива да се предложат допълнителни коригиращи шумозащитни мерки.

Б.10. Отпадъци:

1. При реализиране на проектите да се предвиди и осъществява управление на отпадъците – събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване.
2. При изграждането на обекти и съоръжения на пътната инфраструктура да се ползват и рециклирани от отпадъци материали.
3. Да се извършва редовно почистване и поддържане на пътната инфраструктура, в т.ч. на дренажните съоръжения около пътницата.

II. Мерки за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на СОПИСРПНРБ 2014-2020 г.:

1. На всеки две години от прилагането на програмата Агенция „Пътна инфраструктура“ да изготвя доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на СОПИСРПНРБ 2014-2020 г., включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-рано отстраняване на предпологаемите неблагоприятни последици от осъществяването на програмата. Изготвените доклади да се представят в МОСВ за одобряване.
2. Наблюдението и контролът на въздействията върху околната среда при прилагането на СОПИСРПНРБ 2014-2020 г. да се извършват въз основа на следните мерки и индикатори:

Мярка по наблюдение и контрол	Индикатори за установяване на въздействие	Ед.мярка	Отговорен орган за предоставяне на информация
Изменение на климата	Емисии на азотни оксиди и парникови газове от пътния транспорт, вследствие реализирането на СОПИСРПНРБ 2014 – 2020 г.	т/год.; процентно увеличение спрямо 2014 г., %	МОСВ, ИАОС

Мярка по наблюдение и контрол	Индикатори за установяване на въздействие	Ед. мярка	Отговорен орган за предоставяне на информация
Въздействие върху качеството на атмосферния въздух	Изменени концентрации на азотни оксиди и $ФПЧ_{10}$ в пунктовете за мониторинг на КАВ в засегнатите от Програмата транспортни центрове (около трасето на новите пътни отсечки МОД/СТР)	Бр. превши. на СДН за $ФПЧ_{10}$ и на СЧН за NO_x , промяна спрямо 2014 г., %	МОСВ, ИАОС (АИС и ДОАС)
	Засегнато население, което живее при наднормени нива на замърсяване с азотни оксиди в засегнатите от Програмата транспортни центрове (около трасето на новите пътни отсечки МОД/СТР)	Промяна на процента на засегнатото население спрямо 2014 г., %	МОСВ, ИАОС
Въздействие върху водите и водните обекти	Наводнения, вследствие на недостатъчна водна пропускливост на мостовете.	брой	БД УВ, АПИ, НК „СИГ“
	Засягане на санитарно-охранителни зони на питейни и минерални води – II и III поясе	площ (дка)	БД УВ, АПИ, НК „СИГ“
	Аварии на моторни превозни средства с изтичане на гориво-смазочни материали в санитарно-охранителни зони	брой	БД УВ, АПИ, НК „СИГ“
Въздействие върху геоложката основа	Проява на „геоложки изненади“ - активизирани свлачища предизвикани при строителство	брой	АПИ, НК „СИГ“, РИОСВ
Въздействие върху земи и почви	Територии с променено предназначение на земята за транспортната инфраструктура	площ (дка)	АПИ, НК „СИГ“
Въздействие върху ландшафта	Изпълнени проекти за ландшафтно оформяне и рекултивация	площ (дка)	АПИ, НК „СИГ“
Въздействие върху флората	Засягане на природни местообитания	площ (дка)	АПИ, НК „СИГ“
	Засягане на защитени видове	площ (дка)	
Въздействие върху фауната	Засягане на местообитания на видове	площ (дка)	АПИ, НК „СИГ“
Защитени зони и включени в тях защитени територии	Реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони	брой	АПИ, НК „СИГ“
Засягане на обекти на КИИ	Разкрити и съхранени археологически обекти	брой	АПИ, НК „СИГ“

Мярка по наблюдение и контрол	Индикатори за установяване на въздействие	Ед.мярка	Отговорен орган за предоставяне на информация
Въздействие по отношение на населението и човешкото здраве	Загинали при пътно-транспортни произшествия (ПТП) по РПМ	брой	АПИ, Национална служба „Полиция“
	Ранени при ПТП по РПМ	брой	АПИ, Национална служба „Полиция“
Риск от инциденти	ПТП за ремонтираните участници	% намаление	АПИ, НК „СИГ“
Въздействие по отношение на шума	Еквивалентно ниво на шума в мястото на въздействие и сравняване с граничните стойности за съответния вид територия	дВА	Акредитирана лаборатория

3. При констатирани неблагоприятни последици 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 програмата, на възложителя или на някои от обектите, при които е било издадено настоящото становище, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ до 14 дни след настъпване на изменението.

Заинтересованите лица могат да обжалват становището пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.

МИНИСТЪР:



Дата: 08.07.2015г.