

СТ А Н О В И Щ Е

Относно: Доклад за екологична оценка на проекта на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.

на Екологично сдружение За Земята

За пълноценна оценка на настоящата процедура и подход би трябвало най-напред **да оценим проблемите и недостатъците на процедурата и продукта на предишната ЕО на ОПТТИ 2014-2020**

Целта на **Екологичната оценка** е осигуряването на високо ниво на защита и опазване на околната среда, допринасяне за постигането на екологичните съображения в процеса на подготовка и одобряване на ОПТТИ.

Общата цел на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., както и на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г., е „Развитие на устойчива транспортна система“. Общата цел на програмата отговаря на тематична цел № 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и отстраняване на „тесните места“ в ключовите мрежови инфраструктури“.

Специфичните цели са „**Повишаване качеството на железопътната инфраструктура и привличане на пътнически и товарен трафик за интегрирано развитие на транспортната мрежа на страната, като част от Трансевропейската транспортна мрежа**“, „**Отстраняване на тесните места по пътната мрежа за постигане на интегрирано развитие на пътната транспортна мрежа на страната, като част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа**“, „**Изграждане на устойчива мултимодална градска мобилност (нисковъглеродни градски транспортни системи) за повишаване на ефективността на използването на транспорта и транспортната инфраструктура**“ и „**Повишаване на ефективността, безопасността и опазването на околната среда при използването на транспорта и транспортната инфраструктура**“.

ЕО на ОПТТИ 2014-2020 се основава на вариант на програмата който включва:

1. Приоритетна ос 1: Модернизацията на ж.п. линия София – Пловдив; Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел; Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линия Русе – Варна. Заложения показател за изпълнението на тази ос е 381 км. обща дължина на реконструирани или модернизираните железопътни линии на стойност 572 345 000 евро.
2. Приоритетна ос 2: От първостепенно значение за това направление е завършването на липсващия участък от автомагистрала „Струма“ с изграждането на централния участък (Благоевград до Сандански), като значителните инженерни и екологични въздействия бъдат преодоляни или смекчени. Обща дължина новопостроени пътища е 61 км. за 572 345 000 евро
3. Приоритетна ос 3: С изграждането на интермодален терминал в Северен централен район за планиране на регионалното развитие в България - Русе се

цели да се създадат условия за оптимално съчетаване и интегриране на вътрешно-воден, железопътен и автомобилен транспорт. По този начин ще се осигури възможност за извършване на голям обем товарни превози от Черно море до Централна Европа. Пристанище Русе е най-голямото българско речно пристанище. Железопътната гара Русе е свързана с голямото черноморско пристанище Варна, посредством железопътна линия Русе – Варна, която е много важна връзка за интермодалния транспорт. Проектът е важен и с оглед планираното изграждане на СП Русе – Маказа и е в списъка с приоритетни проекти на Общия генерален план за транспорта.

Изграждане на трети метродиаметър на метрото в София „бул. Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ж.к. Овча купел“ – 8 км и 8 станции за 361 300 000 евро.

Разширение на втори метродиаметър от МС „Джеймс Баучер“ до кръстовището на бул. Черни връх с бул. „Хенрик Ибсен“ и ул. „Сребърна“

Именно с тези приоритети, проекти и показатели на изпълнението е одобрена програмата със заключението:

„ ...Най-благоприятен от гледна точка на опазване на околната среда е разгледаният подробно в доклада за екологична оценка – втори вариант на програмата.

В заключение може да се обобщи, че предвидените във втори вариант на ОПТТИ приоритетни оси, инвестиционни приоритети и дейности за изпълнението им, заедно с предложените мерки в ЕО, са допустими за осъществяване, предвид изискванията за опазване на околната среда и човешкото здраве.“

В последния вариант на ОПТТИ одобрен от ЕК на 02.02.2021 програмата и проектите са променени по следния начин

1. Приоритетна ос 1:

В рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 се предвижда да бъдат финансирани следните големи проекти: -Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас Фаза II; -Модернизация на жп линията София-Пловдивв участъка Елин Пелин-Костенец Фаза 1. Участък Елин Пелин –Костенец е с обща дължина от 51,044км, изцяло двойна линия, но в рамките на ОПТТИ ще бъде извършена модернизация само на част от участъка, представляващ Фаза I. -Модернизация на жп линия София –Драгоман –Сръбска граница, участък Волуяк-Драгоман.Участък Волуяк -Драгоман е с обща дължина от 34 км, единична жп линия.

С показател на изпълнението 145 км обща дължина на реконструирани или модернизираните железопътни линии – 712 944 722 евро към 2023

2. Приоритетна ос 2:

В рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 се предвижда да бъдат финансирани големите проекти-Изграждане на АМ „Струма“ ЛОТ 3 –



„Европа“ от км 15+500 до км 48+903. Посредством реализацията на планираните големи проекти по приоритетната ос, ще се допринесе за отстраняването на тесните места по пътната инфраструктура и осигуряване на инфраструктурни условия за безпроблемно провеждане на местния и международен трафик по участъци от Трансевропейската транспортна мрежана територията на България. Подготвителни дейности и мерки за смекчаване на въздействието върху околната среда са предвидени по лот 3.2. Проектът ще бъде завършен в програмен период 2021-2027. Проект „Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“

Целева стойност 80 км обща дължина на построени нови пътища за 560 165 085 евро.

3. Приоритетна ос 3: В рамките на тази приоритетна ос на ОПТТИ 2014-2020 се предвижда да бъде финансиран следния голям проект: -Изграждане на трети метродиаметър на метрото в София „бул. Ботевградско шосе -бул. Владимир Вазов -ЦГЧ -ж.к. Овча купел“ за 12 км и 12 станции на стойност 423 619 620 евро

Ако приемем, че ЕО на първия вариант на програмата през 2014 г. е била относително коректна, отразявайки положителните ефекти от преодоляването на тесните места по ЖП линията София-Бургас и турска граница и АМ Струма в участъка на Кресненско дефиле чрез „изнасянето на трафика от населените места и от Кресненското дефиле“, както и финализирането и реализирането в цялост на тези големи проекти, **то не можем да се съгласим с безкритичното одобрение на дълга поредица от промени в програмата с Решение ЕО-4/2017 и ЕО-1/2020 и мотивите им. Тези промени в крайна сметка компрометират:**

- Основната цел на програмата за развитие на устойчива транспортна система, чрез „премахване на тесни места“ по основни транспортни коридори;
- Специфичните цели по Приоритетни оси, като вместо рехабилитирани и модернизирани 380 км ЖП линии се залага нова цел от 145 км.; при пътните проекти имаме директен отказ от реализиране на проекта за заобикаляне на екологично чувствителното Кресненско дефиле чрез дълъг тунел, и ново предложение с навлизане на трасето в защитени територии; както и отпадането на мултимодален терминал на гара и пристанище Русе.

Горното се потвърждава и от последния годишен Доклад за изпълнението на програмата към 31.12.2019 и „ОЦЕНКА НА НАПРЕДЪКА ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г. И ПРИНОС КЪМ СТРАТЕГИЯТА НА ЕС“ от декември 2020 „Сроковете за изпълнение на част от проектите (по ПО1, ПО2 и ПО4), които допринасят за постигане на стойностите на показателите по приоритетните оси, са през 2023 г., т.е. близки до края на програмния период. Това поставя под риск постигането на крайните цели на показателите както за напредък, така и за резултат по всяка от тези

оси.“ „Строителството по две от трите обособени позиции на проект „Модернизация на жп линия София –Пловдив: жп участък Елин Пелин –Костенец“ ще завърши след 31.12.2023 г. Автомагистрала „Струма“, Лот 3.2. също не може се реализира в този срок.Общото забавяне при подготовката на проекта, включително необходимостта от изпълнение на допълнителни екологични процедури и мерки, поставят под сериозен риск недоговорения бюджет в пътния сектор и предполага препрограмиране на приоритетната ос през 2020 г. Липсата на реални разходи по изпълнението на посочените два големи проекта, както и други забавяния при подготовката на проекти от приоритетна ос 4, оказаха неблагоприятно влияние върху изпълнението на програмата като цяло, включително при постигането на заложените индикатори по междините цели от рамката за изпълнение за 2018 г.

Изменението цели да се избегне загуба на средства и да се усвои максимално ефективно финансовият ресурс по програмата.“

В заключение можем да кажем че:

- Стратегическият подход на Управляващият орган в МТИТС за изработването и одобрението на ОП ТТИ 2014-2020 бе сбъркан и доведе до провал на програмата, и съответно, нереализиране на екологичният ефект от нея.
- Управлението на ОП се води от усвояването на средствата, а не от резултатите и ползите, заявени в документа.
- Формалният, безкритичен, подход възприет от отговорната институция МОСВ за ЕО и ОВОС на отделните големи проекти доведе до подценяване на препятствията пред проектите и самата програма. Двете процедури по екологичното законодателство не успяха да изпълнят целта си, като нито подготвиха качествени реализуеми проекти, нито предотвратиха отрицателното им влияние върху околната среда.
- Фактът, че МОСВ продължава да одобрява промените в програмата през 2020, когато всички тези генерални дефекти са налице, без да извърши екологична оценка на измененията означава само едно – МОСВ отказва да се изпълни вменените му по закон задължения.

Проблемът с формалните ЕО и ОВОС съществува почти от самото начало на прилагането им, като изглежда отговорните институции използват процедурите за „подпечатването“ на вече готовите проекти и програми, а не за да определят актуалните проблеми и да променят проектите и програмите, така че да отговорят адекватно на предизвикателствата.

За да посочим тези пороци и как следва те да бъдат преодоляни в една ЕО на план и програма цитираме Решение на ВАС 3310/07.03/2019 по дело за екологична оценка на проект на актуализация на План за управление на Национален парк „Пирин“ за периода 2014-2023 г. Важни в този случай са две неща:

1. самите служители на МОСВ поискаха съдът да тълкува какви са задълженията им при изработването на планове и програми и
2. съставът на съда си направи труда да провери подробно съдебната практика, за да отговори на поставената от МОСВ задача.

„За целите на Директива 2001/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2001 година относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда понятието „екологична оценка“ означава съгласно чл. 2, б. „б“ от директивата изготвянето на екологичен доклад, провеждането на консултации и вземане предвид на екологичния доклад и резултатите от консултациите при вземането на решения и предоставяне на информация за решението в съответствие с членове 4—9. 2. В Решение на Съда на Европейския съюз (втори състав) от 7 юни 2018 година по дело C-160/17 (Raoul Thybaut и др. срещу Région wallonne) е посочено, че с оглед на целта на директивата, която е да се гарантира такова високо равнище на защита на околната среда, разпоредбите, които очертават приложното поле, и по-специално разпоредбите, съдържащи определенията на предвидените от нея актове, трябва да се тълкуват разширително (решение от 27 октомври 2016 г., D’Oultremont и др., C-290/15, EU:C:2016:816, т. 40 и цитираната съдебна практика). Екологична оценка неизменно се извършва за плановете и програмите, които, от една страна, са изготвени за някои сектори, и от друга, определят рамката за бъдещото издаване на разрешение за осъществяване на проектите, изброени в приложения I и II към Директивата за ОВОС (вж. в този смисъл решение от 17 юни 2010 г., Terre wallonne и Inter-Environnement Wallonie, C-105/09 и C-110/09, EU:C:2010:355, т. 43). СЕС вече е постановил, че понятието „планове и програми“ се отнася до всеки акт, който, като определя правила и процедури за контрол, приложими за съответния сектор, установява съществена съвкупност от критерии и подробни правила за разрешаването и прилагането на един или повече проекти, които могат да имат значително отражение върху околната среда (решение от 27 октомври 2016 г., D’Oultremont и др., C-290/15, EU:C:2016:816, т. 49 и цитираната съдебна практика). Екологичната оценка следва да се извърши на възможно най-ранен етап, така че резултатите от нея да могат да окажат влияние и върху всички евентуални решения. Именно на този етап могат да се анализират различните алтернативи и да се извърши стратегически избор.

На основание чл. 81, ал. 3 от ЗООС екологичната оценка е следвало да бъде извършена едновременно с изготвянето на плана, като се вземат предвид целите му, териториалният обхват и степента на подробност, така че да се идентифицират, опишат и оценят по подходящ начин възможните въздействия от прилагането на инвестиционните предложения, които този план включва.“

От тук извличаме следните изводи и препоръки за настоящия Доклад за ЕО:

- 1. Да определи, опише и оцени по подходящ начин на ВЪЗМОЖНИТЕ въздействия – т.е. целта не е ограничителна оценка, минимизираща въздействията, за да мине по-лесно процедурата по одобрението, а разширена оценка на потенциала на възможните въздействия;**
- 2. Да определи правила, процедури за контрол, да установи съвкупност от критерии за разрешаването и ПРИЛАГАНЕТО на проектите;**
- 3. В резултат на адекватната оценка и въведени критерии да се анализират различните АЛТЕРНАТИВИ и да се извърши СТРАТЕГИЧЕСКИ ИЗБОР т.е. като**

**резултат по настоящата процедура да отпаднат
проектите с по-тежко въздействие върху околната среда и тези,
несъответстващи на екологичните или стратегическите цели на програмата.**

Проблеми и препоръки по настоящата ЕО на ОПТС

В контекста на казаното по-горе считаме че настоящата ЕО не изпълнява основното си задължение и цел, тъй като освен да оцени всички проекти като такива с „незначително влияние“ върху околната среда нито разглежда детайлно въздействието на проектите, нито оценява техни алтернативи, нито предлага стратегически избор за замяна на едни проекти или техни варианти с други – по-щадящи околната среда, или по-пълноценно съответстващи на целите на Европейските политики или тези на ОПТ.

На стратегическо ниво изводите от Заключението на ЕО за част Климат и Атмосферен въздух, че „Без изпълнението на ПТС 2021-2027 г., емисиите на парникови газове ще продължат да се увеличават“, „С изпълнението на Програмата ще се постигне значително намаляване на замърсяването с ФПЧ10, ФПЧ2.5 и азотни оксиди и допълнително намаляване на замърсяването с СО и ПАВ от транспортните средства“ и „изпълнението на програмата ще улесни изпълнението на изискванията за постигане 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.“ са подвеждащи!

Доказателството можем да намерим в **Интегриран план в областта на енергетиката и климата на Република България 2021-2030**, където са събрани и анализирани **подробни данни за транспортната система, липсващи в проекта на ОПТС 2021-2027.**

По всички основни индикатори предложеният документ показва, че към 2030 г. транспортният сектор на Р България не се стреми към значителна промяна и ще остане заложник на съществуващите в момента негативни тенденции:

- Таблица 5 на стр. 56 показва, дори при изпълнението на всички мерки, **незначително намаление на емисиите** на CO₂, замърсителите метан и азотен оксид, както и на общо парникови газове – за последните е прогнозирана стойност за 2030 г. от 8989,77 CO₂ екв – ктн. в сравнение с 9014,03 през базовата 2015 г.
- Фиг. 3 на стр. 53 показва **увеличаване на Крайното енергийно потребление** в сектор транспорт което през 2030 г. се очаква да бъде 43 447 GWh;
- За 2030 г е прогнозирано **увеличаване на дела на автомобилния транспорт** до 78 315 Мркт, от които частен пътнически - 64 577 Мркт и обществен пътнически – 13 738 Мркт и драстично при товарния с 19 287 Мркт. (Фиг 6 и 7 на стр. 57)
- Незначително увеличение на железопътния транспорт при пътническия и товарния.

Доколкото това касае работата по настоящата ОПТС, данните и прогнозите показват че предишните две програми не само не са изпълнили основната си цел за устойчива транспортна система, но неустойчивите тенденции ще продължават да се задълбочават

с хоризонт 2030 г., въпреки всички планирани цели, мерки и инвестиции на национално ниво, вкл. и тези по настоящата програма.

Това разминаване в заложените цели в програмните документи и крайния резултат, се дължи основно на лошо планиране и несъответствието между заявените на хартия приоритети и изпълнението на проектите, както посочихме в първата част на становището.

Този извод се потвърждава от заявените и този път приоритети и разминаването им с предложените проекти.

Относно предложения проект за ОП „Транспортна свързаност“ считаме, че въпреки записаните цели, някои от заложените интервенции няма да постигнат описания положителен ефект.

1. По Приоритет 1 за развитие на ЖП инфраструктурата:

Въпреки записаното *„Изпълнението на програмата ще има конкретен принос и по политиката за изменение на климата основно чрез увеличаване дела на железопътния транспорт“*, финансовото разпределение - по 590 190 000 евро показва, че ясно изразен такъв приоритет липсва.

Завършването на модернизацията на ЖП линията София-Бургас и Свиленград, след три Оперативни програми, няма да се случи и този път. Завършването на участък Елин Пелин – Септември няма да доведе до преодоляването на тясното място по ЖП линията София – Пловдив и би имало желан ефект за увеличаване дела на ЖП транспорта, само след като организацията на услугата започне да предлага по-надежден и по-бърз транспорт от автомобилния по магистрали „Тракия“ и „Марица“. В текста на ОП трябва да бъде заложено как ще се осъществи това, за да отговори на съответната Специфичната цел.

Безспорно всяко модернизирано ЖП направление допринася за по-устойчива транспортна система, но ние считаме, че вместо заложените София-Калотина и София – Гюешево, по ОП трябва да бъдат осъществени следните проекти: На първо място **ЖП връзка София-Солун**, за който има влязал в сила ОВОС и, който би допринесъл като реална мярка за разтоварването на автомобилният трафик в конфликтното Кресненско дефиле за намаляване на пътно-транспортните произшествия и опазване на биоразнообразието. На второ място **ЖП връзката Русе – Горна Оряховица**. При съществуващите модели на трафика, не разбираме защо е приоритет модернизирането на пътната връзка Русе - В. Търново, но не и ЖП връзката Русе - Г. Оряховица, още повече, че се предвижда модернизация и на двете гари? Според нас трябва приоритетно да се развие ЖП инфраструктурата, което да доведе до преориентирането на пътници и товари по този коридор от автомобилен към ЖП транспорт.

Настоящият текст ни обещава за втори седемгодишен период, че **ЖП връзката София-Видин** ще бъде подадена за кандидатстване към съпътстващи финансови механизми, но не е обяснено какво забави подаването досега и какъв е рискът да бъде отложено отново и да бъде заместено от други приоритети.

Това са трите проекта, които биха имали най-голям принос и ефект за превоза на пътници и товари с ЖП мрежата на Европейската общност (Цел на политиката 3) и следва да са с най-висок приоритет.

Прехвърлянето на средства от АМ „Русе – В. Търново“ и тунелът Шипка към посочените проекти би потвърдило записания приоритет за развитие на ЖП транспорта и има потенциала да промени значително транспортната система преди 2030 г. в изпълнение на ангажиментите на Р България към климатичните политики с хоризонт 2030 г. и облекчаването им с хоризонт 2050 г.

2. По Приоритет 2 за развитие на пътната инфраструктура

Проектът за АМ „Струма“ лот 3.2 през Кресненско дефиле не успя да премахне „тясното място“ както бе заявено в ОП 2014-2020. С настоящия проект, това условие също няма да бъде изпълнено, тъй като одобреният от ОВОС вариант е със заложен проектна скорост от 80 км. т.е. той залага „тясно място“ в международния коридор за 20-30 год. напред.

Предвид коментарите на ЕК по апликационната форма по този вариант, наложили оттеглянето и преработването ѝ, както и поради факта, че в ОВОС е разглеждан **пълноценен вариант за пълен източен обход на Кресненско дефиле**, който отговаря на ограниченията от защитените зони и осигурява необходимата по-висока скорост за международния коридор, предлагаме усилията да бъдат съсредоточени върху него.

Колкото до тунел „Шипка“, нашата позиция е, че този проект е излишен, тъй като удължава международния коридор Русе - Свиленград със над 100 км. и трафикът основно ще остане през прохода Хаинбоаз. Пътуващите от София също биха предпочели да стигнат до Ст. Загора през АМ „Тракия“. Нуждите на гражданите от Габрово е по-логично да бъдат удовлетворени от модернизация на ЖП линията Габрово – Ст. Загора. Обходът на Габрово бе планиран лошо, минава през крайни квартали и вече породил протести на живущите там. Увеличаване на трафика, особено товарен, ще причини нагнетяване на социално напрежение. Трябва да имаме предвид и целта на Бялата книга за транспорта, където *„до 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50 % до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори.“* Т.е. перспективата е за значително намаление на товарния автомобилен трафик през следващите 20-30 год., което именно е експлоатационният срок на проекта за тунел Шипка.

3. По приоритет 3 за подобряване на интермодалността

Неясно е защо се предлага мултимодален терминал на пристанище Лом – единственото с второстепенна ЖП връзка, а не Видин и Русе където преминава основният поток от товарен автотранспорт и съответстват много по-добре на ЦП2 и ЦП3.

Мултикритерийният анализ, който класира проектите по настоящата програма и, на който се позовава ЕО е до известна степен подвеждащ по следните причини:

1. Както бе описано на няколко места, някои от проектите са оценени като допринасящи за Европейските транспортни цели и целите на ОПТС, а всъщност допринасят по-малко или несъществено от други проекти с подобно ниво на готовност. Същото е валидно и при критерият „принос за интеграцията на националната транспортна система в европейската“;
2. Критерият „проектна готовност“ не е обективен защото има проекти с адекватна проектна готовност, които не са попаднали в първоначалния списък (напр. ЖП линии София-Солун или София-Видин), а има проекти, които продължават да се „пробутват“ напред, без да съответстват достатъчно на европейските приоритети (напр. АМ Черно море);
3. Критериите за въздействие върху околна среда и климат са с твърде малка тежест, при положение, че въздействието върху околна среда и климат е записано като Цел на политиката (ЦПЗ). Например: за „намаляване на емисиите от парникови газове“ проектът получава едва 2 т., докато за „проведени отчуждителни процедури“ – 6 т., а за „проведени тръжни процедури“ – 8т.

Други забележки:

- През последните години многократно бе установявано увреждане на речни басейни от строителни дейности по инфраструктурни проекти вкл. и по ОПТТИ, най-вече пътно строителство. Липсва оценка на вредата от тази дейности и мерки за да не се случва и през новия период;
- Липсва оценка на влиянието на инфраструктурното строителство върху свлачища и срутища и мерки за предотвратяването им;
- Правилно е определен проблемът за запечатването на почвите следствие от пътното строителство, но няма мерки и препоръки как да се намали вредата от него;
- **Записана е Мярка:** *Провеждане на предварителни консултации между проектантите и експерти по околна среда във възможно най-ранен етап от изготвянето на конкретните проекти, с цел избор на оптимални технически решения, съобразени с особеностите на околната среда, в която ще бъдат реализирани.*

Очакван резултат: *Избягване на противоречия между опазването на околната среда и предлаганите технически решения. Оптимизиране на процедурите по ОВОС, ЕО и ОС.*

Същата мярка бе записана и в ОС на ОП ТТИ 2014-2020, но това не попречи на УО, отговорната институция МОСВ и бенефициента АПИ да пренебрегнат становището на над 100 специалисти по биоразнообразие (на практика цялата научна общност) за избор на вариант извън Кресненско дефиле, подадено в срок по процедурата по ОВОС и отделно до АПИ. Резултатът бе одобрено трасе, което службите на ЕК оцениха като неотговарящо на изискванията на Директива за



За Земята
Приятели на Земята България

Адрес: ул. „Кръстьо Сарафов“ 24,
ет.1, 1164 София
тел. / факс: +359 2 943 11 23
ел. поща: info@zazemiata.org
www.zazemiata.org

местообитанията, и съответно доведе до критично забавяне на проекта и провала му в периода 2014-2020.

- Според описаните проекти става ясно, че се очаква засягане на близо 40 защитени зони по Натура 2000 и други защитени територии. За да се установи адекватно потенциално кумулативно въздействие, ЕО следва да се допълни и с Оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на Натура 2000 зоните.

С уважение,

Данита Заричинова и Ивайло Попов,
Членове на Управителния съвет на ЕС За Земята