

**Протокол от консултации и обществено обсъждане по проект на програма  
„Транспортна свързаност“ 2021-2027 и Доклад за Екологична оценка с приложенията  
към него**

29.03.2021, сградата на МТИТС, в електронна среда

Г-жа Галина Василева, Ръководител на Управляващия орган на ОПТТИ 2014-2020 откри срещата и приветства участниците в общественото обсъждане по проекта на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 и доклада за екологична оценка на програмата. Благодарни са за изпратените коментари и получените предложения. По проекта на програмата са получени две становища от Държавна агенция безопасност на движението по пътищата и Камарата на автомобилните превозвачи в България. На основание чл. 20 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми по доклада за екологична оценка на програмата бяха получени над петнайсет становища. В последният момент пристигнаха становища от неправителствените организации Екологично сдружение „За земята“ и Сдружение за дива природа „Балкани“. Все още се очаква становището на компетентния орган – Министерство на околната среда и водите по доклада за ЕО.

Г-жа Василева обърна внимание на няколко основни момента: В края на март миналата година, след извършен мултикритериален анализ на проектите от стратегическо значение членовете на работната група приеха първия вариант на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027, който беше представен и пред Европейската комисия. Едновременно с подготовката на програмата се извършваше и подготовка на Националния план за развитие и устойчивост на Р. България за преодоляване на последствията от кризата с Ковид-19, като дейностите и проектите в двата документа бяха синхронизирани. В резултат на коментари и препоръки на ЕК, проектът за разширение на линия 3 на метрото в София беше прехвърлен в Националния план за развитие и устойчивост. Това доведе до промяна в структурата, предимно на приоритетна ос 3 и 4 на програмата. Същевременно възникнаха и други промени и мерки, състоящи се във включването на мерки за изграждането на инфраструктура за алтернативни горива, рехабилитация на втори и трети клас пътища, мерки за пътна безопасност, възможност за използване на финансови инструменти и други.

Г-жа Василева пристъпи към презентация на проекта на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027. Тя представи целите на политиката, специфичните цели и приоритетите за програмен период 2021-2027 в сектор транспорт. Обясни какви са критериите за избор на стратегически проекти (проекти, които имат ключов принос за постигането на целите на дадена програма и които следва да бъдат обект на специални мерки за мониторинг и комуникация). Представи какви проекти се предвижда да бъдат финансирани по петте приоритета на програмата, както и кои са потенциалните бенефициенти за програмен период 2021-2027.

Г-жа Нина Стоянова, ръководител на екипа на консултанта за изготвяне на доклада за екологична оценка на програмата представи обхвата на екологичната оценка (ЕО), целите на ПТС и връзка с други планове и програми. До момента са разработени два варианта на ПТС, които са разгледани и оценени равностойно в Доклада за ЕО. В доклада е направен анализ на текущото състояние на околната среда, в т.ч. при отчитане на състоянието на транспортната инфраструктура, по отношение на изменението на климата, качеството на атмосферния въздух, повърхностните води,

подземните води, геологията и земните недра, почвите и земеползването, растителността и животинския свят, защитените зони, защитени територии, ландшафта, материалните активи, археологически обекти, нивата на шума, отпадъците, риска от големи аварии и човешкото здраве. Подробно е разгледана „нулевата алтернатива“ или отказът от прилагането на ПТС.

Въз основа на характеристиката на аспектите на околната среда към момента, определените в ПТС 2021-2027 г. допустими дейности и идентифицирани проекти, в Доклада за ЕО са описани територии, които ще бъдат засегнати от програмата и вероятните въздействия. Анализирани са екологичните проблеми на територията на страната, свързани с настоящото състояние на развитие на транспортната инфраструктура, както и възможността при реализиране на ПТС да се задълбочат съществуващи или да настъпят нови екологични проблеми. Разгледани са предвижданията на ПТС спрямо целите по опазване на околната среда, включени в различни стратегии, планове и програми.

Г-жа Стоянова представи изчерпателно изводите от оценката на вероятните значителни въздействия върху околната среда и човешкото здраве на стратегическо ниво (приоритет, специфични цели и допустими дейности) и на ниво „идентифицирани проекти“, като и на двете нива е извършено равностойно оценяване на въздействието на двата варианта на проекта на ПТС 2021-2027 г.

В Доклада за ЕО са включени в два раздела:

- Мерки, предвидени за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсиране на неблагоприятните последици от осъществяването на ПТС 2021-2027 г. върху околната среда и човешкото здраве – на база оценката са препоръчани както мерки за отразяване в окончателния вариант на ПТС, така и мерки, които да се изпълняват при прилагането на програмата.
- Мерки във връзка с наблюдението по време на прилагането на ПТС 2021-2027 г. - въз основа на предложените мерки следва да се извършва наблюдението и контролът на въздействието върху околната среда и човешкото здраве, в резултат на прилагането на програмата. Мерките съдържат измерими индикатори, по чиято стойност ще се определя наличието или липсата на значително въздействие върху околната среда и човешкото здраве при прилагането на програмата.

От анализите и оценките на въздействието на двата варианта за реализиране на ПТС 2021-2027 г. и въздействието на „нулевата алтернатива“ се налага изводът, че предпочитаната алтернатива от гледна точка на опазването на околната среда и човешкото здраве е реализирането на ПТС 2021-2027 г. по Втори вариант, при който се очаква по-благоприятно въздействие върху околната среда и човешкото здраве (благодарение на изрично включената специфична цел: Насърчаване на енергийна ефективност и намаляване на емисиите на парникови газове и свързаните с нея допустими дейности), при задължително изпълнение и спазване на препоръчаните в доклада мерки.

Г-жа Василева даде думата на участниците в общественото обсъждане за въпроси по програмата и доклада за ЕО, като подчерта че на всички въпроси ще бъде отговорено и писмено.

*Въпрос от г-жа Светла Иванова: Има ли въздействие върху приоритетите на Морската стратегия и с коя ос/ мерки?*

Г-жа Н. Стоянова поясни, че няма свързваща мярка между новата ПТС и Морската стратегия. Добави, че самата стратегия е разгледана в т.5 от Доклада и новата програма е съобразена с нея, засегнатите мерки е необходимо да се съобразят в проектите, залегнали в ПТС, най-вече по

отношение на крайбрежни, морски територии - засегнати от програмата, вкл. изключителната икономическа зона на Р. България.

Г-жа Василева напомни, че има още 2 дни, в които се дава възможност за изпращане на коментари по ПТС и ЕО на ПТС.

*Въпрос/становище от г-н Румен Марков, управител Лардж Инфрастръкчър Проджектс:*

Г-н Марков изрази становище по пътната част на ПТС и по-конкретно, че обходния път на Габрово и тунела под Шипка не могат да бъдат част от основната транс - европейска мрежа и връзка между двата коридора, защото път с габарит 10,50 м не може да е част от основната мрежа на ТЕНТ коридорите и през него няма да преминава основния автомобилен поток, което той поясни, че е показано и в анализи, прогнози.

Г-н Марков изрази позиция, че АМ „Русе - Велико Търново“ и комбинацията на обходния път Габрово не отговарят на една от основните цели за намаляване на преките и външни разходи в транспорта. Също, че не са разгледани останалите алтернативи за аквапътна част за коридор Север-юг. Организацията, която г-н Марков представлява разработва проект за АМ „Дунав – Егея“ в доста напреднал стадий, който следва да се разгледа и чак тогава да се приема и да се иска финансиране на първата част на програмата.

Г-н Марков продължи, че ако е казано, че ако АМ „Русе – Велико Търново“ и тунела под Шипка допринасят за връзката между двата коридора, то АМ „Дунав – Егея“ прави директно тази връзка. Друг важен аспект според него е, че за АМ „Русе – Велико Търново“ няма предвиден мост, което пречи на подобряване на връзката с Румъния, освен това поясни, че в проекта на АМ „Дунав - Егея“ е предвиден комбиниран жп и пътен мост, който да замества съществуващия. Съществуващият мост, уточни г-н Марков, ще бъде изследван и ремонтиран, но след 20 г. максимум той ще бъде морално и физически остарял, по тази причина е нужен този втори комбиниран мост. Г-н Марков каза, че в доста напреднал стадий е разработено цялостно решение за подобряване на връзката железопътен участък Русе-Гюргево-Букурещ, като в него се вземат предвид не само решенията в границите на България, но и извън тях. В тази връзка е предвиден железопътен обход на гр. Русе от юг, за да се прекрати преминаването на товарните влакове през града, също и обща градска железница Русе-Гюргево, запазване на сегашния Дунав мост и превръщането му в място за рекреация и туризъм.

Г-н Марков изрази мнение, че по отношение на пътната безопасност по връзката между Велико Търново и Казанлък през обходния път на Габрово и тунела под Шипка, не отговаря на условията за безопасността на една магистрала, което би довело до възникването на катастрофи с МПС.

Г-н Марков зададе въпрос по отношение на ЕО, а именно: ПТС намалява или увеличава CO<sub>2</sub> и другите отровни газове от автомобилите? Даде няколко примера, направени по техни изчисления - по АМ „Русе - Велико Търново“, обхода на Габрово и тунела под Шипка от границата между България и Румъния до Стара Загора разстоянието ще бъде 252 км. По път II-55 през Прохода на Републиката е 222 км, т.е. ще се увеличи с 30 км разстоянието и емисиите също ще се увеличат. Направено е проучване за основния международен поток от Румъния през България за Турция – в момента се ползва Прохода на републиката към Лесово - сравнение за отправна точка Лесово. По „Русе – Велико Търново“ към пътен възел Гурково ще бъде 254 км, сега е 175 км. АМ „Дунав Егея“ ще бъде 159 км. Обобщено, въпросът на г-н Марков е, защо липсва количествена оценка за количеството на генерираните на парникови газове?

По отношение опазването на биоразнообразието, г-н Марков поясни, че в проекта на АМ „Дунав-Егея“ са предвидени 17 екодукта между Русе и Велико Търново, а му прави впечатление, че в досега в пътни проекти в България няма предвидени такива екодукти, които вече масово се прилагат в Централна и Източна Европа, т.е. въпросът е как ще бъде защитено биоразнообразието при изпълнението на проектите по ПТС?

Г-жа Василева отговори, че подготовката за изграждане на пътя АМ „Русе – Велико Търново“ е в напреднал етап, открита е тръжната процедура за строителство, основен приоритет е на правителството, не само на ПТС. Ще бъде изграден като скоростен път, който е част от основната ТЕН-Т мрежа. Относно изграждането на втори мост при гр. Русе, потвърждаваме, че се работи в тази посока, изразили сме готовност за финансиране през програмата или Механизма за свързана Европа, но няма разбирателство с румънската страна.

Г-жа Нина Стоянова отговори, че от анализа на въздействията е заключено, че ефектът за климата и адаптацията към изменението на климата ще бъде положителен, освен това ще допринесе за намаляване на ФПЧ и азотните оксиди, като цяло въздействие от самата програма. За конкретен отговор г-жа Стоянова покани отношение да вземе г-н Стефан Дишовски, експерт по климат и атмосферен въздух.

Г-н Стефан Дишовски (експерт част климат и атмосферен въздух) поясни, че количеството на отделените емисиите не е правопропорционално на изминатото разстояние, а че зависи от състоянието на пътната настилка, от скоростта и броят на пътните превозни средства, които преминават през тях, т.е. не може да се заключи, че на база на по-голямото разстояние ще се увеличат и емисиите на вредните газове. Г-н Дишовски поясни, че повече от 30% от замърсяването се причинява от т.нар. ресуспендиран прах, който е следствие от лошото състояние на пътната настилка и един нов и добре направен път няма да доведе до увеличаване на емисиите, въпреки че дължината е по-голяма.

По отношение на липсата на точни изчисления за всеки един участък, г-н Дишовски уточни, че за целта трябва да се знае предварително точно колко и какви превозни средства преминават през този участък, а такава информация няма към момента.

Г-жа Стоянова поясни, че такива данни могат да се получат от преброителните пунктове, за конкретните участъци, т.е. количествен анализ може да се направи след наличие на конкретни данни, не и на този етап.

Г-н Дишовски също поясни, че в СЕО на програмата все пак става дума за прогнози за бъдещото преминаване на превозни средства, а не за исторически данни.

*Г-н Даниел Попов от Екологично сдружение „За Земята“ с въпроси към г-жа Нина Стоянова:*

1. Прави впечатление, че в ЕО са одобрени всички проекти от мултикритериалния анализ, не ви ли притеснява факта, че частта за проведени тръжни процедури взема 8 точки, частта за отчуждаване на имоти взема 6 т., а за въздействие върху климата само 2 т. и така се изключват много по-подходящи проекти, които отговарят на целите на политиките?

2. Ако програмата не бъде изпълнена по вариант 2 и не бъдат изпълнени задължителните мерки, които предлагате, какво следва?

Г-жа Стоянова благодари за интересния въпрос, който ѝ дава възможност да изясни някой неща по самата процедура по ЕО. Първо екипа от експерти, работещи по тази оценка не може да одобрява или отхвърля проекти, може само да разпише анализа и оценката на фактите от получените анализи на въздействията – разглежда и предлага. По отношение на индивидуалните проекти от МКА, г-жа Стоянова уточни, че анализа се свежда до там, да ги определи дали са допустими по програмата, и екипът от експерти по СЕО ги разглежда вече като част от програмата, а тръжните процедури, отчуждаването на имоти и критериите, по които се избират тези проекти не попадат в обхвата на този анализ, защото не е от компетентността на експертите да решават стратегически аспекти на самата програма. Тя отбеляза, че в самия доклад има отделен раздел и има анализ на ниво стратегическо планиране без да се влиза в детайли.

По отношение на включените проекти в МКА, г-жа Стоянова обясни, че МКА се коментира и разписва от Тематичната работна група по самата програма и има определени критерии, кои проекти да могат да влязат в програмата.

По отношение на изпълнението на мерките, г-жа Стоянова обясни, че законодателството не позволява на експертите, изготвили СЕО намеса в контрола на изпълнението, и поясни, че това е изцяло в ръцете на държавните институции. В личен аспект и като гражданин тя изрази мнение, че разчита на упражняването на граждански контрол по местоживеене, напр. за да се следи за изпълнение на всички мерки, свързани с опазване на средата ни на живот.

Г-жа Василева поясни, че по отношение на критериите за устойчивост на проектите, част от комплексната оценка на МКА, всички критерии са с оценка от 0-10, само критерият за проектна готовност и готовност за изпълнение е с по-голяма тежест. Тези критерии са били представяни и обяснявани на комитетите за наблюдение и са били одобрени от Тематичната работна група за изготвяне на ПТС 2021-2027, в която членува и г-н Попов.

*Димитър Димитров, Изпълнителен директор на Камара на автомобилните превозвачи в България, отправи въпрос към г-жа Василева:*

Г-н Димитров попита какви са възможностите за отваряне на оперативната програма към фирми, ангажирани в сектора (*на автомобилните превозвачи*) в следните възможни направления: внедряване на иновации, подобряване на сигурността и безопасността, изграждане на сигурни паркинги (с оглед пакет Мобилност I), намаляване на въглеродните емисии.

Г-жа Василева отговори, че многократно е обсъждан въпросът и подчерта, че програмата е отворена за нови бенефициенти, но не прекалено, тъй като не бива да се измества фокусът от развитието и модернизация на транспортната инфраструктура. Подчерта, че тази година по ОПТТИ 2014-2020 са подпомогнати автобусните превозвачи, във връзка намаляване ефектите от пандемията Ковид-19. В резултат на преговорите с Европейската комисия, включваме в новата програма подпомагане на съществуващите интермодални оператори на терминали, което е едно отваряне на програмата към частния бизнес, каквото не е имало досега.

Г-жа Василева благодари на всички участници за интереса и изразените становища и закри срещата.

*На основание §1, т.1 от ДР на ЗЗЛД*

Съгласувано от:

**инж. Галина Василева**

*Директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ в МТИТС  
и Ръководител на УО на ОПТТИ 2014-2020*