

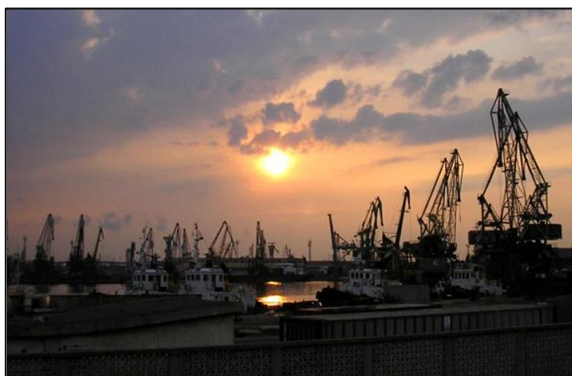


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



# ВТОРИ ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2007 - 2013 г. И ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА

(ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г.)



*Възложител: Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията*

*Изпълнител: Дружество по ЗЗД „СТРАТЕГИЧЕСКИ МОНИТОРИНГ“*

София  
м. февруари, 2014 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

## СЪДЪРЖАНИЕ:

РЕЗЮМЕ.....	1
I. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТ 2007 - 2013 г. И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г. ....	2
1. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ 2007 - 2013 г. ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г. ....	2
1.1. Анализ на управлението и разпределението на отговорностите по въпросите по околна среда при изпълнението на ОПТ 2007 - 2013 г. ....	2
1.2. Изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 г. в периода 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г. ....	2
2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г. ....	61
II. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА НАЧИНА И СТЕПЕНТА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОПТ И ОГПТ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В ПЕРИОДА 2011 - 2013 г. ....	76
1. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 2-1/2007 г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАНА ОПТ 2007 -2013 г., В ПЕРИОДА 2011 - 2013 г. ....	77
2. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2010 г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАН ОГПТ, В ПЕРИОДА 2011 - 2013 г. ...	84
III. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩАТА ПО ЕО ЗА ОПТ И ОГПТ СПРЯМО БАЗОВА ГОДИНА (2007 г.) И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г. ....	89
1. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 2-1/2007 г. И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОПТ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г. ....	89
2. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 1-1/2010 г. ЗА ОГПТ И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г. ....	96



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



IV. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО ГЛАВА ШЕСТА НА ЗАКОНА ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ПО ЧЛ. 31 ОТ ЗАКОНА ЗА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТ И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г.....	111
1. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 НА ОПТ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОГПТ .....	111
1.1. Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград” .	111
1.2. Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас” .....	132
1.3. „Модернизация на жп линията „София - Пловдив” .....	137
2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 2 НА ОПТ И ПЪТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОГПТ	138
2.1. Строителство на АМ „Струма”.....	139
2.2. Проект „Доизграждане на АМ „Тракия” – Лот 2, 3 и 4” .....	149
2.3. Проект „Строителство на АМ „Марица” от км 5+000 до км 70+620” .....	156
2.4. Проект „Път I-5 „Кърджали-Подкова” .....	168
2.5. Проект „Връзка на АМ „Хемус” със СОП-п.в. Яна” .....	176
2.6. Проект „Обходен път на гр. Враца” – Път I-1 (E79) от км 0+000 до км 6+818.60 ....	182
2.7. Проект „Обход на град Габрово с тунел под връх „Шипка” – I-5 (E-85)” от км 0+000 до км 31+000 .....	184
2.8. Проект АМ „Калотина – София - Лот 1 – Западна дъга на СОП”.....	186
3. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3 .....	188
3.1. Проект „Разширение на метрото в гр. София”.....	188
4. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 4 ПО ОПТ И ЗА ВОДЕН ТРАНСПОРТ ПО ОГПТ .....	194
4.1 Проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС” .....	194



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



4.2 Проект „Зимно укритие за кораби – Фаза 3” (Зимовник на ИАППД) .....	194
<b>V. ИНФОРМАЦИЯ ЗА НАЧИНА И СТЕПЕНТА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПРЕДХОДНИТЕ ДОКЛАДИ.....</b>	<b>196</b>
1. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА НА БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПЪРВИ ТРИГОДИШЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА 2007 – 2010 Г. ....	196
2. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПЪРВИ ШЕСТМЕСЕЧЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА ЮНИ 2012 – НОЕМВРИ 2012 г. ....	205
3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ВТОРИ ШЕСТМЕСЕЧЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА ДЕКЕМВРИ 2012 – МАЙ 2013 г. ....	211
4. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ТРЕТИ ШЕСТМЕСЕЧЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА ЮНИ 2013 – НОЕМВРИ 2013 г. ....	215
<b>VI. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 – 31.12.2013 г. ....</b>	<b>224</b>
1. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО ОПТ И ОГПТ .....	224
2. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В РЕЗУЛТАТ НА РЕАЛИЗИРАНЕ НА КОНКРЕТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОПТ И ОГПТ .....	225
<b>VII. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПТ (до 2015 г.) И ОГПТ (2014 – 2020 г.) .....</b>	<b>227</b>
<b>VIII. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО МОГАТ ДА СЕ ОПРЕДЕЛЯТ КАТО НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕ ЗА СЛЕДВАЩИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2014 - 2020 г. ....</b>	<b>230</b>
1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014 - 2020 г.:.....	230
2. ПРЕПОРЪКИ ЗА „КОНКРЕТНИ ПРОЕКТИ” ПО ОПТТИ:.....	231



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



IX. ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ ОТ ГПМОС, ПОСТАВЕНИ КАТО КРИТЕРИИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛЕВИТЕ РЕЗУЛТАТИ ПО ПРОЕКТ „ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА МОНИТОРИНГ НА ОКОЛНАТА СРЕДА” .....	233
1. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НАЦИОНАЛНО НИВО ЗА ОПТ И ОГПТ: .....	233
2. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НИВО „ПРОЕКТ” (В Т.Ч. ПРОГРАМИ И ПЛАНОВЕ НА МАЛКИ ТЕРИТОРИИ) ПО ОПТ И ОГПТ: .....	236
3. ОБЩИ ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) .....	237
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	238
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ .....	239
А.1. Информация, предоставена от МТИТС.....	239
А.2. Информация, предоставена от ведомства и контролни органи.....	239
А.3. Информация, предоставена от бенефициенти по ОПТ.....	239
А.4. Използвана нормативна уредба по околна среда.....	240
А.5. Използвани методически документи.....	242



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

Съкращение	Значение
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура”
БД	Басейнова дирекция
БДЖ	Български държавни железници
ГД ГВА	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”
ГПМОС	Генерален план за мониторинг на околната среда
ДОВОС	Доклад за оценка на въздействие върху околната среда
ДОС	Доклад за оценка за съвместимост
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”
ДП РВД	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЕУП	Екип за управление на проекта
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗТ	Закон за защитените територии
ЗКН	Закон за културното наследство
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗУИП	Звено за управление и изпълнение на проекта
ЗУП	Звено за управление на проекта
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИА „ОСЕС“	Изпълнителна агенция „Одит на средствата от Европейския съюз”
ИАПД	Изпълнителна агенция за „Проучване и поддържане на река Дунав”
КПП	Координация на програми и проекти
КН	Комитет по наблюдение
НИНКН	Национален институт за недвижимо културно наследство
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура”
НКСИП	Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти”
НСИ	Национален статистически институт
НУРИЕОПП	Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми
НУРИОВОС	Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВОС	Оценка на въздействие върху околната среда
ОГПТ	Общ генерален план за транспорта



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г.
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”
ОПУ	Областно пътно управление
ОС	Оценка за съвместимост
ОСВ	Оценка на степента на въздействие
п.в.	Пътен възел
ПУОС	План за управление на околната среда
ПУО	Програма за управление на отпадъците
РИОСВ	Регионална инспекция по околната среда и водите
СОП	Софийски околновръстен път
СОПТ	Секторна оперативна програма „Транспорт”
ТПЕ	Териториални процедури и екология
УО	Управляващ орган
ФК	Формуляр за кандидатстване



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## РЕЗЮМЕ

Настоящият доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г. (ОПТ) и Общ генерален план за транспорта (ОГПТ) е изготвен в изпълнение на Договор, сключен между Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) и Дружество по ЗЗД „Стратегически мониторинг”, съгласно изготвения и предоставен през декември, 2012 г. на МТИТС Генерален план за мониторинг на околната среда (ГПМОС).

Докладът се отнася за периода от 01.01.2011 г. до 31.12.2013 г., като съставлява Задача № 5 за изпълнение на целите на мониторинга на околната среда, съгласно ГПМОС (т. I. 2 на ГПМОС).

За изготвяне на Доклада по наблюдение и контрол, екипът на Дружество по ЗЗД „Стратегически мониторинг” е извършил следното:

- Събиране на документация и информация за изготвяне на доклада;
- Анализ и оценка на събраната информация за въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда и на новите проекти по тях, вкл. сравнение на резултатите от първия тригодишен доклад и извеждане на изводи относно наблюдаваните тенденции по отношение на околната среда;
- Анализ и оценка на съответствието на изпълнението на ОПТ и ОГПТ с нормативните и методологически документи на национално, европейско и международно ниво, касаещи опазването на околната среда;
- Обходи на обекти, финансирани по ОПТ и ОГПТ, които в периода 2011 - 2013 г. са били във фаза на строителство и/или експлоатация;
- Изготвяне на доклад по наблюдение и контрол, в съдържание и обхват, съответстващи на изискванията се съгласно ГПМОС.

В резултат на извършените дейности по събиране, групиране и анализ на информацията за националните документи ОПТ и ОГПТ, както и за конкретните проекти, изпълнявани за периода 2011 - 2013 г. по ОПТ и ОГПТ, са направени изводи за въздействието върху околната среда на стратегическо ниво и на ниво проекти, въз основа на които са дефинирани препоръки за опазване на околната среда за оставащия период за изпълнение на проектите по ОПТ 2007-2013 г. и за следващия програмен период 2014 - 2020 г.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **I. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТ 2007 - 2013 г. И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г.**

### **1. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ 2007 - 2013 г. ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г.**

#### **1.1. Анализ на управлението и разпределението на отговорностите по въпросите по околна среда при изпълнението на ОПТ 2007 - 2013 г.**

В първия тригодишен доклад по наблюдение и контрол е представена базова информация за съдържанието и целите на ОПТ, управлението и разпределението на отговорностите по въпросите по околна среда при изпълнението на програмата и схемите на управление на проектите при различните бенефициенти.

Тъй като по-голямата част от информацията е актуална и за периода 2011 - 2013 г., в настоящата т.1.1. е представена единствено новата фактология за разглеждания период:

В първия тригодишен доклад са разгледани схемите на управление на всички бенефициенти с изключение на **Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“**. През 2011 г. са приети изменения в Закона за пътищата (ДВ, бр. 55/2011 г.), с които е създадена Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“. Основният предмет на дейност на новото държавно предприятие е проектирането, изграждането, поддържането и ремонта на автомагистралите „Струма“, „Хемус“ и „Черно море“. В резултат от проведената писмена процедура с протокол № 5 от 31.05.2012 г., КН на ОПТ е прието Решение № 1 „Изменение на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.“, като бенефициент по приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ и приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ се добавя Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“.

С цел осигуряване на ефективно изпълнение на проектите, се наемат екологични консултанти и стратегически съветници (които също имат в екипа си специалисти по опазване на околната среда). По този начин се гарантира спазване на нормативните изисквания за опазване на околната среда и човешкото здраве, установяване и предотвратяване на възможни негативни последици за околната среда и здравето на хората на най-ранен етап на проектиране и осигуряване на висока степен на защита и опазване на околната среда.

#### **1.2. Изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 г. в периода 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г.**

В таблиците по-долу е дадена обобщена информация за проектите в рамките на четирите приоритетни оси (от общо 5 за оперативната програма), обхващащи подготовката (вкл. по отношение на процедурите по опазване на околната среда) и реализирането на инфраструктурни проекти за периода 01.01.2011 – 31.12.2013 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близо, по-близко...

**Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”**

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
1.	<p><b>Наименование на проекта:</b> „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>	<p>Има решение за преценяване на необходимостта от ОВОС и ОС - № 27-ПР/2009 г. от МОСВ, в което е решено да не се извършва ОВОС.</p> <p>Има издадено Решение № СЗ-63-ПР/24.07.2013 г. на РИОСВ Стара Загора за че не е необходимо извършването на ОВОС и ОСВ.</p> <p>Проектът за рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на линията Пловдив - Бургас е разделен на 3 обособени позиции:</p> <p><u>Позиция 1</u> По проекта има издадено разрешение – РС-И-544/06.08.2004 г. за Позиция 1. До края на 2013 г. Изпълнителят работи по отстраняване на забележките, посочени в протокола на комисията за съставяне на Акт №15. Договорените строителни работи в целия участък са завършени на 100%.</p> <p><u>Позиция 2</u> По проекта има издадено разрешение – РС-36/29.12.2009 за Позиция 2 и Позиция 3. СМР са стартирали в средата на 06.02.2012 г. Физическо изпълнение към 31.12.2013 г. – 78%.</p> <p><u>Позиция 3</u> „По проекта има издадено разрешение – РС-36/29.12.2009 за Позиция 2 и Позиция 3. СМР са стартирали на 12.12.2011 г. Общият физически напредък на строителните работи към 31.12.2012 г е 52%. Физическо изпълнение към 30.09.2013 г. – 68%. На 09.12.2013 г. е подписано Допълнително договорно споразумение, с което срокът за изпълнение на Договор №3620/08.2011 г. за извършване на строителните дейности е удължен до 06.11.2014 г.</p> <p>Към настоящия момент няма обекти въведени в експлоатация.</p>	Да
2.	<p><b>Наименование на проекта:</b> „Модернизация на жп линията София – Драгоман”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Удвояване и модернизация на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и</p>	<p>С Решение на МОСВ от 15.10.2009 г. е решено, че е необходимо изготвяне на ОВОС без ОСВ.</p> <p>Писмо от МОСВ от 08.12.2010 г. за съгласуване на Заданието, в което е посочено, че не е необходимо изготвяне на оценка за съвместимост.</p> <p>В края на 2011 г. НКЖИ е стартирала тръжна процедура за избор на изпълнител за подготовка на ФК за финансиране на техническо проектиране.</p> <p>На 28.12.2011 г. е стартирала тръжна процедура за избор на изпълнител за изготвяне на доклада за ОВОС за проект „Модернизация на жп линията София – Драгоман”.</p> <p>ДОВОС е внесен за оценка в МОСВ на 06.11.2012 г. През този програмен период ще бъде извършена подготовката на проекта. Извършва се препроектиране на трасето. Проекта ще се реализира в следващия</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	подобряване на работата.  Бенефициент: ДП „НКЖИ”	програмен период.	
3.	<b>Наименование на проекта:</b> „Модернизация на жп линията „Видин – София”  <b>Описание на проекта:</b> Подобряване на линията – подобряване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията  Бенефициент: ДП „НКЖИ”	Изготвен е ДОВОС и ОСВ за които има положително решение на МОСВ № 1-1/2012 г. за проекта „Модернизация на ж.п. линията Видин-София”. Решението е обжалвано от община Враца пред Върховния Административен съд. Протокол от 19.09.2012 г. от заседание по адм. дело № 4951/2012 делото е прекратено поради липса на доказателства. Проекта е включен в годишните програми на JASPERS за 2008 и 2009 г. За подготовка на проекта е подписан финансов меморандум за ИСПА. Включват се дейности като пред-проектни проучвания и идеен проект, финансово икономически анализи ОВОС и др. На 11.06.2012 г. е подписан договор за предоставяне на БФП по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла”. С Решение № 509 от 08.07.2011 г. на Министерски съвет на Република България, проектът за „Модернизация на железопътната линия Видин-София” е определен, като обект с национално значение. През януари 2012 г. е извършено археологично проучване на трасето и от МИЕТ е получена информация, че в посочения обхват на проекта има регистрирани находища, но няма концесии или разрешения за добив Съгласуване и одобрение на технически проекти за железопътните участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла ще се извърши в края на 2014 г. Разрешение за строеж ще се издаде след приключване на отчуждителните процедури, които се предвижда да бъдат извършени през следващия програмен период.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
4.	<p><b>Наименование на проекта:</b> „Модернизация на жп линията „София - Пловдив”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Подобряване на линията – подновяване на инфраструктурните системи и подобряване на работата, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията. Проектът е разделен на две части.</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>	<p><b>ЛОТ 1:</b> София-Елин Пелин и Септември-Пловдив са издадени Решения №12-ПР/2010 г. и №13-ПР/2010 г. че не е необходим ОВОС –има поставени условия; Становище на МОСВ Изх.№. НСЗП-5518/14.03.2011 г. – да не се изготвя оценка за съвместимост, няма поставени условия;</p> <p><b>ЛОТ 2</b> „Елин Пелин – Септември” с изх. № ОВОС-269/ 15.11.2012 г. на МОСВ Докладът за ОВОС се връща за преработване, поради необходимостта от препроектиране на трасето. Предстои внасяне на допълнения ДОВОС в МОСВ.</p> <p>Проектът е одобрен с решение на УО на ОПТ от 25.05.2011 г. На 06.06.2011 г. е подаден формуляра за оценка в ЕК. На 05.08.2011 г. е сключен договор между УО на ОПТ и НКЖИ за БФП по проекта. Подписани са договорите за проектиране и строителство с избраните изпълнители и договор за супервизия.</p> <p>Започната е подготовка на тръжна документация за координиране на проектирането и съпътстващите дейности , и оценка на съответствието със съществените изисквания към строежите на проект „Модернизация на железопътен участък София-Септември” – част от Транс-европейската железопътна мрежа.</p> <p><b>Към 12.2013г.</b></p> <p><b>ЛОТ 1:</b> Участъкът София – Елин Пелин не е обект на този програмен период. Участъкът Септември – Пловдив, е в процес на проектиране. Стартирани са 3 договора за проектиране и строителство по обособени позиции, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Позиция 1 – „Септември-Пазарджик”. Има издадено разрешение – РС-67/20.11.2013 г;</li> <li>- Позиция 2 – „Пазарджик-Стамболийски”. Има издадено разрешение – РС-67/20.11.2013 г;</li> <li>- Позиция 3 – „Стамболийски-Пловдив”. Има издадено разрешение – РС-68/20.11.2013 г;</li> </ul> <p>Техническото проектиране за участъците „Септември-Пазарджик” и „Пазарджик-Стамболийски” е приключено и на 20.09.2013 г. е внесено Заявление за одобряване на технически проект и издаване на Разрешение за строеж.</p> <p>Проектирането за Позиция 3 следва да завърши до края на октомври 2013 г. Очаква се същинските строителни дейности да започнат през ноември 2013 г.</p> <p>Изпълнителите на трите обособени позиции са монтирали билбордовете си в гарите Септември, Пазарджик, Стамболийски и Пловдив. Изпълнителя на СИТ е монтирал билбордове в гарите Септември, Пазарджик, Огняново, Стамболийски, Тодор Каблешков и Пловдив, а билбордът за гара София ще бъде поставен на гара Подуяне.</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>Предстои церемония „Първа копка”, за която Изпълнителите на Позиции I,II и III са предали предложение за провеждане.</p> <p><b>ЛОТ 2:</b> През Ноември 2013 г. е направено проектиране на трасето на ж.п. линията. Проекта е в процедура по ОВОС.</p> <p>До края на 2013 г. не е започнало строителство по проекта.</p>	
5.	<p><b>Наименование на проекта:</b> „Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска територия”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Проектът е разделен на четири фази:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•Фаза 1: Крумово (км 164+573) – Първомай (км 202+300)</li><li>•Фаза 2: Първомай (км 202+300) – Димитровград (км 234+554)</li><li>•Фаза 3: Свиленград (км 289+669) – Турска граница (км 315+655)</li><li>Фаза 4: Димитровград (км 234+554) – Свиленград (км</li></ul>	<p>Отсечката „Крумово-Първомай” (Фаза 1) е изцяло изпълнена по ИСПА.</p> <p>Отсечката „Първомай-Свиленград” (първоначалната Фаза 2) е стартирала по ИСПА, но по тази програма е завършена само отсечката „Първомай-Димитровград”.</p> <p>На 29.11.2010 г. УО на ОПТ е одобрил формуляра за кандидатстване по ОПТ на отсечката „Димитровград – Свиленград” (Фаза 4), с което отсечката се прехвърля от ИСПА към ОПТ.</p> <p>Отсечката „Свиленград – Турска граница” от самото начало е част от ОПТ - Договор ДОПТ-3/22.05.2009 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.</p>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	289+669) и Свиленград (297+698) до Гръцка граница (300+685)  <b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”		
5.1.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Удвояване и електрификация на железопътната линия Крумово - Димитровград (Фаза 1 и Фаза 2)</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Фаза 1: Крумово - Първомай Фаза 2: Първомай – Димитровград е изработена</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>	<p><b>Фаза 1 и Фаза 2:</b> Въведени в експлоатация през юни 2012 г. През 2011 г. строителните работи са изцяло приключили и текат процедури по издаване на Акт. 15. Очаква се той да бъде получен до 2011 г., а през 2012 г. да бъде издаден Акт 16, след което обекта да бъде пуснат в експлоатация. През 2011 г. е проведена тръжна процедура са избрани изпълнители по проекта. Издадено е Решение № ЕО-6/2013 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО Подробен устройствен план – Парцеларен план (ПУП-ПП) за „Реконструкция на пет пресичания на съществуващи въздушни електропроводни линии 20 kV в землищата на гр. Първомай и с. Караджалово” – „да не се извършва екологична оценка”</p> <p><u>За Фаза 1</u> се отнасят:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Решение по ОВОС №49-12/2001 г. от МОСВ за участъка „Пловдив – Свиленград” – ИП се разрешава при изпълнение на определени условия;</li> <li>- Решение от 30.07.2002 г. за потвърждаване и промяна на Решение по ОВОС № 49-12/2001 г. – срокът на ОВОС се удължава до 18.07.2003 г.;</li> <li>- Писмо от МОСВ № 04-00-166/ 06.02.2004 г. – няма нужда от нова ОВОС;</li> <li>- Разрешения за строеж № РС-2/05.02.2007 г. и № РС-8/14.05.2007 г. от МРРБ за гара Крумово и гара Първомай;</li> <li>- Заповед № РС-17/05.06.2009 за допълване на РС-8/14.05.2007г. - за допълване на изменение за спирка Кочово на км 170+907.77 и спирка Винаца на км 192+89.130;</li> <li>- Решение за преценка необходимостта от ОВОС № 4-ПР/12.02.2010 г. на МОСВ за реконструкция на съществуващи електропроводи в участъка „Крумово-Първомай” – да не се извършва ОВОС, без условия;</li> <li>- РС-29/18.06.2010 г. - Тягова подстанция Крумово 110/27.5 kV, пътна връзка на тягова подстанция Крумово, ВиК връзка, Трафопост 20/0.4 kV за ел. хранване на тягова подстанция Крумово и дежурен пункт Крумово, община Родопи, област Пловдив.</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p><u>За Фаза 2</u> се отнасят:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Решение по ОВОС № 49-12/2001 г. за участъка „Пловдив – Свиленград”</li> <li>- Решение за ОС № 67-ОС/ 12.08.2008 г. за участъка „Първомай – Свиленград” - ИП се съгласува при изпълнение на определени условия и мерки</li> <li>- РС-59/18.11.2008 г.– „Реконструкция и електрификация на у-к от гара Първомай до гара Караджалово от км 202+300 до км 207+650”.</li> <li>- РС-11/30.04.2009 г.– „Реконструкция и електрификация на у-к гара Караджалово - от км 207+650 до км 209+150”</li> <li>- РС-22/29.06.2009 г.- „Реконструкция и електрификация на участък от гара Караджалово - км 209+150 до гара Димитровград км 231+560”</li> <li>- РС-42/10.08.2010 г.– „Стради на гари и спирки в у-к Първомай-Димитровград от км 209+159 до км 231+560: г. Караджалово, сп. Скобелево, сп. Сталево, сп. Крум, г. Ябълково и четно помещение Ябълково”</li> <li>- РС-43/10.08.2010 г. - „Участък гара Димитровград от км 231+560 до км 234+200, област Хасково; РС-56/19.10 - Надлез Първомай (път III-667 пътен км 9+212.32, жп км 199+241.44 - временна пътна връзка - фаза 1: гара Крумово, гара Първомай”</li> </ul>	
5.2.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Електрификация и реконструкция на жп линия Свиленград - Турска граница (Фаза 3)</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Фаза 3 от проекта „Пловдив – Свиленград”. Приблизително 19 км нова жп отсечка, която се проектира и строи по ОПТ.</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>	<p><b>Фаза 3:</b> Въведен в експлоатация през 2013 г.</p> <p>Издадени са следните Решения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Решение по ОВОС № 49-12/18.07.2001 г. на МОСВ за участъка „Пловдив-Свиленград-граница” – разрешава се при изпълнение на определени условия;</li> <li>- Решение от 30.07.2002 г. за потвърждаване и промяна на Решение по ОВОС № 49-12/2001 – срокът на ОВОС се удължава до 18.07.2003 г.;</li> <li>- Писмо от МОСВ № 04-00-166/ 06.02.2004 г. – няма нужда от нова ОВОС;</li> <li>- Решение № 08-ОС/ 13.02.2008 г. на МОСВ за ОС на участъка „Свиленград - Турска граница” - ИП се съгласува при изпълнение на определени условия;</li> <li>- РС-20/27.04.2010 г. - Реконструкция и електрификация на ж.п. линията по коридор IV и IX „Пловдив-Свиленград”. Фаза 3 Свиленград-Турска граница от км 298+800 до км 315+600;</li> <li>- Заповед №РС-9/18.02.2011 г. за допълване на РС-20/27.04.2010 г.- Промяна на трасето в у-к от км 297+774 до км 301+429.41 за ж.п. „Пловдив-Свиленград-Турска граница”, Фаза 3</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Заповед №РС-1/25.01.2012 г. за допълване на РС-20/27.04.2010 г. - Реконструкция и електрификация на ж.п. линията по коридор IV и IX „Пловдив-Свиленград”. Фаза 3: Свиленград-Турска граница от км 298+800 до км 315+600, пешеходен надлез на км 309+603.</li> <li>- Писмо от МОСВ изх. № ЕО-106/02.01.2014 г. относно изменение на ПУП-ПП – Изграждане на външна пътна връзка до ТП Свиленград и Дежурен пункт Свиленград;</li> <li>- Писмо от МОСВ изх. № 12-00-1524/06.12.13 г. относно конструктивни и ситуационни промени за у-к жп гара Димитровград, гр. Димитровград;</li> <li>- Писмо от РИОСВ Хасково изх. № БР-340/20.11.13 г. относно обявяване на вековни дървета в землището на с. Константиново + Заповед № РД-765/08.10.13 г. от МОСВ;</li> <li>- Писмо от МОСВ изх. № ЕО-59/07.11.2013 г. относно изменение на ПУП-ПП и изменение на ПУП-ПРЗ в землището на Симеоновград;</li> <li>- Писмо от МОСВ изх. № ЕО-73/12.09.13 г. относно ПУП-ПП за землището на с Любимец + Решение на МОСВ № ЕО-33/2013 ;</li> <li>- Писмо МОСВ изх.№ ЕО-14/11.09.13г. относно ПУП-ПП за „Малево-Пясъчево“ + Решение № ЕО – 31/2013;</li> <li>- Писмо от МОСВ ИЗХ. № ЕО-56/19.08.13 г. относно ПУП-ПП за електропроводна линия „Чешмата“</li> <li>- Писмо от МОСВ изх. № 12-00-1097/20.08.13 г. относно ПУП-ПП землището на гр. Любимец;</li> <li>- Решение 7-ПР/26.06.2013 на МОСВ за промяна на трасето на жп линията в района на гр. Симеоновград от км 253+650 до км 259+256 с цел избягване на 100-годишната вълна на р. Марица.</li> </ul> <p>Към 2013 г. физическото изпълнение на СМР за периода е 100%.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Извършен е ремонтът и реконструкцията на гара Капитан Андреево;</li> <li>- Извършена е поддръжка и ремонт на временни пътища, осигуряващи достъп до обекта;</li> <li>- През 2011 г. са изградени и завършени големи съоръжения - 13 жп моста;</li> <li>- Изградени са малки съоръжения (водостоци и прокари) - 27 бр.;</li> <li>- Демонтирани са старите перони на спирки Гергана и Генералово и гара Капитан Андреево;</li> <li>- Извършена е реконструкцията на пресичанията на ВЛ 20 kV на територията на община Свиленград;</li> <li>- Извършено е саниране на съществуващите жп мостове – 100 %;</li> <li>- Демонтиран е съществуващия перон на граничен пункт Капитан Андреево и е изграден нов перон с височина 55 см над ниво глава релса, което е в съответствие с ТСОС за железопътната инфраструктура;</li> </ul>	





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Изградени са отводнителни канавки с приблизителна дължина 5000 м;</li> <li>- Изграден е нов пътен надлез в с. Генералово – км 309+544;</li> <li>- Изграден е пешеходния надлез (пасарелка) с. Генералово км 309+603;</li> <li>- Положен е нов магистрален кабел с обща дължина около 9 652 м;</li> <li>- Демонтирани са стари звена – 15 826 м;</li> <li>- Изграден е мост на км 301+600 на р. Марица (с дължина 415 м);</li> <li>- Изградени шумозащитни огради – общо 1 474 м в участъци от км 301+824 до км 302+365 – 541 м и от км 312+966 до км 313+899 – 933 м;</li> <li>- Работите по контактна мрежа са завършени. На 11.12.2012 г. са извършени измервания на контактната мрежа и тестване на пътя с проектна скорост;</li> <li>- На 14.12.2012г. е подписан Акт обр. № 15;</li> <li>- На 07.05.2013 г. беше подписан Протокол образец № 16 за установяване годността за ползване на строежа, а на 08.05.2013 г. е издадено Разрешение за ползване;</li> <li>- На 10.05.2013 г. е подписан приемо-предавателен протокол, с който Инженерът връща на Изпълнителя предоставените за срока за извършване на строителството 2 бр. леки автомобила;</li> <li>- На 13.05.2013 г. е подписан приемо-предавателен протокол, с който Инженерът връща на Изпълнителя осигуреното за срока за извършване на строителството офис оборудване;</li> <li>- На 07.06.2013 г. е подписан Сертификат за Приемане на целия обект съгласно ФИДИК по договор 3219/25.05.2009 г.</li> </ul>	
5.3.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Недовършената част от проекта за реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив-Свиленград (Фаза 4)</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Фаза 4: Димитровград –</p>	<p><b>Фаза 4:</b> Тази фаза на проекта е в процес на строителство. Работи се отделни участъци от трасето, като за всички участъци има издадени разрешителни за строеж.</p> <p>За проекта има издадени:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Решение по ОВОС № 49-12/2001 г. на МОСВ за участъка Пловдив - Свиленград;</li> <li>- Решение от 30.07.2002 г. на МОСВ за потвърждаване и промяна на Решение по ОВОС № 49-12/2001 г. – срокът на ОВОС се удължава до 18.07.2003 г.;</li> <li>- Писмо от МОСВ № 04-00-166/ 06.02.2004 г. – няма нужда от нова ОВОС;</li> <li>- Решение за преценка необходимостта от ОВОС № ХА-51-ПР/2.04.2008г. на РИОСВ - Хасково за подстанция „Симеоновград“;</li> <li>- Решение за преценка необходимостта от ОВОС № ХА-52-ПР/2.04.2008 г. на РИОСВ - Хасково за подстанция</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	<p>Свиленград е разделена на три части: 4.1. Димитровград – Харманли 4.2. Харманли – Свиленград и Свиленград – Гръцка граница 4.3. Тягови станции в гр. Свиленград, гр. Симеоновград и гр. Димитровград</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>	<p>„Свиленград”; - Решение № 67-ОС/12.082008 г. на МОСВ за участъка „Първомай-Свиленград”; - Решение за преценка необходимостта от ОВОС №-2863/7.11.2009 г. на РИОСВ-Хасково за подстанция „Димитровград”; - Решение № 4-ПР/11.02.2010 г. на МОСВ за необходимост от ОВОС на съществуващи електропроводи; - Решение № ЕО-21/2013 за изменение на ПУП-ПП за реконструкция на съществуващи ВЛ 20 kV и ВЛ 110 kV на територията на община Димитровград; - Решение № ЕО-31/2013 за изменение на ПУП-ПП за реконструкция на съществуващи ВЛ 20 kV и ВЛ 110 kV на територията на община Харманли. - Решение № ЕО-33/2013 за изменение на ПУП-ПП за реконструкция на съществуващи ВЛ 20 kV и ВЛ 110 kV на територията на община Любимец - РС-27/20.05.2011 г. - Реконструкция и електрификация на ж.п. линията по коридор IV и IX „Пловдив – Свиленград”. Фаза „Системи”: Системи за сигнализация, телекомуникации и система SCADA за цялата линия. Част: GSM-R антени в спирка „Крум” и спирка „Скобелево”</p>	
6.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Рационализация на мрежата, гарите и товарните съоръжения</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Преглед на съществуващите активи и рационализация на гарите, съоръженията и маршрутите. Рационализация на жп инфраструктурата, като се съобрази с настоящите нужди на мрежата и се избегне проблемът с поддръжката на</p>	Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	слабо използвана инфраструктура  <b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”		
7.	<b>Наименование на проекта:</b> Съоръжения за пътници  <b>Описание на проекта</b> План за подновяване на съоръженията на ключови гари. Подобряване на пътническите съоръжения, които към момента са в лошо състояние за голяма част от гарите. Осигуряване на достъп до съоръженията от хора в неравностойно положение.  <b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”	Проектът не е стартирал.	Не
8.	<b>Наименование на проекта:</b> София – Перник – Радомир – Благоевград – Кулата (граница с Гърция)  <b>Описание на проекта:</b> Подобряване на линията – възстановяване на първоначално проектираните	Има решение на МОСВ № ПР 36/2010 от 08.10.2010 г. за участък София – Перник – Радомир. Не се изисква изготвяне на ОВОС. Не е избран изпълнител на проекта. Ще се реализира в следващия програмен период.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	възможности. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.  <b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”		
9.	<b>Наименование на проекта:</b> София – Мездра – Горна Оряховица – Варна  <b>Описание на проекта:</b> Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията  <b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”	Има писмо от МОСВ с изходящ номер ОВОС-2394 от 17.11.2010 г., в което се казва, че Инвестиционно предложение „Техническа помощ за подновяване на участъци от железопътната инфраструктура по ж.п. линията Мездра-Горна Оряховица” не подлежи на ОВОС и ОС.	Не
10	<b>Наименование на проекта:</b> Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	Проектът не е стартирал и няма да бъде изпълнен в този програмен период.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	<p><b>Описание на проекта:</b> Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта при пътуване, сигурността и ще редуцира до минимум закъсненията.</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>		
11	<p><b>Наименование на проекта:</b> Железопътна администрация</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Преглед на национални и регионални организационни структури. Осигуряване на достатъчно фондове за належащо и планирано строителство, реконструкции и поддръжка на железопътната мрежа и прилежащите съоръжения за предоставяне на пътнически и</p>	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	товарни услуги  <b>Бенефициенти:</b> ДП „НКЖИ”, МТИТС, ИАЖА		
12	<b>Наименование на проекта:</b> Финансиране и таксуване  <b>Описание на проекта:</b> Преглед на механизмите за финансиране и таксуване. Финансирането да се разпределя не само на годишна база, като по този начин се даде възможност средно или дългосрочно планиране на инвестиции в проекти за подобрения или в подновяване и поддръжка на съществуващите активи  <b>Бенефициенти:</b> МТИТС- пътнически превози, ДП „НКЖИ”- товарни превози	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
13.	<b>Наименование на проекта:</b> Управление на активи и информация/План за поддръжка на мрежата  <b>Описание на проекта:</b>	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	<p>Да се подготвят пълна система за управление на информация и регистър на активите. Да се развие план за поддръжка с варианти за финансиране, приоритети и програма.</p> <p>Поддръжката на съществуващите активи на железопътната мрежа да е ефективна и постоянна, което гарантира качеството, надеждността и сигурността на услугите, предоставяни на всички пътници, както и намалява оперативните разходи и разходите за поддръжка.</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>		
14.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Подобрения на скоростта</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Преглед на възможностите за високоскоростни услуги. Намаляване на ограниченията на скоростта или други ограничения за правилното й</p>	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	функциониране.  <b>Бенефициенти:</b> МТИТС, ДП „НКЖИ”		
15.	<b>Наименование на проекта:</b> Информация за пътници  <b>Описание на проекта:</b> План за подобряване на информацията, предоставяна на пътниците. Достатъчна и навременна информация за клиентите относно разписанията.  <b>Бенефициент:</b> БДЖ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
16.	<b>Наименование на проекта:</b> Обучения и образование  <b>Описание на проекта:</b> Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти. Мотивиране на млади и квалифицирани специалисти да търсят професионална реализация в железопътния сектор.	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	Бенефициенти: ДП „НКЖИ”, БДЖ и ИАЖА		
17.	<b>Наименование на проекта:</b> Локомотиви и подвижен състав  <b>Описание на проекта:</b> Преглед и план за подновяване на подвижни състав за подобряване на предлагания капацитет. Увеличаване на услугите, в резултат на експлоатация на нови и комфортни влакове.  <b>Бенефициент:</b> БДЖ	Не подлежи на процедура ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

**Изпълнението на проектите по Приоритетна ос 1 за периода 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г., е както следва:**

• **През 2011 г.:**

По приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси” към 31.12.2011 г. са сключени 6 договора за предоставяне на БФП, което е около 93.86 % от бюджета на оста. В процес на изпълнение са 3 ж.п. проекта с бенефициент НКЖИ.

- **Проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – турска граница”** – проектът продължава да се изпълнява, като към края на 2011 г. общия физически напредък достига 70 %. На 03.09.2011 г. между НКЖИ и изпълнителя „ОХЛ ЖС” АД е подписано Допълнително споразумение № 1 към договора с Изпълнителя, съгласно което срокът за изпълнение на строителните работи се удължава от 24 месеца на 36 месеца, т.е. очаква се строителните дейности по проекта да бъдат завършени до 30.06.2012 г. *Допълнителен договор за повдигане на нивелетата*, който ще се финансира изцяло от бюджета на бенефициента. Очаква се проекта да бъде пуснат в експлоатация преди края на 2012 г.
- **„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”** - ЕК одобрява подаденият от НКЖИ ФК за проекта. На 29.12.2011 г. е прието Решение на МС № 959, с което правителството дава съгласие УО на ОПТ да сключи договор за предоставяне на БФП на НКЖИ за финансирането на проекта. През 2011 г. компанията провежда тръжните процедури за избор на изпълнители за извършването на строителството и надзора по проекта. Формулярът за кандидатстване за този проект е одобрен в края на 2011 г. но договърът за предоставяне на БФП е подписан през м. март 2012 г. В резултат по приоритетна ос 1 към м. март 2012 г. е предоставена БФП в размер от почти 10% надвишаващ наличния ресурс. В тази връзка след приключване на всички тръжни процедури по приоритетна ос 1, УО планира да намали предоставената БФП до размера на сключените договори с изпълнители. По този начин ще се освободи ресурс, който няма да бъде напълно достатъчен, но ще може да бъде използван за изпълнение на проекта Първомай – Свиленград. През 2011 г. са изпълнени 93 % от строителните дейности по изграждане на малки съоръжения по трасето. Санирани са 100 % от съществуващите ж.п. мостове и 70% от отводнителните канавки по трасето, работи се по други изкуствени съоръжения със степен на завършеност 93 % Изграден е нов перон на граничен пункт Капитан Анреєво, положен е нов магистрален кабел по трасето с обща дължина над 5 065 м, положен е нов железен път по трасето – над 13 100 м. Продължава работата по изграждане на стълбове за Контактната мрежа. Физическото изпълнение на СМР за периода е 73 %.
- **„Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас”**- Проектът е одобрен от УО на ОПТ на 02.02.2011 г., а договърът за предоставяне на БФП е сключен на 07.02.2011 г. На 01.07.2011 г. проектът е одобрен и от ЕК. През 2011 г. за проекта „Пловдив - Бургас”



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

са сключени договорите с избраните изпълнители за строителство и надзор и стартира извършването на подготвителните и строителните дейности. Позиция 1 Изпълнява се по договор за изграждане № 3618/08.02.2011 г. като строително-монтажните дейности са започнали на 14.09.2011 г. Одобрен е работен проект за участъка. Към края на 2011 г. е реализирано 26 % физическо изпълнение. Позиция 2 Изпълнява се по договор за изграждане № 3619/08.02.2011 г. като строително-монтажните дейности са стартирали в средата на 06.02.2012 г. Позиция 3 Изпълнява се по договор за изграждане № 3620/08.02.2011 г. като строително-монтажните дейности са започнали на 12.12.2011 г. На 21.11.2011 г. е стартирало извършването на подготвителните дейности за СМР. Осигурени са влакови прозорци от страна на Възложителя, с цел ефикасно протичане на процеса на работа по обекта. Одобрен е работен проект за участъка. Към края на 2011 г. е реализирано 13 % физическо изпълнение.

- **„Модернизация на жп линията „София - Пловдив“** – На 05.07.2011 г. НКЖИ е подписала договори за проектиране и строителство с избраните изпълнители. На 16.11.2011 г. е сключен договор за теренни проучвания за издирване на археологически обекти по трасето на ж.п. линията Септември-Пловдив по проекта. Към края на 2011 г. общото изпълнение на дейностите по договора е 80 %. През м.август 2011 г. е избран Консултант за извършване на Оценка на съответствието и строителен надзор за проекта. Решението е било обжалвано пред КЗК, връща процедурата за ново разглеждане, оценяване и класиране на техническите предложения на участниците. Предстои издаване на решение на КЗК. През 2011 г. НКЖИ е стартирала е процедура за избор на изпълнител за Изготвяне на ДОВОС за ИП „Модернизация на ж.п. линията София - Пловдив в участък а Елин Пелин-Септември - част от Транс европейската железопътна мрежа.
- **„Модернизация на железопътната линия Видин-София“** - През м. октомври 2011 г. бенефициентът е внесъл за разглеждане от УО на ОПТ последната ревизирана версия на ФК с обхват железопътните участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла за осигуряване на финансиране за фазата на техническото проектиране и подготовка на инфраструктурния проект. Проведени са обществени обсъждания, изготвено е допълнение на ДОВОС и за доклада има издадено положително решение № 1-1/2012 г.
- **„Модернизация на жп линията София – Драгоман“** – започнати са тръжни процедури за избор на изпълнител на ФК за финансиране на проектирането и избор на изпълнител за изготвяне на ДОВОС.

#### • През 2012 г.:

Към 31.12.2012 г. по приоритетната ос са сключени 8 договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, което представлява 114.67 % от бюджета на оста. В процес на изпълнение по оста са четири ж.п. инфраструктурни проекти (3 от тях „големи“). Формулярите за кандидатстване на всички „големи“ проекти, включени в оста са одобрени от ЕК и са в процес на изпълнение.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

- **Проект „Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска територия”** Фаза 1 и Фаза 2 са въведени в експлоатация през юни 2012 г. Фаза 4 - Недовършената част от проекта за реконструкция и електрификация на ж.п. линията Пловдив-Свиленград (обхваща отсечките Димитровград-Свиленград и Свиленград-гръцка граница.). В отчетния период участъците са в процес на проектиране.
  - **„Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – турска граница” фаза 3** – продължава изпълнението на проекта. В периода януари – февруари 2012 г. са настъпили форсмажорни обстоятелства (официално обявено бедствено положение и извънредна ситуация в общините Харманли, Свиленград и Любимец), в резултат на което е извършен анализ и оценка на щетите в обхвата на обекта и забавянето на работите. На 06.02.2012 г. е залята работната площадка, новоизграждащия се мост на км 301+600 и участък от новопостроената ж.п. линия от км 306+300 до 307+700 и е прекъснато влаковото движение в следствие на скъсана язовирна стена и повишение на нивото на р. Марица. Допълнително договорно споразумение № 2 е подписано от страните по договора на 05.09.2012 г. и с него времето за завършване на строителните работи се удължава до 10 октомври 2012 г. На 14.12.2012 г. е подписан Акт обр. № 15, като през 2013 г. предстои подписването на Акт обр. 16 и въвеждането на проекта в експлоатация. Към края на 2012 г. по проекта са изпълнени всички СМР (общият физически напредък е 100%), като е изградена 17.9 км нова ж.п линия. Издадено е Решение за преценка необходимостта от ОВОС № ХА-66ПР/2012 г. на РИОСВ Хасково относно “Изграждане на ВЛ 110 kV от подстанция Марица – изток до тягова подстанция Симеоновград – основно и резервно ел. захранване и реконструкция на ВЛ 110 kV Пясъчево – Малево, попадащи в землищата на с. Пясъчево, с. Калугерово, гр. Симеоновград, общ. Симеоновград, област Хасково” за подстанция „Свиленград” – да не се извършва ОВОС.
- **„Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас”** – продължава изпълнението на проекта. През 2012 г. по проекта са рехабилитирани 158 км ж.п линии. Общият физически напредък по трите позиции на проекта се оценява на 51 %. Позиция 1 Общият физически напредък на строителните работи към 31.12.2012 г. е 94 %. Остават работи по част „Сигнализация” и част „Сгради”. Положен е около 16.9 км железен път. Строителството ще бъде завършено до средата на 2013 г. Позиция 2 Строително-монтажните дейности са стартирали в средата на 06.02.2012 г. Общият физически напредък на строителните работи към 31.12.2012 г. е 42 %. Положен е железният път и е изградена контактната мрежа в междугарията от гара Стара Загора до гара Хан Аспарух, в междугарията Кермен - Безмер и около 3 км от междугарията Хан Аспарух – Нова Загора, както и главните коловози в гарите Калитиново и Хан Аспарух. Положен е около 50 км железен път. Строителството ще бъде завършено през 2014 г. Позиция 3 Строително-монтажните дейности са започнали на 12.12.2011 г. Общият физически напредък на строителните работи към 31.12.2012 г. е 52 %. В междугарията от гара Владимир Павлов до гара Карнобат е подменен железният път



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близо, по-близки...

и е пресята баластровата призма по железен път 1 и 2. В междугарие Владимир Павлов – Лозово е подменена контактната мрежа. Положен е около 90.8 км железен път. Строителството ще бъде завършено 2013 г.

- **„Модернизация на железопътната линия Видин – София”** - През м. януари 2012 г. МОСВ е издало положително решение за ОВОС за проекта „Модернизация на железопътната линия Видин – София”. На 11.06.2012 г. е подписан договор за предоставяне на БФП по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: железопътни участъци Видин-Медковец и Медковец-Руска Бяла”.
- **„Модернизация на железопътен участък Септември - Пловдив – част от Транс-европейската железопътна мрежа”** – към края на 2012 г. съществува известно забавяне при изпълнението на ж.п проекта „Модернизация на железопътен участък Септември - Пловдив – част от Транс-европейската железопътна мрежа”. Поради обжалване на тръжната процедура се е забавило сключването на договора за оценка на съответствието и строителен надзор. Договорът е сключен на 15.11.2012 г., изпълнителите по четирите договора за строителни и инсталационни работи са уведомени от Консултанта, че 05.12.2012 г. се определя за началната дата на стартиране на съответните договори. През 2012 г. е сключен договор за проектиране и изграждане на системите за сигнализации в участъка Септември – Пловдив и телекомуникации София – Пловдив”.
- **„Модернизация на жп линията София – Драгоман”** –проектът е в процедура по ОВОС. Извършва се препроектиране на трасето
- **Проект „Модернизация на жп линията „София - Пловдив” ЛОТ1** на проекта е в процедура по ОВОС. Извършва се препроектиране на трасето

● **През 2013 г. развитие е имало по проектите:**

- **„Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница”** – продължава работа по проекта. През 2013 г. е въведена в експлоатация Фаза 3. Фаза 4 е в етап строителство.

Физическото изпълнение по проекта е 100 %. През 2013 г. могат да бъдат отбелязани следните по-важни събития от изпълнението на проекта:

- **По 4.1. Димитровград – Харманли:** Проектът е на етап строителство. Извършени са около 37 % от строителните дейности. Обекта е разделен на четири основни участъка, за които има издадени и влезли в сила РС, строително – монтажните работи се извършват както следва:
- **Участък 1А - гара Димитровград (км 231+560 до км 234+290) и опорен пункт Димитровград** (Демонтаж КМ - 100 %; Земни работи – 100 %; Подлези/надлези-96 %; Жп мостове- 92 %; Пресичания – 100 %)
- **Участък 2 - Димитровград – Симеоновград (км 234+290 до км 253+650)** (Земни работи – 91 %; Малки съоръжения- 83.5 %; Жп мостове- 77 %; Пресичания – 99 %)



- **Участък 4 - Симеоновград – Харманли (км 259+650 до км 266+000)** (Земни работи – 100 %; Малки съоръжения- 45 %; Жп мостове- 9 %; Пресичания – 99%)
- **По 4.2. Харманли – Свиленград и Свиленград – Гръцка граница:** Проектът е на етап строителство. Извършени са около 16 % от строителните дейности. Обектът е разделен на шест основни участъка, като след издадени и влезли в сила РС, строително-монтажни работи се извършват, както следва:
  - **Участък 1 - Любимец – Свиленград (км 287+450 до км 294+700)**
    - Малки съоръжения – 100 %; Пресичания- 100 %; Земни работи -100 %; Отводнителни канавки – 100 % ;Баластов килим – 7.250 км; Железен път - 7.250 км; Неутрализация на БРП- км 291+100 до км 293+200; Жп мост им 288+713-100 %; Жп мост им 291+557-100 %; Жп мост им 293+901-100 %
    - **Участък 2 - гара Свиленград ( км 294+700 до км 297+697 )**
      - Малки съоръжения – 18.50 %; Пресичания- 20 %; Земни работи -11 %; Насип – 20 %; Надлез км 294+976,65-15 %; Водосток км 296+040-37 %
    - **Участък 4 - Харманли – Любимец (км 271+000 до км 285+150)**
      - Отнемане хумус – от км 272+800 до км 272+450; от км 281+750 до км 284+550, от км 273+800 до км 278+600
      - Направа на първи пласт насип от км 283+550 до км 284+550; от км 277+700 до км 278+500, от км 272+500 до км 273+550
      - Водостоци - км 273+214-18 %; км 272+824-17 %; км 272+362-17 %; км 272+070-17 %
    - **Участък 6 - Свиленград – граница с Република Гърция (км 297+697 до км 300+685)**
      - Малки съоръжения – 100 %; Пресичания- 100 %; Земни работи -100 %; Отводнителни канавки – 100 %; Баластов килим – 2.987 км; Железен път - 2.987 км; Неутрализация на БРП- 100 %; Жп мост им 298+896-100 %.
  - **По 4.3. Тягови станции в гр. Свиленград, гр. Симеоновград и гр. Димитровград:** Проектът е на етап строителство. Извършени са около 23 % от строителните дейности. Обектът е разделен на девет основни подобекти, като след издадени и влезли в сила РС, строително-монтажни работи се извършват, както следва:
    - **Работи се по изграждането на Тягова Подстанция Свиленград:**
      - Монтирани са тротоарни бордюри - площадкови технологични пътища.; Полагане на настилка от трошен камък и уплътняване - площадкови технологични пътища; Полагане на кабели по кабелни лавици в ОРУ и ЗРУ; Монтаж разделки в табла SA - 01 и SA - 02; Монтаж на камери за видеоконтрол и датчици на СОТ в сграда ТПС; Площадкови технологични пътища - настилка от трошен камък е уплътнена. Полага се предпазно фолио, монтира се армировката и се заземява; Подготовка на земна основа за геотекстил и настилка от трошен камък; Вертикална планировка ОРУ изпълнена.; Полагане на кабели по кабелни лавици в ОРУ и ЗРУ; Монтирани камери за външен видеоконтрол на ТПС.
    - **Работи се по Дежурен Пункт Свиленград:**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

- От км 272+600 до км 272+800 - отнемане хумус; От км 283+100 до км 284+450 - отнемане хумус; От км 292+800 до км 293+200 - баластиране и 1-ва нивелация; От км 293+100 до км 293+350 - положен железен път; Направен баластов килим до км 293+400.
  - От км 293+500 до км 294+700- полагане и уплътняване FPL; Км 294+976 - пътен надлез. Монтаж армировка и кофраж на фундаментите на стълб №1 и №2; Плочест водосток км 295+468 - изкоп; Тръбен водосток км 296+040 - монтаж тръбни елементи; армиране и кофраж крила юг; Прокар км 297+463 - полагане и уплътняване пясъчна възглавница дъно изкоп; Стени сутерен обслужваща сграда бетонирани и декофрирани; Фундаменти F3 – 5 бр. по ос С (4-8), бетонирани и декофрирани - гараж дрезина; Изпълнен кофраж стълбище и плоча на кота -0.05 обслужваща сграда, монтира се армировката на плочата.
- **Фаза Системи:** Проектът е на етап строителство. Изградени са GSM-R кулите в гара Нова Надежда, гара Димитровград и гара Любимец. В момента се изграждат тези на спирка Генералово и гара Свиленград.
  - **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив – Бургас”** – По позиция 1 Със Заповед № 1027/13.06.2013 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ е назначена комисия за съставяне на Акт 15, която започва работа на 17.06.2013 г. През м. август 2013 г. приключва работата на комисията. Изпълнителят е предал всички ексекутивни проекти и на 24.10.2013 г. се е подписал Акт 15. Има издадено Решение № СЗ-63-ПР/24.07.2013 г. на РИОСВ Стара Загора за „Изграждане на ново трасе на ж.п. линията от км 190+590 (междугарието Ямбол - Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница)” - не е необходимо извършването на ОВОС и ОСВ. Решението не съдържа условия. Позиция 2 Физическо изпълнение към 31.12.2013 г. – 78 %. През отчетния период се изпълняват следните СРР: В гара Стара Загора са демонтирани 3-ти и 4-ти коловози и 9 броя железопътни стрелки в гърловината (страна Калитиново), изкопни работи за подготовка на ЗОП и полагане на противозамръзващ пласт под коловози и железопътни стрелки. Възстановено е движението по 3-ти коловоз и прилежащите му железопътни стрелки. Работи се по демонтажа на железопътните стрелки лежащи на 4-ти коловоз; В участъка Нова Загора - Зимница: демонтаж на железен път, изкопни работи за подготовка на ЗОП, полагане на противозамръзващ пласт, работи по контактната мрежа. В гара Нова Загора и междугарията Нова Загора – Коньово – Кермен е напълно завършено полагането на нов железен път и железопътни стрелки. Завършено е и полагането на противозамръзващ пласт в отсечката Безмер – Ямбол – път 1 и път 2 и Ямбол – Завой – Зимница. Работи се по направа на контактната мрежа в цялата отсечка. В гарите Калитиново и Хан Аспарух се изгражда тръбоканална мрежа и се полагат кабели за Осигурителната инсталация. Изградени са проходите за дребни животни – 100 % в участъка Коньово – Кермен – 5 бр. (от км. 152+152 до км 157+876 и в участъка Ямбол – Завой – 3 бр (от км 189+000 до км 191+590). Позиция 3 Физическо изпълнение към 30.09.2013 г. – 68 %. През отчетния период се изпълняват следните дейности в участъка Церковски – Карнобат, гара Церковски и гара Айтос (2-ри и 3-ти коловоз), слабо място РП Лозово път 1 и 2: демонтаж на железен път, изкопни работи за подготовка на земна основна



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близку...

площадка (ЗОП), полагане на противозамръзващ пласт, работи по контактната мрежа. В участъка Черноград – Айтос – Българово път 1 и 2 се изпълняват работи по контактната мрежа. През отчетния период напълно са завършени работите по железен път в междугарието Карнобат – Владимир Павлов и 3-ти коловоз в гара Айтос. В междугарията Айтос – Българово (път 1) и Долно Езерово – РП Лозово (път 1 и път 2) са завършени работите по контактна мрежа. На 09.12.2013 г. е подписано Допълнително договорно споразумение, с което срокът за изпълнение на Договор №3620/08.2011 г. е удължен до 06.11.2014 г. На 14.12.2013 г. е възстановено движението в участъка Долно Езерово - РП Лозово - Вл. Павлов път 2. Движението на влаковете е прекъснато в: Гара Церковски (2-ри коловоз) със срок за възстановяване 20.03.2014 г. – завършено е полагането на нов железен път и и прилежащите му железопътни стрелки. Междугарие Церковски - Карнобат път 2 със срок за възстановяване 20.03.2014 г. – изпълнява се полагане на противозамръзващ пласт, полагане на канавки тип ЕКТ и ЛПС. Към настоящия момент няма обекти въведени в експлоатация.

○ **„Модернизация на железопътната линия София – Пловдив”**

**ЛОТ 1:** Участък София – Елин Пелин не е обект на този програмен период. Участъкът Септември – Пловдив, е в процес на проектиране. Стартирани са 3 договора за проектиране и строителство по обособени позиции: Позиция 1 – „Септември-Пазарджик”, Позиция 2 – „Пазарджик-Стамболийски” и Позиция 3 – „Стамболийски-Пловдив”. По трите позиции са финализирани съгласувателните процедури на Техническият проект с външни институции. Има издадено разрешение за строеж. Изготвен е работен проект. Подписан е протокол Образец 2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия за стартиране на строителните дейности. Физическият напредък по Позиция 1 е 4 %, по Позиция 2-3 %, а по Позиция 3 – 3.6 %.

Изпълнителят на Проектирането и изграждането на системите за сигнализационни в участъка Септември – Пловдив и телекомуникации София – Пловдив е предал пълен комплект Технически проект, част GSM-R и част Сигнализация и част Телекомуникации, за одобрение.

През месец октомври стартира договор за наблюдение, археологически проучвания и дейности в участък Септември - Пловдив. Изготвен е доклад, направена е координация с Изпълнителите на договорите по Позициите по представяне на график на строителството по участъци и описание на строителните дейности. Изпълнителят е уведомил Възложителя за възникнали пречки при получаването на Разрешение за редовно археологическо наблюдение.

**ЛОТ 2:** В процес на проектиране на ново трасе. Проекта е в процес по ОВОС





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**Приоритетна ос 2: „Развитие на пътна инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”**

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
1.	<p><b>Наименование на проекта:</b> „Строителство на АМ „Струма”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Габарит А29 – Долна Диканя до Кулата (138 км) Магистрален маршрут, който да поеме тежкия трафик между България и Гърция.</p> <p><b>Бенефициенти:</b> АПИ, НКСИП (за Лот 3)</p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение по ОВОС №1-1/2008 г. на МОСВ</b> - „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма” (Долна Диканя - Кулата)” и пътните възли - <i>за участък М2</i> - от км 305+220 до км 330+590.62 <i>по кафяв вариант; за участък М3</i> - от км 330+590.62 до км 361+000 <i>по кафяв вариант</i>, от км 361+000 до км 363+500 <i>по вариант лилав пунктир</i> и от км 363+500 до км 367+150 <i>по оранжев вариант; за участък М4</i> - подучастък Благоевград - п.в. Крупник - от км 367+150 до км 373+000 <i>по зелен вариант</i> и от км 373+000 до км 381+108 <i>по червен вариант</i>, подучастък след п.в. Крупник - от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) <i>по лилав (тунелен) вариант</i>, подучастък до с. Долна Градешница - от 398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) <i>по вариант кафяв пунктир; за участък М5</i> - от км 401+000 до км 404+500 <i>по вариант лилав пунктир</i>, от км 404+500 до км 408+000 <i>по кафяв вариант</i>, от км 408+000 до км 410+500 <i>по вариант лилав пунктир</i>, от км 410+500 до км 422+800 <i>по зелен вариант</i> и от км 422+800 до ГКПП Кулата <i>по кафяв вариант</i></li> <li>• <b>Решение по ОВОС № 5-3/2010 г. на МОСВ</b> - Подобект на АМ СТРУМА , ЛОТ 4 у-к от км 423+800 до км 438+500 „Изместване на жп линия „София-Кулата” от км 199+500 до км 206+000”</li> <li>• <b>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/02.10.2009 г. на МОСВ</b> - „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма” в участък „Благоевград – Крупник” от км 354+000 до км 380+000” - по „виолетов вариант с подвариант с висока нивелета”</li> </ul> <p><b>За 2011 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № 25-ПР/2011г на МОСВ</b> „Реконструкция на линейни мрежи на други ведомства, както и за изграждане на надлез за мечки и нови пътни отклонения в община Сандански, във връзка с реализацията на: „ЛОТ I от км 305+220 до км 322+000 и ЛОТ 4 от км 423+500 до км 438+500 на АМ „Струма” и „Изместват па ж.п. линия София -Кулата от км 199+500 до км 206+000, подобект на АМ Струма” - Лот 4 „Сандански Кулата”, участък, от км 423+800 до км 438+500;</li> </ul> <p>Изпълнението на строителните работи по Лот 1 е стартирало на 01.10.2011 г.</p> <p><b>За 2012 г.</b></p>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<ul style="list-style-type: none"><li>Решение № 42-ПР/2012 г. на МОСВ „Изместване на шест участъка от Лот 2 на АМ „Струма“ „Дупница –Благоевград“ от км 322+000 до км 359+000”.</li></ul> <p><b>Лот 1 „Долна Диканя - Дупница“</b> Към края на 2012 г. физическото изпълнение на лота е около 59 %, като само за 2012 г. възлиза на 51.5 %.</p> <p><b>Лот 2 „Дупница — Благоевград“ от км 322+000 до км 359+000</b> Проведена открита тръжна процедура с предмет „Определяне на изпълнител за изработване на идеен проект с парцеларен план на обект „АМ „Струма“, Лот 2 „Дупница - Благоевград“ от км 322+000 до км 359+000”. На 20.12.2012г е постановено Решение на Възложителя за избор на изпълнител. През втората половина на м. декември 2012 г. са стартирали отчуждителните процедури.</p> <p><b>Лот 3 „Благоевград - Сандански“ от км 359+000 до км 423+800</b> През ноември НКСИП стартира три тръжни процедури за избор на:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Проектант на предварителния проект, който ще подготви проектите на пътната част и тунелите;</li><li>Стратегически съветник - консултант, който ще подпомага приемането на работата на проектант и екологичния консултант;</li><li>Екологичен консултант, който ще работи съвместно с проектанта, за да се установят ограниченията на техническите решения от гледна точка на околната среда</li></ul> <p><b>Лот 4 „Сандански — Кулата“ от км 423+800 до км 438+500</b> На 19.03.2012 г. е подписан договор за строителство и надзор. Към 31.12.2012 г. физическото изпълнение на строителството на лота е около 12 %.</p> <p><b>За 2013 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Решение № 1- ПР/2013 г. на МОСВ „Допълнителни реконструкции на комуникации на други ведомства и преоткосиране на участъци от трасето на АМ „Струма“, Лот 1 „Долна Диканя –Дупница“ от км 305+220 до км 322+000”- няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху ЗЗ</li><li>Решение № ЕО-7/2013 г. на МОСВ за ПУП-ПП за обект: АМ „Струма“ ЛОТ 2 „Дупница-Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483,52, вкл. реконструкции на съоръжение на други ведомства;</li><li>Решение № 3-ПР/2013 г. на МОСВ за „Допълнителни реконструкции на комуникации на други ведомства и преоткосиране на участъци от трасето на АМ „Струма“, Лот 1 „Долна Диканя -Дупница“ от км 305+220 до км 322+000”- няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху ЗЗ;</li></ul>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Решение № ЕО-25/2013 г. на МОСВ за ПУП-ПП за обект: АМ „Струма”</b> Лот 4 „Сандански-Кулата” от км 423+800 до км 438+500 и етапна връзка при км 438+500 (от км 438+500 до км 438+780) - допълнителни отчуждения за изграждане на директното трасе, изместване на ж.п. линията „София-Кулата” и реконструкции на селскостопански пътища и съоръжения на техническата инфраструктура, при прилагането на който няма вероятност да се окаже значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве.</li><li>• <b>Решение № 13-ПР/2013 на МОСВ за обект: „АМ „Струма”</b> Лот 2 „Дупница - Благоевград” (идеен проект) - Изграждане на големи съоръжения в шест участъка със ситуационни промени, съгласно Решение № 42-ПР/2012 г.;</li></ul> <p><b>Лот 1 „Долна Диканя - Дупница”</b> Приключват процедурите по ОВОС започнали през 2012 г. свързани с реконструкция на елементи на техническата инфраструктура, както и преоткосиране на пътни участъци по трасето с Решение 1-ПР/2013 г. На 23 юли 2013 г. е открит и въведен във временна експлоатация участъкът до п.в. „Дупница север”.</p> <p><b>Лот 2 „Дупница - Благоевград”</b> Разрешението за строеж № РС-35/29.07.2013 г. е издадено на фаза идеен проект и допълнение към него № РС-69/22.11.2013 г. по договора за проектиране и строителство се изпълняват етапи, които касаят изготвянето на техническия проект.</p> <p><b>Лот 3 „Благоевград - Сандански” от км 359+000 до км 423+800</b> На 27.02.2013 г. ЕК излиза с решение за одобрението на проекта. На 10.06.2013 г. между УО и бенефициента НКСИП е подписан Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за изпълнението на проект „Подготовка на лот 3 на автомагистрала „Струма”, като част от проект „Автомагистрала „Струма”, лотове 1, 2 и 4”. Сключени са:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Договор за „Наблюдение, анализ и оценка на смъртността на животинските видове в участъка на път Е-79 преминаващ през защитени зони „Кресна” и „Кресна-Илинденци”;</li><li>- Договор за „Консултантски услуги като стратегически съветник за изграждането на автомагистрала „Струма”, лот 3 „Благоевград-Сандански”;</li><li>- Договор за „Предоставяне на услуги като екологичен консултант във връзка с изграждането на автомагистрала „Струма” Лот 3 „Благоевград - Сандански”;</li><li>- Договор за „Доставка на система за мониторинг на трафика по път Е-79 (I-1) в участъка между Крупник и Кресна”. Договорът е изпълнен на 100 %;</li></ul>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>Договор за „Изготвяне на предварителен проект на автомагистрала „Струма“ Лот 3 „Благоевград - Сандански“.</p> <p>Лот 4 „Сандански - Кулата“</p> <p>Освободено за работа е цялото трасе на Лот 4, като е осигурен обходен маршрут.</p>	
2.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Строителство на АМ „Марица“ от км 5+000 до км 70+620</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Габарит А29 – от Чирпан до Харманли (68 км). Осигуряване на достатъчен капацитет за поемане на големия обем от тежък и транзитен международен трафик насочен към Р. Турция.</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС и ОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение за ОС № 04-ОС/2007 г. на МОСВ</b> – съгласува инвестиционно предложение АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони (Натура 2000);</li> <li>• <b>Решение от 02.07.2010 г. на МОСВ</b> за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 37/1994 г. Решение на Министъра на околната среда и водите за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 37/1994 г. от 02.07.2010 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект АМ „Марица“ от км 2+900 до км 117+080, отнасящо се до обект „АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320.</li> </ul> <p><b>2011 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение №26-ПР/2011 г. на МОСВ</b> за обект: АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320 за реконструкцията на инженерните мрежи на други ведомства – електропроводи, оптични кабели, водопроводи преминаване и изместване на напоителни и отводнителни полета.;</li> </ul> <p>Начало на строителните работи за ЛОТ 1– 20.10.2011 г. Начало на строителните работи по ЛОТ 2 – 26.07.2011 г. Строителството в периода е на етап разчистване на трасето.</p> <p><b>2012 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № 47 –ПР/2012 г. на МОСВ:</b> Допълнителни реконструкции на линейни мрежи на други ведомства във връзка с изграждане АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320 – ВЕЛ и газопроводи</li> </ul> <p>Период на активно строителство.</p> <p><b>2013г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № 46-ОС/2013 г. на МОСВ</b> - Проект „Промени в проектната документация на Подробен устройствен план -парцеларен план (ПУП-ПП) за обект: АМ „Марица“ Оризово-Капитан Андреево, участък „Оризово-Хар.манли“ от км 5+000 до км 71+011.31, подобект: Селскостопански пътища и</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>напоителни полета”, който няма да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони от екологичната мрежа Natura 2000.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № ЕО-15/2013 г. на МОСВ</b> - Подробен устройствен план - Парцеларен план (ПУП-ПП) за обект: АМ „Марица” Оризово-Капитан Андреево, участък „Оризово-Харманли” от км 5+000 до км 71+011.31, подобект: Селскостопански пътища и напоителни полета, при прилагането на който няма вероятност да се окаже значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве</li> </ul> <p>Период на активно строителство.</p>	
3.	<p><b>Наименование на проекта:</b> „Връзка на АМ „Хемус” със „СОП – п.в. Яна”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Габарит А29 – Околовръстен път - София до Яна (8.5 км)</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС и ОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ</b> за изменение и допълнение на Решение по ОВОС № 166-14/1996 г. от 29.11.2010 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: „АМ „Хемус, участък „СОП – п. в. „Яна” от км 0+000 до км 8+460”;</li> <li>• <b>Решение № 02-ОС/2007 г.</b> – съгласуване за обект АМ „Хемус” от км 0+000 до км 8+500, у-к „СОП – п. в. „Яна”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони;</li> </ul> <p><b>2011 г.</b> Началната дата на строителните дейности е 21.10.2011 г. Срокът за изпълнението им е 22 месеца. Към края на м. декември 2011 г. се извършват дейности, свързани с допълнителното проектиране и организацията на строителния процес.</p> <p><b>2012 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № 7-ПР/2012 г. на МОСВ:</b> „Кръгово кръстовище и пътна връзка под АМ „Хемус” при километър 0+832 з-ще кв. Враждебна, район Кремиковци към Столична община”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху защитени зони;</li> <li>• <b>Писмо на МОСВ Изх. № ОВОС-34/15.02.2012 г.</b> за „Пресичане на нефтопродуктопровод Бургас-София при км 5+332 с АМ „Хемус” СОП - пътен възел „Яна” от км 0+000 до км 8+460”- не подлежи на процедура по гл. VI от ЗООС.</li> </ul> <p>Активна строителна дейност.</p>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p><b>2013 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Уведомление по Наредбата за ОВОС относно АМ „Хемус”, у-к „СОП – пътен възел „Яна” от км 0+000 до км 8+460 - препроектиране с цел преместване на селскостопански път на км 1+990, попадащ във водно препятствие (нов км 1+965.86) и изграждане на събиратели – изпарители за дъждовни води и аварийни резервоари за депониране на замърсители при залпов разлив.</li> <li><b>Решение № 2-ПР/2013 г. на МОСВ - да не се извършва</b> оценка на въздействието върху околната среда за ИП: „Изграждане на пътна връзка, осигуряваща обслужване и достъп до газоразпределителна станция Кремиковци, включващо реконструкцията на съществуващи канали, електропроводи, кабели на мобилни оператори и други инфраструктури и линейни обекти" - по син вариант, което <b>няма вероятност</b> да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.</li> </ul> <p>Активна строителна дейност до приключване на обекта с акт 16 на 19.08.2013 г.</p>	
4.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Доизграждане на АМ „Тракия” (Стара Загора – Карнобат)</p> <p><b>Описание на обекта:</b> Габарит А29 – от Стара Загора до Карнобат (115 км). Осигуряване на непрекъснат магистрален маршрут изток - запад.</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС и ОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Решение от 14.12.2009 г. на МОСВ</b> за изменение и допълване на Решения по ОВОС №13/1993 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: АМ „Тракия”, участък „Нова Загора – Карнобат” от км 232+000 до км 313+322 по варианти: 232+000 до 236+700 – червен; 236+700 до 248+800 – зелен; 248+800 до 255+000 – червен; 255+000 до 276+516 – червен; 276+516 до 285+498 – зелен; 285+489 до 300+153 – син; 300+153 до 313+322 – червен; № 6-5/1998 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: АМ „Тракия”, участък „Оризovo - Нова Загора” от км 187+400 до км 232+000; № 7-5/1998 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: АМ „Тракия”, участък „Ямбол - Карнобат” от км 313+322 до км 327+300 по „червен вариант”, отнасящи се до обект „АМ „Тракия”, ЛОТ 2, ЛОТ 3 и ЛОТ 4 от км 210+100 до км 325+280”;</li> <li><b>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 40-ПР/2009 г. на МОСВ</b> за Реконструкция на комуникации на други ведомства (съпътстваща инфраструктура).</li> <li><b>Решение 89-ОС/2008 г. на МОСВ</b> за ЛОТ 2 - инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони.</li> <li><b>Решение 104-ОС/2009 на МОСВ</b> за ЛОТ 3 и ЛОТ 4 - Инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>на видове, предмет на опазване в защитените зони.</p> <p><b>2011 г.</b> Активна строителна дейност. Няма процедури по ЗООС за периода.</p> <p><b>2012 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Решение №26-ОС/2012 на МОСВ</b> за АМ „Тракия” ЛОТ 3 реконструкции на комуникации на други ведомства;</li><li>• <b>Решение №40-ОС/2012 на МОСВ</b> за АМ „Тракия” ЛОТ 3от км 241+900 до км 277+597 за съгласуване на допълнителен ПП- мерки за подобряване на отводняването.</li></ul> <p>По Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора” са изпълнени всички строително-монтажни работи по проекта. Участъкът е пуснат в експлоатация на 01.07.2012 г.</p> <p>По Лот 3 „Нова Загора – Ямбол” са изпълнени всички строително-монтажни работи по проекта. Участъкът е пуснат в експлоатация на 12.07.2012 г.</p> <p>По Лот 4 „Ямбол – Карнобат” - фаза на активното строителство.</p> <p>През периода е подадена жалба в ЕК от неправителствената организация Сдружение за дива природа „Балкани“ относно изграждането на Лот 3 на автомагистрала „Тракия”. Водена е кореспонденция с ЕК до края на 2012 г. – приключва се без наказателна процедура. Нарушенията са отстранени и въздействията върху околната среда са сведени до минимум.</p> <p><b>2013 г.</b> Втори етап ЛОТ 4-2 от км 291+000 до км 325+280 (край на обекта), е пуснат в експлоатация от 15.07.2013 г. Целият обект е в експлоатация.</p>	
5.	<p><b>Наименование на обекта:</b> Път I-5 „Кърджали – Подкова”</p> <p><b>Описание на обекта:</b> Габарит Г10.50 (минимум) -</p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС и ОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ</b> за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 8-1/2001г., за реализирането на проект: „Път Е-85, разклона Джебел - Подкова - Маказа, от км 343+200 до км 384+839.98 и етапна връзка от км 0+000 до км 2+245.65”, отнасящо се до обект „Път I-5 „Кърджали-Подкова” от км 342+639 до км 367+427 и етапна връзка от км 0+000 до км 2+245.65 за с. Фотиново”</li><li>• <b>Решение № 05-ОС/2007 г. на МОСВ:</b> Инвестиционното предложение няма вероятност да окаже</li></ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	<p>Обновяване и рехабилитация на Коридор 9.</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p>значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони.</p> <p><b>2011 г.</b> Начало на строителните работи – 01.09.2011 г.</p> <p><b>2012 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № 6-ПР/2012 на МОСВ:</b> Път I-5 „Кърджали- Подкова” и п.в. „Фотиново” – реконструкции на линейни мрежи на други ведомства. Период на активно строителство.</li> </ul> <p><b>2013 г.</b> Приключват процедурите по ЗООС във връзка с възникналите промени в предходната година.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № 4-ПР/2013 на МОСВ:</b> да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Преоткосиране и допълнителни реконструкции на комуникации на други ведомства за обект „Път Е-85 (I-5) „Кърджали-Подкова” от км 342+639.41 до км 367+427 и пътна връзка „Фотиново” от км 0+000 до км 2+368”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху защитени зони</li> <li>• <b>Решение № ЕО-41/2013 г.</b> за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Подробен устройствен план-Парцеларен план за обект „Път Е-85 (I-5) „Кърджали-Подкова” от км 342+639.41 до км 367+427 и пътна връзка „Фотиново” от км 0+000 до км 2+368” - нови пътни връзки, мерки за укрепване, отводняване и стабилизиране на пътни участъци с проблемни геотехнически и хидрогеоложки условия и удължаване на мост над река Върбица</li> </ul> <p>Към момента пътят е технически изграден, но дейностите по него са прекратени с акт 10, поради административни проблеми и към момента не е въведен в експлоатация.</p>	
6.	<p><b>Наименование на проекта:</b> АМ „Калотина – София”</p> <p><b>Описание на проекта:</b></p>		





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	Проектът е разделен на 3 участъка Бенефициент: АПИ		
6.1.	Лот 1 – Западна дъга на СОП	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС и ОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Решение № 34-ПР/2010 г. на МОСВ</b> за преценяване на необходимостта от ОВОС: да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Софийски околовръстен път от км 59+400 до км 6+310 - разширение и реконструкция и изместване на съоръжения на съществуващата инфраструктура”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.</li></ul> <p><b>2011 г.</b> Провеждат се отчуждителни процедури и археологически проучвания.</p> <p><b>2012 г.</b> На 03.09.2012 г. е издадено разрешение за строеж. Започва активно строителство.</p> <p><b>2013 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Решение № 6 - ПР/2013 г. на МОСВ</b> - да не се извършва ОВОС за ИП: „Изместване и реконструкция на съоръженията на други ведомства в участъка на „Път II-18 „Софийски околовръстен път - западна дъга” от км 0+780 до км 6+308.17”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие</li></ul> <p>Период на активно строителство</p>	Да
6.2.	Лот 2 - Северна скоростна тангента	<p><b>2011 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Решение по ОВОС № 6-3/2011г. на МОСВ</b> „Изграждане на Северна скоростна тангента на гр. София, от км. 0+000 до км. 16+540”.</li></ul> <p>Обектът е в етап на проектиране и подготовка на тръжни процедури.</p> <p><b>2012 г.</b> Обявена тръжната процедура за избор на изпълнител на проектиране и строителство.</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близо, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p><b>2013 г.</b> Формулярът за кандидатстване е върнат от ЕК и към настоящия момент проекта не е допустим преди да бъде осигурен чрез заем от ЕИБ.</p>	
6.3.	Лот 3 – Калотина – СОП	<p><b>2011 г.</b> Подготовка на документация за възлагане частична актуализация на проекта от 1989 г.</p> <p><b>2012 г.</b> Стартирана процедура по ОВОС и ОС в МОСВ.</p> <p><b>2013 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение 5-3/2013 г. на МОСВ</b>, с което се одобрява осъществяването на ИП „Модернизация на път I-8 „Калотина – Софийски околновръстен път” от км 1+000 до км 48+270 по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пунктир до км 48+329.77”</li> </ul> <p>Строителството няма да се извършва в настоящия програмен период.</p>	Не
7.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Модернизация на първокласен Път I-1 (E-79) участък „Мездра- Ботевград”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Изграждане на път I-ви клас</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p><b>2011г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение по ОВОС № 16-7/2011 на МОСВ</b>, с което се одобрява осъществяването на инвестиционно предложение за „Модернизация на първокласен Път 1-1 (E79) участък „МЕЗДРА – БОТЕВГРАД” от км 161+367 до км 194+122” по <u>розов вариант</u></li> </ul> <p>Обектът е разделен на 2 лота: Лот1 - от края на обхода на с. Лютидол до Ботевград и Лот 2 - от гр. Мездра до края на обхода с. Лютидол.</p> <p>Започнала е актуализация на наличните от 2009 г. Технически проект и ПУП-ПП.</p> <p><b>2012 г.</b> Подготовка и ревизиране на ФК.</p> <p><b>2013 г.</b> Изпълнението на проекта е за следващия програмен период.</p>	Не
8.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Обходен път на гр. Враца</p> <p><b>Описание на проекта:</b></p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС и ОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 10-ПР/2010 г. на МОСВ:</b> да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение „Изграждане на обходен път на гр. Враца от км 141+300 (0+000) до км 147+600 (6+816.6), включително реконструкция на</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	<p>Околовръстен път при Враца – път I-1 (E-79), 6.5 км.</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p>засегнатата техническа инфраструктура”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.</p> <p><b>2011 г.</b> Тръжната документация за избор на изпълнител.</p> <p><b>2012 г.</b> Одобрена документация за определяне на изпълнител за строителството. Одобрена окончателна версия на документацията за определяне на изпълнител на консултантска услуга във връзка със строителството. Одобен ФК.</p> <p><b>2013 г.</b> На 07.03.2013 г. е сключен договор за строителни работи с изпълнителя. На 08.03.2013 г. е сключен договор за консултантски услуги във връзка с изпълнението на строителството на обекта. Издадено е разрешение за строеж. На 14.06.2013 г. е подписан Протокол 2а за откриване на строителната площадка и определяне на строителна линия и ниво за строежи на техническата инфраструктура, с което е дадено началото на договора за строителни работи. Активно строителство към момента.</p>	
9.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Обходен път на гр. Монтана</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Околовръстен път при Монтана – път I-1 (E-79), 11.2 км.</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p><b>2011г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение ОВОС № 9-4/2012 г. на МОСВ</b> – Одобрено е осъществяването на инвестиционно предложение за „Път 1-1 в участък от км 102+060 до км 114+512.20 - Обходен път на гр. Монтана”, по I-ви червен вариант с изпълнение на габарит Г20 (проектна разработка от 2009 г.), в т.ч. пътни възли, големи съоръжения и реконструкция на съоръжения на други ведомства.</li> </ul> <p>Работа по тръжната документация за избор на изпълнител.</p> <p><b>2012 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение по ОВОС 9-4/2012 г. на МОСВ</b>, с което се одобрява осъществяването на инвестиционно предложение за „Път 1-1 в участък от км 102+060 до км 114+512.20 - Обходен път на гр. Монтана”, по I-ви червен вариант с изпълнение на габарит Г20 (проектна разработка от 2009 г.), в т.ч. пътни възли, големи</li> </ul>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>съоръжения и реконструкция на съоръжения на други ведомства. Документация за избор на изпълнител за строителството. Представен ФК. Тръжните процедури за избор на строител и строителен надзор са проведени. <b>2013 г.</b> Съгласуван план за собствен мониторинг от РИОСВ Монтана и ИАОС. Подписан е договор за изпълнение на строителството. Към момента не са стартирали строителни дейности.</p>	
10.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Обходен път на гр. Габрово</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Околовръстен път при Габрово – път I-5 (E-85) с останала дължина от 6.5 км и временна връзка – 3.1 км</p> <p><b>Бенефициент:</b> АПИ</p>	<p><b>2011 г.</b> Работа по тръжната документация за избор на изпълнител. Изготвяне на доклад по ОВОС и ОС.</p> <p><b>2012 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Решение по ОВОС №4-2/2012 г. на МОСВ, с което се одобрява осъществяването на инвестиционно предложение за „Път I-5 „Обход на град Габрово от км 0+000 до км 30+673.48 с тунел под вр. Шипка, етапна връзка при км 20+120 с дължина 3130 м (от км 0+000 до км 3+130) и съпътстващата инфраструктура (въздушни ел. провод, „пит. Линии” и хидросъоръжения) - за I-ви и II-ри етап - рехабилитация на съществуващото трасе; за III-ти етап (от км 10+939 до км 16+010) по „син” вариант; за IV-ти етап (от км 16+010 до км 20+120) и етапна връзка (от км 0+000 до км 3+130) по „червен” вариант; за V-ти етап с тунел под вр. Шипка с дължина 3220 м (от км 20+120 до км 24+400 от км 27+620 до км 30+673.48) по „червен” вариант.</li> </ul> <p>ФК на проекта за обходен път на гр. Габрово е представен в УО на ОПТ в края на м. октомври. Тръжната процедура за избор на строител е обявена на 29.09.2012 г.</p> <p><b>2013 г.</b> Срещу издаденото от МОСВ Решение по оценка на въздействието на околната среда № 4-2/2012 г. е заведено административно дело № 6941/2012 г. от ВВФ – Световен фонд за дивата природа, Дунавско – Карпатска програма България и физически лица. Проведени са няколко заседания, последното от които е на 02.10.2013 г. Началната дата на строителството е 26.06.2013 г. СМР се изпълняват в първи участък от км 0+000 до км 7+670, който е предвиден за рехабилитация и във втори участък от км 7+670 до км 10+939.</p>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

## Изпълнението на проектите по Приоритетна ос 2 за периода 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г., е както следва:

- През 2011 г.

- **АМ „Струма“:**

- Изпълнението на строителните работи по Лот 1 е стартирало на 01.10.2011 г. Договорът за строителство включва 18 етапа със срок за изпълнение 23 месеца. На 28.11.2011 г. е одобрена представената от Изпълнителя строително-технологична програма;
- За Лот 4 тръжните процедури все още не са приключили и се очаква договорите за строителство и надзор с избраните изпълнители да бъдат сключени през 2012 г. Един от основните проблеми по проекта е, че към края на 2011 г. трасето е частично освободено за строителството, поради археологически обект при с. Дрен. След извършени сондажни проучвания са били регистрирани археологически структури, които следва да бъдат допроучени. През м. декември 2011 г. Регионален исторически музей - гр. Кюстендил е информирал АПИ за новооткрити археологически обекти от км 319+200 до км 319+220 и от км 320+841 до км 321+100. В тази връзка от АПИ планират до края на м. януари 2012 г. да бъдат подписани договори за извършване на пълни археологически проучвания. По трасето на магистралата все още има и горски масиви, поради неприключили отчуждителни процедури. От АПИ планират до средата на м. февруари 2012 г. да приключи процедура за избор на секач, след което да се пристъпи към усвояване на дървесния материал и пълно освобождаване на трасето за строителство в тези участъци. С това приключват отчуждителните процедури по горския фонд.

- **АМ „Марица“:** Освободено трасе за строителство от Министерство на културата, чрез Протокол от 27.06.2011 г. При стартиране на строителните работи се оказва, че от км 29+700 до км 29+810 (в землището на с. Ябълково) е налице археологически обект (селище от Римска епоха), който трябва да се проучи само при засечените с геофизиката структури. Срокът за приключване е един месец след сключване на договора - април 2012 г. Изготвени са формуляри за кандидатстване за финансиране и на 09.08.2011 г. апликационната форма е изпратена в ЕК. На 15.09.2011 г. са получени коментари от ЕК по АФ, които се отразени. Тръжните процедури за строителство и строителен надзор са приключени и са подписани договори с изпълнителите. Начало на строителните работи за ЛОТ 1 – 20.10.2011 г. Начало на строителните работи по ЛОТ 2 – 26.07.2011 г. Строителството в периода е на етап разчистване на трасето;

- **Връзка на АМ „Хемус“ със „СОП – п.в. Яна“** - Началната дата на строителните дейности е 21.10.2011 г. Към края на м. декември 2011 г. се извършват дейности, свързани с допълнителното проектиране и организацията на строителния процес;

- **Доизграждане на АМ „Тракия“ (Стара Загора – Карнобат)** - активно строителство;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

- **Път I-5, „Кърджали – Подкова”** - Тръжните процедури за основните дейности - строителство и строителен надзор са приключени и на 30 август 2011 г. са подписани договори с изпълнителя. Начало на строителните работи – 01.09.2011 г. През 2011 г. на обекта са изпълнявани само земни работи – отнемане хумусен пласт и изкопи;
- **АМ „Калотина – София”:**
  - Лот 1 – Обектът е разделен на два участъка: Участък 1: Софийски околновръстен път в участъка от км 59+400 до км 61+629.18 и от км 0+000 до км 0+780 (от АМ „Люлин” до р. Какач, в регулация) и Участък 2: Софийски околновръстен път в участък от км 0+800 до км 6+309 (от р.Какач до ССТ, извън регулация). Отчуждителни процедури и археологически проучвания. *За участък 1:* ПУП-ПП е процедиран от Столична община, предстои отчуждаване от АПИ на засегнатите имоти, съгласно експертна оценка изготвена по изпратен регистър от ГИС. Ще се наложи промяна на ПУП – поради преработка на пътен възел при бул. „Сливница”. *За участък 2:* ПУП-ПП се доокомплектоват от експерти на АПИ и проектанта, след което ще бъдат процедирани по реда на ЗУТ. Приключили археологически проучвания и е налице протокол от НАИМ БАН от 21.07.11 г. за освобождаване на трасето. Участък 1: Одобряването на документацията за тръжната процедура за избор на строител изчаква изготвянето на ИП за пресичането на бул. Сливница и СОП. Средата на м. декември се очаква ИП с ПП. Участък 2: На 26.10.11г. са отворени ценовите предложения на допуснатите участници в процедурата за изпълнител на Техническия проект.
  - Лот 2 - Обектът е в етап на проектиране и подготовка на тръжни процедури. Възложени са предварителните археологически проучвания, които са приключили в края на м. септември. Регистрирани са 5 бр. археологически обекта; необходими мерки: сключване на договор за пълни археологически проучвания, с ориентиран срок на изпълнение 4 месеца. Строителството ще се изпълнява на инженеринг;
  - Лот 3 - АПИ подготвя документация за: „Определяне на изпълнител за възлагане на частична актуализация на проект от 1989 г. с допълнителни изисквания съгласно заданието за проектиране за фаза идеен проект с парцеларен план за обект: „Модернизация на съществуващо трасе на път I-8 „Калотина – Софийски околновръстен път” от км 1+000 до км 48+270”, след което ще се стартира процедура по гл. VI от ЗООС. Отчуждителните процедури и Археологическите проучвания ще се възложат след приключване на процедурите за ОВОС. Строителството ще се изпълнява на инженеринг;
- **Модернизация на първокласен Път I-1 (Е-79) участък „Мездра- Ботевград”** – С Решение № 325 от 19 май 2011 г. на МС, обектът е обявен за национален. През 2011 г. е взето решение от УС на АПИ обектът да бъде разделен на 2 Лота: Лот1 - от края на обхода на с. Лютидол до Ботевград и Лот 2 - от гр. Мездра до края на обхода с. Лютидол. Започнала е актуализация на наличните от 2009 г. Технически проект и ПУП-ПП, като се очаква цялостният проект да бъде предоставен в АПИ в началото на 2012 г. Поради наличието на 2 обхода в проекта - на селата Лютидол и Новачане се е



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

наложило допълнение към ДОВОС, като след получаване на положително становище от МОСВ, през м. септември 2011 г. е издадено Решение 16-7/2011 по ОВОС, с което се одобрява осъществяването на инвестиционно предложение за „Модернизация на първокласен Път 1-1 (Е79) участък „МЕЗДРА – БОТЕВГРАД” от км 161+367 до км 194+122” по розов вариант. Изготвени са предварителните археологически проучвания и в края на 2011 г. формулярът за кандидатстване за финансирането на проекта по ОПТ е предоставен на JASPERS. Стартирала е подготовката на тръжните документации за избор на изпълнител на строителството и консултант, както и за изпълнение на инженеринг на Лот 2. Част от проекта е участък: „Път Е-79 Видин – Монтана”. С Решение № 325 от 19 май 2011 г. на МС, обектът е обявен за национален. Планира се строителството на обекта да бъде извършено през следващия програмен период. Настоящият програмен период обхваща изцяло подготовката му.

- **Обходен път на гр. Монтана** - Работа по тръжната документация за избор на изпълнител. Възложено изготвяне на доклад по ОВОС.
- **Обходен път на гр. Габрово** - Работа по тръжната документация за избор на изпълнител. Възложено изготвяне на доклад по ОВОС и ОС.

- **През 2012 г.**

- **АМ „Струма”:**

- Лот 1: Към края на 2012 г. физическото изпълнение на лота е около 59 %, като само за 2012 г. възлиза на 51.5 %. Във връзка с промените в техническия проект и възникнали допълнителни дейности на 16.10.2012 г. е подписано Допълнително споразумение № 53-00-15699 към Договор № РД-33-27/30.09.2011 г. за възлагане на обществена поръчка за изпълнение на допълнително проектиране и строителството на обект: „АМ „Струма” ЛОТ 1 Долна Диканя - Дупница от км 305+220 до км 322+000”. Съществен проблем пред изпълнението на СМР е нерегистрираното свлачище (геоложка изненада) при км 314+368 и при км 314+482, установено през м. юли 2012 г. Вследствие на обективни и възпрепятстващи нормалното изпълнение на СМР обстоятелства строителните дейности в участъка са спрени. Приетият вариант за преодоляване на свлачището е чрез изграждане на мостово съоръжение. Проведена е процедура по ЗОП за обществена поръчка с предмет: „Определяне на изпълнител за изграждане на укрепителна система за преодоляване на активирано свлачище на републикански път I-1 (Е79) „Видин -София – Кулата” в участъка от км 315+300 до км 315+600 и автомагистрала „Струма” Лот 1 в участъка от км 314+360 до км 314+490”. На 17.12.2012 г. е сключен договор № РД-33-44 с избрания изпълнител - „ГБС Инфраструктурно строителство” АД. Средствата са осигурени от българския бюджет. На 08.10.2012 г. е сключен договор с предмет: „Актуализация на технически проект на виадукт при км 320+650 с дължина 214 м и проектиране на нов селскостопански подлез при км 311+080”. Представени са проектни разработки, които са приети на ЕТИС и утвърдени от АПИ. Проектите са



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близо, по-близки...

- внесени за съгласуване от МОСВ за да бъде одобрено от МРРБ допълнение към разрешението за строеж. В ход е тръжна процедура за определяне на изпълнител за изместване на ТТ мрежи по трасето на Лот 1 на АМ „Струма”. Съгласно решение на УС на АПИ предстои стартирането на следните процедури: усилване на земната основа с механична стабилизация на обособени участъци по трасето на обекта в резултат на форсмажорни обстоятелства и допълнителни земни и пътни работи за участъци от трасето на АМ „Струма”, Лот 1 „Долна Диканя - Дупница от км 305+220 до км 322+000”, от км 314+790 до км 315+380; изместване трасето на съществуващ водопровод при км 320+650, изместване на трасето на съществуващ водопровод в участъка от км 321+000 до км 322+000 и реконструкция на мрежа НН при км 320+650 по трасето на Лот 1 на АМ „Струма”;
- **Лот 2** - Проведена открита тръжна процедура с предмет „Определяне на изпълнител за изработване на идеен проект с парцеларен план на обект „АМ „Струма”, Лот 2 „Дупница – Благоевград” от км 322+000 до км 359+000”. На 20.12.2012 г. е постановено Решение на Възложителя за избор на изпълнител. По решението няма постъпили жалби. Предстои подписване на договор през 2013 г. През 2012 г. тръжната документация за „Определяне на изпълнител на консултантска услуга във връзка с изработване на технически проект и строителството на обект „АМ „Струма”, Лот 2 „Дупница – Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52” е изготвена. В края на 2012 г. документацията е в процес на съгласуване и предварителен контрол с УО на ОПТ и Агенцията по обществени поръчки. Поради частично изместване на трасето, през 2012 г. от МОСВ е поискана допълнителна преценка за необходимост от ОВОС. Постановено е Решение № 42-ПП/2012 г. (влязло в сила), съгласно което не се изисква извършване на оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение. През 2007 г. са проведени предварителни проучвания по трасето на АМ „Струма” Лот 2, в резултат на което са регистрирани 8 археологически обекта. Във връзка с изготвения през 2012 г. идеен проект за участъка, АПИ подготвя необходимите документи за възлагане на археологически проучвания с цел опазването на движими и недвижими археологически обекти съгласно Закона за културното наследство. На 30.03.2012 г. е възложена изработката на идеен проект с парцеларен план за участъка. През м. декември 2012 г. е представен в АПИ окомплектован ПУП-ПП съгласно действащото законодателство. През втората половина на м. декември 2012 г. са стартирали отчуждителните процедури;
  - Лот 3 - За да се осигури достатъчно финансиране за дейността си, НКСИП е подала формуляр за финансиране по ОПТ. Компанията получава техническа помощ от JASPERS за изпълнението на конкретни проекти, а именно подготовката на автомагистрала „Струма” - Лот 3 и „Хемус”. От страна на ЕИБ е предоставена дългосрочна подкрепа под формата на съветник към компанията, който ще помага в изграждането на институционалния и административния капацитет на фирмата. За Лот 3 се предвижда изграждане на автомагистрала с приблизителна дължина от 64 км, разделена на три





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

подучастъка, както следва: Лот 3.1, Благоевград до Крупник, с дължина 21 км, Лот 3.2, Крупник до Кресна, с приблизителна дължина 20 км. Основната част от участъка е два тунела в Кресненското дефиле, с обща дължина около 15 км и Лот 3.3, Кресна до Сандански, с дължина 23 км. През ноември НКСИП стартира три тръжни процедури за избор на: *Проектант на предварителния проект*, който ще подготви проектите на пътната част и тунелите (краен срок за подаване на оферти 28 януари 2013), *Стратегически съветник* - консултант, който ще подпомага приемането на работата на проектант и екологичния консултант (краен срок за подаване на оферти 21 февруари 2013) и *Екологичен консултант*, който ще работи съвместно с проектанта, за да се установят ограниченията на техническите решения от гледна точка на околната среда (краен срок за подаване на оферти 22 февруари 2013 г.). В процес на изработка е техническо задание за тръжна документация за предварителен проект с парцеларен план. Заданието се изготвя съвместно от НКСИП и от консултант, нает от АПИ, както и със съдействие от страна на JASPERS. Подготвя се тръжна документация за изработка на идеен проект с парцеларен план. Извършени са част от необходимите инженерно-геоложки проучвания и е направено геодезическо заснемане на избрания вариант. Трасето е внесено за оглед и одобрение в Министерство на околната среда и водите. Проучвани са различни варианти за разработване на допълнителни подходи с цел ускоряване на строителството, като всички те се съгласуват с Министерство на околната среда и водите. Има две одобрени възможни места за междинен достъп;

- **Лот 4** - На 19.03.2012 г. е подписан договор за строителство и надзор. Лотът е разделен на 17 строителни етапа, като за начална дата на строителството е определена 05.04.2012 г. Срокът за строителство е 23 месеца, като очакваното приключване, съгласно договора е м. март 2014 г. Към края на 2012 г. изпълнителят е извършил почистване на строителната площадка, изкопни работи, насипи, реконструкция на напоителни полета и съоръжения, водостоци, реконструкция на оптични кабели и ел. проводни 20 kV, реконструкция на ж.п. линия Генерал Тодоров - Кулата - част от етапи на Технологично-строителната програма. При започване на изкопните работи са се появили инженерни мрежи, неотразени в проекта. Изработени са проекти за реконструкцията им. Изработва се парцеларен план, който предстои да бъде одобрен. Изпълнителят предстои да актуализира Технологично-строителна програма и график за изпълнение на обекта в срока по договора. Към 31.12.2012 г. физическото изпълнение на строителството на лота е около 12 %. Очаква се строителството да приключи през м. май 2014 г.
- **АМ „Марица“**: в активно строителство.
- **Връзка на АМ „Хемус“ със „СОП – п.в. Яна“** – активно строителство.
- **Доизграждане на АМ „Тракия“ (Стара Загора – Карнобат)** - По Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора“ са изпълнени всички строително-монтажни работи по проекта.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

Участъкът е пуснат в експлоатация на 01.07.2012 г.; по Лот 3 „Нова Загора – Ямбол” са изпълнени всички строително-монтажни работи по проекта. Участъкът е пуснат в експлоатация на 12.07.2012 г.; по Лот 4 „Ямбол – Карнобат” - фаза на активното строителство. Строителството се провежда на два етапа: Първия етап – ЛОТ 4-1 от Ямбол до път I-7 е изграден и пуснат в експлоатация с акт 16 на 26.08.2012 г. и Втори етап ЛОТ 4-2 от км 291+000 до км 325+280 (край на обекта) е в строителство. През периода е подадена жалба в ЕК от неправителствената организация Сдружение за дива природа „Балкани” относно изграждането на Лот 3 на автомагистрала „Тракия”, която касае строителните работи, които са определени като незадоволителни и несъобразени с екологичните условия и чувствителността на района и определя като незадоволителни мерките за възстановяване на околната среда след края на строителството. Генерална дирекция „Регионална политика” рег. № ARES (2012) 1142 323/ 28.09.2012 г. изпраща грама относно получената жалба. Генерална дирекция „Регионална политика” приканва случаят да бъде проверен и да бъде представена обратна информация за резултатите. Проверката е проведена в рамките на годината, предоставени са документи, доклади и снимков материал от строители, надзорници, местна администрация и независими експерти. Кореспонденцията приключва в края на 2012 г. без наказателна процедура. Нарушенията са отстранени.

- **Път I-5 „Кърджали – Подкова”** - Период на активно строителство. Обектът е тежък за изпълнение поради преовлажняване на терена и високи подпочвени води. Възникват геоложки изненади – проявяват се свлачища през изминалия зимен сезон, което води до свличане на големи обеми земни маси върху пътното тяло. Има индикации за нови свлачищни процеси в откосите, където пътят е в изкоп. Налага се препроектиране на мост над р. Върбица, поради промяна на речното легло. Предвижда се удължаването на моста, който е в процес на изграждане. Налага се стартиране на нови процедури по реда на глава шеста на ЗООС във връзка с настъпилите в процеса на строителство изменения в условията на терена.
- **АМ „Калотина – София”:**
  - Лот 1 – На 22.08.2012 г. е подписан договор за строителство и с консултант. Изграждането на проекта е разделено на 6 етапа на строителство. Дължината на участъка е 3 км. На 03.09.2012 г. е издадено разрешение за строеж, а на 12.09.2012 г. е подписан Протокол № 2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво за строежи на техническата инфраструктура. Срокът за изпълнение съгласно договора е 22 месеца до м. юли 2014 г. Съгласува се изсичане на дървета в обхвата на трасето със „Зелени системи”. Започва активно строителство;
  - Лот 2 - Обявена тръжната процедура за избор на изпълнител на проектиране и строителство на 09.10.2012 г.;
  - Лот 3 - МОСВ с писмо с изх. №ОВОС-126/12.04.2012 г. дава указания за извършване на ОВОС и ОС на обект: „Модернизация на път I-8 „Калотина – Софийски околовръстен път” от км 1+000 до км 48+270”. Възложени са изработване на доклад по ОВОС и ОС. Тръжната процедура за избор на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

изпълнител за проектиране и строителство на обект: „Модернизация на съществуващото трасе на път 1-8 „Калотина-СОП” участък 1 от км 1 + 000 до км 32 + 447” е обявена на 31.10.2012 г. ФК е в процес на подготовка.

- **Модернизация на първокласен Път I-1 (Е-79) участък „Мездра- Ботевград”** – ФК на проекта за модернизация на пътния участък „Враца (Мездра) – Ботевград” е подаден в УО на ОПТ през м. август 2012 г. УО на ОПТ е върнал ФК на бенефициента за ревизиране.
- **Обходен път на гр. Монтана** - Одобрена е ревизирана версия на документация за определяне на изпълнител за строителството и е осъществен контрол върху протоколите от работата на комисията по избора на изпълнител. Одобрена е ревизирана версия на документация за определяне на изпълнител на консултантска услуга във връзка със строителството и е осъществен контрол върху протоколите от работата на комисията по избора на изпълнител. Постановено Решение по ОВОС. ФК е в процес на одобрение от УО на ОПТ. Тръжните процедури за избор на строител и строителен надзор са проведени. Предстои сключване на договори.
- **Обходен път на гр. Габрово** – Постановено Решение по ОВОС, което е в процес на обжалване. Одобрена е представената окончателна версия на документация за определяне на изпълнител за допълнително проектиране и строителство и представената ревизирана версия на документация за определяне на изпълнител на консултантска услуга във връзка с допълнително проектиране и строителство. ФК на проекта за обходен път на гр. Габрово е представен в УО на ОПТ в края на м. октомври. Тръжната процедура за избор на строител е обявена на 29.09.2012 г.;

- **През 2013 г.**

- **АМ „Струма”:**
  - **Лот 1** - Приключват процедурите по ОВОС започнали през 2012 г. свързани с **реконструкция на елементи на техническата инфраструктура, както и преоткосиране на пътни участъци по трасето с Решение 1-ПР/2013 г., съгласно което не е необходимо изготвяне на ОВОС.** На 23 юли 2013 г. е открит и въведен във временна експлоатация участъкът до п.в. „Дупница север”. За останалите 3 км на 30 август 2013 г. е подписан Акт 15. Предстои да бъде процедирана и внесена документацията за издаване на Акт 16 за целия участък от магистралата;
  - **Лот 2** - Разрешението за строеж № РС-35/29.07.2013 г. е издадено на фаза идеен проект и допълнение към него № РС-69/22.11.2013 г. по договора за проектиране и строителство се изпълняват етапи, които касаят изготвянето на техническия проект. Поради проблеми с разработването на археологическите обекти в обхвата на магистралата, а именно две неуспешни тръжни процедури, е налице забавяне и невъзможност за стартиране на СМР. Това от своя страна би могло да наложи промяна в графика и крайния срок за изпълнение. Тъй като проектът е идентифициран като високо-рисков от УО, по него се осъществява засилен мониторинг, като се провеждат ежемесечни срещи за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близо, по-близки...

идентифициране на проблемите и обсъждане на вариантите за тяхното разрешаване. Към момента са проведени 2 процедури по глава шеста на ЗООС: преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Подробен устройствен план - Парцеларен план (ПУП-ПП) за обект: АМ „Струма” Лот 2 „Дупница-Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52, включително реконструкции на съоръжения на други ведомства, за което е издадено Решение ЕО-7/2013 г. – да не се извършва екологична оценка и преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за **„Изграждане на големи съоръжения по трасето, включително в шест участъка със ситуационни промени за обект АМ „Струма” „Дупница – Благоевград” Лот 2 от км 322+000 до км 359+483.52”, за което е издадено Решение 13-ПР/2013 г.- да не се извършва ОВОС.**

- **Лот 3** - На 27.02.2013 г. ЕК излиза с решение за одобрението на проекта. На 10.06.2013 г. между УО и бенефициента НКСИП е подписан Договор за предоставяне на БФП за изпълнението на проект „Подготовка на Лот 3 на автомагистрала „Струма”, като част от проект „Автомагистрала „Струма”, лотове 1, 2 и 4”. Министерство на регионалното развитие и благоустройството издава Заповед РД-02-14-2857 от 29.11.2012 г., с която се назначава междуведомствен Комитет за наблюдение на изграждането на автомагистрала „Струма” с цел успешната подготовка и изпълнение на проекта за автомагистрала „Струма”. Комитетът има наблюдаваща функция и основната му цел е осигуряване на висока степен на прозрачност, публичност и динамичност на цялостното развитие и изпълнение на проекта. По поддейност 4 „Геоложки проучвания за изграждането на автомагистрала „Струма” Лот 3 „Благоевград – Сандански” е изготвена документация за провеждане на процедура за избор на изпълнител и е изпратена на 11.09.2013 г. на УО на ОПТ за предварителен контрол. По поддейност 5 „Предварителни археологически проучвания за изграждането на автомагистрала „Струма”, ЛОТ 3 „Благоевград – Сандански” се изготвя документацията за провеждане на процедура за избор на изпълнител. Сключени са договори както следва:
  - **Договор за „Наблюдение, анализ и оценка на смъртността на животинските видове в участъка на път Е-79 преминаващ през защитени зони „Кресна” и „Кресна-Илинденци”.** След проведена тръжна процедура на 13.03.2013 г. е сключен договор с изпълнител със срок на изпълнение 12 месеца;
  - **Договор за „Консултантски услуги като стратегически съветник за изграждането на автомагистрала „Струма”, Лот 3 „Благоевград-Сандански”.** След проведена тръжна процедура на 28.06.2013 г. е сключен договор с изпълнител със срок на изпълнение 24 месеца. Предаден е встъпителен и одитен доклад;
  - **Договор за „Предоставяне на услуги като екологичен консултант във връзка с изграждането на автомагистрала „Струма” Лот 3 „Благоевград – Сандански”.** След проведена тръжна процедура за избор на изпълнител на 19.07.2013 г. е сключен договор с „Данго Проект



- Консулт” ЕООД със срок на изпълнение 18 месеца. Предаден е въстпителен доклад, извършен е първи обход в опорни точки на трасето на ЛОТ 3 - км 359+000 - км 420+744.69;
- **Договор за „Доставка на система за мониторинг на трафика по път Е-79 (I-1) в участъка между Крупник и Кресна”.** След проведена процедура за избор на изпълнител на 19.07.2013 г. е сключен договор. Договорът е изпълнен на **100 %**.
  - **Договор за „Изготвяне на предварителен проект на автомагистрала „Струма” Лот 3 „Благоевград – Сандански”.** След проведена процедура за избор на изпълнител на 29.07.2013 г. е сключен договор. Предадени са въстпителен и концептуален доклад.
  - **Лот 4 - Освободено за работа е цялото трасе на Лот 4, като е осигурен обходен маршрут. Работи се по всички съоръжения. Подготвя се открита процедура за възлагане изместването на инженерните мрежи. Крайната дата на договора за строителство е март 2014 г.**
- **АМ „Марица”:** в активно строителство.
  - **Връзка на АМ „Хемус” със „СОП – п.в. Яна”** - активна строителна дейност до приключване на обекта с акт 16 на 19.08.2013 г.
  - **Доизграждане на АМ „Тракия” (Стара Загора – Карнобат)** – Втори етап ЛОТ 4-2 от км 291+000 до км 325+280 (край на обекта), е пуснат в експлоатация от 15.07.2013 г. Целият обект е в експлоатация.
  - **Път I-5 „Кърджали – Подкова”** - Към момента пътят е технически изграден, но дейностите по него са прекратени с акт 10, поради административни проблеми и към момента не е въведен в експлоатация.
  - **АМ „Калотина – София”:**
    - Лот 1 – Работи се по етапи 3, 4 и 5. Тръжните процедури за избор на изпълнител и консултант за Лот 1, участък 2 от км 0+780 до км 6+390 стартират през м. април. Процедурата за избор на изпълнител е прекратена с Решение № 147/23.09.13 г. на Председателя на УС на АПИ. Решението за прекратяване на процедурата е обжалвано пред Комисията за защита на конкуренцията (КЗК). Консултантът за участък 2 е избран с Решение № 151/30.09.2013 г. на Председателя на УС на АПИ. Решението на АПИ е обжалвано пред КЗК от един от участниците. Период на активно строителство;
    - Лот 2 - Формулярът за кандидатване по проекта е одобрен от УО на 24.09.2013 г. и на 30.09.2013 г. е изпратен за окончателно одобрение от ЕК. С писмо от 04.10.2013 г. ФК, заедно с ФК на проекта за обход на гр. Габрово, са върнати от ЕК и към настоящия момент тя няма да счита двата проекта за допустими за оценка преди да бъдат осигурени, чрез заем от ЕИБ;
    - Лот 3 – приключена е процедурата по ОВОС с положително решение. Изпълнението на проекта остава за следващия програмен период, при наличие на финансиране



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

- **Модернизация на първокласен Път I-1 (E-79) участък „Мездра- Ботевград”** – Проектът е за изпълнение през следващия програмен период и е разделен на 5 участъка: Видин - Димово; Димово – Бела - Ружинци; Ружинци - Монтана; Монтана - Враца; и Враца - Ботевград. Първите четири участъка се подготвят по настоящия проект, а последният участък вече е подготвен. На 09.07.2013 г. е сключен договор с избран Изпълнител за изработване на проекти за модернизация на път I-1 (E79) „Видин – Ботевград” – етап I от проект: „Подготовка на проект „(E-79) Видин – Монтана” за следните два участъка: **Участък № 1:** Път I-1 „Видин – Димово” от км 3+757 до км 39+480 с приблизителна дължина 35.723 км; **Участък № 2:** Път I-1 „Димово – Бела – Ружинци” от км 39+480 до км 61+750 с приблизителна дължина 22.270 км. На 10.07.2013 г. е сключен договор с избран Изпълнител за изработване на проекти за модернизация на път I-1 (E79) „Видин – Ботевград” – етап I от проект: „Подготовка на проект „(E-79) Видин – Монтана” за следните два участъка: **Участък № 1:** Път I-1 „Ружинци – Монтана” от км 61+750 до км 102+060 с приблизителна дължина 40.310 км; **Участък № 2:** Път I-1 „Монтана – Враца” от км 111+305.50 до км 140+008 с приблизителна дължина 28.703 км.
- **Обходен път на гр. Монтана** - Съгласуван план за собствен мониторинг от РИОСВ Монтана с изх. № 667/02.04.2013 г. и от ИАОС с изх. № 12-00-8740/27.09.2013 г. Подписан е договор за изпълнение на строителството на 27 август 2013 г. Към момента не са стартирали строителни дейности.
- **Обходен път на гр. Габрово** – не е приключило обжалването на Решението по ОВОС. Проектът включва рехабилитация на съществуващ път, реконструкция на съществуващ път, както и ново строителство. В обхвата на проекта са рехабилитация и реконструкция на 2 бр. пътни възли, рехабилитация и реконструкция на 1 мост, строителство на 2 бр. пътни възли, строителство на 4 бр. мостове и изграждане на един тунел с дължина 540 м в трети участък. На 09.05.2013 г. е подписан договорът за допълнително проектиране и строителство. На 09.05.2013 г. е подписан и договорът за консултантски услуги. Началната дата на строителството е 26.06.2013 г. Обектът е разделен на 4 участъка и етапна връзка и пети участък с тунел под връх „Шипка”. СМР се изпълняват в първи участък от км 0+000 до км 7+670, който е предвиден за рехабилитация. Стартира строителството и във втори участък от км 7+670 до км 10+939, за който разрешението за строеж е издадено на 24.09.2013 г.  
Проектът е в начален стадий на изпълнение.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-Близко, по-Близки...

### Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари”

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
1.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Разширение на метрото по отсечките: пътен възел „Надежда” - „Централна жп гара” - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” и жк „Младост”</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Разширение на софийското метро по отсечките: пътен възел „Надежда” - „Централна жп гара” - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” и жк „Младост”</p> <p><b>Бенефициент:</b> Метрополитен</p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение по ОВОС № 76-21/2000 г.</b> на МОСВ – разрешава преминаване в следваща фаза на проектиране на проект „Метрополитен – гр. София, I-ви метродиаметър, 2-ри радиус”, по III-ти вариант;</li> <li>• <b>Решение № СО-172-ПР/2006 г.</b> на РИОСВ – София, за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП: „Разширение на метрото от МС 13 в ж.к. „Младост I” през жж. „Дружба” до новия терминал на Летище София” – да не се извършва ОВОС;</li> <li>• <b>Решение № СО-60-ПР/2007 г.</b> на РИОСВ – София, за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП: „Участък от II-ри метродиаметър - от надлез „Надежда” до кръстовище на бул. „Джеймс Баучер” и бул. „Черни връх” – да не се извършва ОВОС;</li> <li>• <b>Решение № СО-55-ПР/2009 г.</b> на РИОСВ - София за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП: Изграждане на II-ри метродиаметър- участък ж.к. „Обеля” пътен възел „Надежда”;</li> <li>• <b>Решение № СО-35-ОС/2010 г.</b> на РИОСВ - София за преценяване на вероятната степен на значително въздействие.</li> </ul> <p><b>2011 г.</b> Участък „Пътен възел Надежда – Централна ж.п. гара – пл. Света Неделя – бул. Патриарх Евтимий” - активно строителство. Участък „Бул. Патриарх Евтимий – НДК – бул. Черни връх” – активно строителство и довършителни работи.</p> <p><b>2012 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № 45-ПР /2012 г. на МОСВ за</b> „Разширение на метро София - от бул. „Андрей Сахаров” (след МС 13) в ж.к. „Младост I” до МС 16 („Бизнес парк София”) в ж.к. „Младост IV” до МС 16 („Бизнес парк София”) в ж.к. „Младост IV”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие.</li> <li>• <b>Решение № СО - 130 - ПР/2012 г. на РИОСВ - София</b> - да не се извършва ОВОС за ИП за „Промяна на</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>проекта за част от трасето, от възложителя - Столична община - Метрополитен ЕАД. изразяваща се в изграждане съвместно с МС 21 на ж.п. спирка, за осигуряване на директна връзка на метрото с националната ж.п. мрежа и промяна на подземното преминаване на трасето в открито на естакада и на ниво „терен“ в траншея, от км 5+010 (ул. Неделчо Бончев) до откритата метростанция станция 23 на Летище „София“, район Искър, Столична община което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания.</p> <p>През м. юли 2012 г. е въведен в експлоатация участък Разширение на метрото в София: I Етап - II метродиаметър: участък „Пътен възел „Надежда“ (МС 5-II) -бул. „Черни връх“ (МС 11-II). Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе - Летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“ - По проекта е предоставена БФП при условията на временно наддоговаряне по бюджета на оста, до одобрение от страна на ЕК на изменението на ОП. ЕК одобрява ФК на 14.12.2012 г. През м. ноември 2012 г. започна строителството на Лот 1 от Етап III на проекта, включващ трасето „Бул. Цариградско шосе – ж.к. Дружба – летище София“. И по трите позиции се извършва проектиране и строително-монтажни работи.</p> <p><b>2013 г.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Решение № 10-ПР/2013 г. на МОСВ</b> за инвестиционно предложение за разширение на метрото в София – „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“ (13.09.2013 г.) - <b>този участък е предвиден за реализиране през следващия програмен период;</b></li><li>• <b>Решение № 11-ПР/2013 г.</b> на МОСВ за инвестиционно предложение „Метро-София-продължение на II метролиния от метростанция 11 („Джеймс Баучер“), км 10+452 до метростанция 12, км 11+753 (между ул. „Сребърна“ и ул. „Филип Кутев“ - район „Лозенец“)” с възложител „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД (26.09.2013 г.) - този участък е предвиден за реализиране през настоящия програмен период.</li></ul> <p>На 25.04.2013 г. стартира строителството на Лот 2 от Етап III – „ж.к. Младост I – Бизнес парк в ж.к. Младост IV“. Дължината на участъка е 2.6 км с 3 метростанции и е разделен на две обособени позиции, за които има избрани изпълнители. Цялото трасе е подземно, а строителството му е предвидено да се извърши по открит способ в укрепени изкопи. <b>Срок на завършване – м. юни 2015 г.</b></p>	





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
2.	<p><b>Наименование и описание на проекта:</b> Изграждане на интермодален терминал в гр. София</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>	<p><b>Проведени процедури по ОВОС, ОС и ЕО до 2010 г.:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № ЕО-8/2007 г.</b> за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Подробен устройствен план на Интермодален терминал, гр. София - първи и втори етап;</li> <li>• <b>Решение</b> за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № СО-150-ПР/2010 г. на РИОСВ – София.</li> </ul> <p><b>2011 г.</b> На проведеното през м. декември 2011 г. 11-то заседание на КН на ОПТ е взето решение, изпълнението на проекта за изграждане на интермодален терминал в гр. София да не бъде извършвано през настоящия програмен период.</p>	Не
3.	<p><b>Наименование и описание на проекта:</b> Изграждане на интермодален терминал в Русе</p> <p><b>Бенефициент:</b> ДП „НКЖИ”</p>	<p><b>2012 г.</b> <b>Във връзка с второто изменение на ОПТ за пренасочване на средства от приоритетна ос 4 към приоритетна ос 3</b> и с подготовката за изграждане на Интермодален терминал в гр. Русе през следващия програмен период е сключен договор за безвъзмездна финансова помощ ДОПТ-16/05.10.2012 г. Целта на проекта е да бъде извършена подготовка на инвестиционния проект за изграждане на интермодален терминал (ИМТ) – гр. Русе.</p> <p><b>2013 г.</b> На 06.03.2013 г. е обявена открита процедура по ЗОП за избор на изпълнител на Фаза 1. Процедурата е приключила с решение на Генералния директор на НКЖИ от 25.09.2013 г. и предстои сключване на договор с класирания изпълнител.</p> <p><b>Към момента не е стартирана процедура по гл. VI от ЗООС.</b></p>	Не
4.	<p><b>Наименование и описание на проекта:</b> Изграждане на интермодален терминал Пловдив</p>	<p><b>Издадените решения по процедурата по ОВОС до 2010 г. са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение № ПВ-5-ЕО/2010</b> на РИОСВ-Пловдив за Подробен устройствен план за проект за ПУП: „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район за планиране в България –Пловдив-вариант Гара Тодор Каблешков, Община Родопи, Област Пловдивска”. Потвърдена с писмо с изх. № ОВОС -1007/2012 г. от РИОСВ - Пловдив.</li> </ul>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	Бенефициент: ДП „НКЖИ”	2012 г.: Подписан договор за проектиране, строителство и надзор. Към момента не се извършва строителна дейност.	
5.	Наименование е описание на проекта: Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата Бенефициент: ДП „НКЖИ”		Не
5.1.	Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София	2012 г. <ul style="list-style-type: none"> <li>Решение № СО-194-ПР/2012 на РИОСВ – София: да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Рехабилитация на Гаров комплекс Централна гара София” район „Сердика”, Столична община, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.</li> </ul> 2013 г. Сключени два договора – за строителство и проектиране и за строителен надзор. Няма строителна дейност до края на 2013 г.	Не
5.2.	Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа	2013 г. <ul style="list-style-type: none"> <li>Становище Изх. № 7619/11.12.2012 г. от РИОСВ - Бургас, относно ИП: „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас пътническа, гр. Бургас, община Бургас” - не подлежи на регламентираните с глава шеста от ЗООС процедури по преценяване на необходимостта от извършване на ЕО и/или ОВОС, задължителна ЕО и/или ОВОС и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.</li> </ul> На 27.03.2013 г. е открита процедура по ЗОП за избор на изпълнител на рехабилитацията на гарата. Няма строителна дейност.	Не
5.3.	Преустройство и саниране на приемно здание гара	2013 г. <ul style="list-style-type: none"> <li>Становище изх. № КД-01-3329/17.08.2013 г. на РИОСВ - Пазарджик, относно ИП. „Преустройство и</li> </ul>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	Пазарджик -II-ри етап	<p>саниране на приемно здание Пазарджик II етап” - Така заявено ИП не може да бъде отнесено към някоя от позициите на Приложение № 1 и 2 на Закона за опазване на околната среда и не подлежи на регламентираните с глава шеста от Закона процедури по оценка на въздействието върху околната среда и екологична оценка. Предвид горното ИП не попада както в обхвата на чл. 2, ал. 1 т. 1, така и в обхвата на чл. 2, ал. 1, т. 2 и 3 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).</p> <p>Проведени две тръжни процедури – за преустройство и саниране на сградата и за строителен надзор. Подписани договори. Няма строителна дейност.</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

**Изпълнението на проектите по Приоритетна ос 3 за периода 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г., е както следва:**

• **През 2011 г.**

- **Разширение на метрото по отсечките: пътен възел „Надежда” - „Централна жп гара” - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” и ж.к. „Младост”:**
- **Участък „Пътен възел Надежда – Централна ж.п. гара – пл. Света Неделя – бул. Патриарх Евтимий”** - Активно строителство; През 2011 г. приключва работата на тунело-пробивната машина (респективно и производството на стоманобетонни сегменти), с което изцяло бе завършен двупътен тунел с обща дължина 3160 м и вътрешен диаметър 8.5 м. В участъка между Стартова шахта в кв. „Надежда” и МС 7 релсовият път е положен и бетониран. Основна част от конструкциите на метростанциите са изпълнени. По-голяма част от архитектурно-довършителните работи на МС 5 и МС 6 са завършени. Планирано е приключване на довършителните дейности на МС 7 и МС 8 през следващата година;
- **Участък „Бул. Патриарх Евтимий – НДК – бул. Черни връх”** - Към края на 2011 г. изцяло е изпълнен двупътният тунел с дължина 738 м и отвор 8.5 м (между МС 10 и МС 11). Релсовият път в участъка между МС 9 и МС 10 е положен и бетониран. Изградени са основните конструкции на метростанциите. Довършителните работи и интериорното оформление на МС 9 и МС 10 са завършени. Извършва се монтаж на еобходимото оборудване и системи;
- **Изграждане на интермодален терминал в гр. София** - На проведеното през м. декември 2011 г. 11-то заседание на КН на ОПТ е взето решение, изпълнението на проекта за изграждане на интермодален терминал в гр. София да не бъде извършвано през настоящия програмен период.

• **През 2012 г.:**

- **Разширение на метрото по отсечките: пътен възел „Надежда” - „Централна жп гара” - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” и жк „Младост”** - Постановено Решение № 45-ПР/2012 г. на МОСВ за „Разширение на метро София - от бул. „Андрей Сахаров” (след МС 13) в ж.к. „Младост I” до МС 16 („Бизнес парк София”) в ж.к. „Младост IV” до МС 16 („Бизнес парк София”) в ж.к. „Младост IV. Активно строителство. През м. юли 2012 г. бе въведен в експлоатация проектът Проект за разширение на метрото в София: I Етап - II метродиаметър: участък „Пътен възел „Надежда” (МС 5-II) -бул. „Черни връх” (МС 11-II). В резултат от неговото изпълнение са изградени нови 6.5 км метро линии и 7 метро станции. През 2012 г. бе иницирано второ изменение на ОПТ, което официално е изпратено на ЕК на 03.10.2012 г. С него се предлага прехвърляне от приоритетна ос 4 в приоритетна ос 3 и в списъка с „големи” проекти се включва етап III от проекта за разширение на Столичното метро в участъците „Цариградско шосе - Летище София” и „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4”. Към края на 2012 г. второто изменение на ОПТ е в процес на разглеждане от ЕК. В края на 2012 г. стартира изпълнението и на Проект за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

разширение на метрото в София. За Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе - Летище София” и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4” - По проекта е предоставена БФП при условията на временно наддоговаряне по бюджета на оста, до одобрение от страна на ЕК на изменението на ОП. ЕК одобрява ФК на 14.12.2012 г. Издадено Решение № СО - 130 - ПР/2012 г. да не се извършва ОВОС за ИП за „Промяна на проекта за част от трасето”, от възложителя - Столична община - Метрополитен ЕАД. изразяваща се в изграждане съвместно с МС 21 на ж.п. спирка, за осигуряване на директна връзка на метрото с националната ж.п. мрежа и промяна на подземното преминаване на трасето в открито на естакада и на ниво „терен” в траншея, от км 5+010 (ул. Неделчо Бончев) до откритата метростанция станция 23 на Летище „София”, район Искър, Столична община което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания. През м. ноември 2012 г. започна строителството на Лот 1 от Етап III на проекта, включващ трасето „Бул. Цариградско шосе – ж.к. Дружба – летище София” с дължина 5 км и 4 метростанции (2 подземни и 2 открити – на естакада и на ниво терен). Участъкът е разделен на три обособени позиции, за които има избрани изпълнители. Срок на завършване – м. юни 2015 г. И по трите позиции се извършва проектиране и усилен строително-монтажни работи –преустройства на комуникации и инженерни мрежи, укрепване, изкопни работи, изграждане на конструкции; устои, монтаж на стоманобетонни стълбове и предварително напрегнати греди на естакадния участък;

- **Интермодален терминал Русе** - Във връзка с второто изменение на ОПТ за пренасочване на средства от приоритетна ос 4 към приоритетна ос 3 и с подготовката за изграждане на Интермодален терминал в гр. Русе през следващия програмен период е сключен договор за безвъзмездна финансова помощ ДОПТ-16/05.10.2012 г. Целта на проекта е да бъде извършена подготовка на инвестиционния проект за изграждане на интермодален терминал (ИМТ) – гр. Русе. Основните дейности по проекта са разделени на 6 фази:- Фаза 1 – Изработване на предпроектни проучвания, идеен проект, ПУП и подготовка на отчуждителни процедури;- Фаза 2 –Изготвяне на Доклад за ОВОС (при необходимост);- Фаза 3 –Археологически проучвания;- Фаза 4 –Изготвяне на Формуляр за кандидатстване за изграждане на ИМТ Русе;- Фаза 5 – Дейности по информация и публичност;- Фаза 6 –Набавяне на съгласувателни документи по дейностите за подготовка на проекта;
- **Интермодален терминал Пловдив** - Във връзка с второто изменение на ОПТ за пренасочване на средства от приоритетна ос 4 към приоритетна ос 3 в процес на подготовка е ФК за изграждането на Интермодален терминал в гр. Пловдив. Проведен е търг за реализацията (инженеринг). Избран е изпълнител и строителен надзор. Подписан договор за проектиране, строителство и надзор. Към момента не се извършва строителна дейност;
- **Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата - Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара, гр. София** – постановено решение за преценяване на необходимостта от ОВОС.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

- През 2013 г.:

- **Разширение на метрото по отсечките: пътен възел „Надежда” - „Централна жп гара” - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” и жк „Младост”** – постановени Решения за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС № 10-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение за разширение на метрото в София – „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел” (13.09.2013 г.) - този участък е предвиден за реализиране през следващия програмен период; и № 11-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „Метро-София-продължение на II метролиния от метростанция 11 („Джеймс Баучер”), км 10+452 до метростанция 12, км 11+753 (между ул. „Сребърна” и ул. „Филип Кутев” - район „Лозенец” с възложител „МЕТРОПОЛИТЕН” ЕАД (26.09.2013 г.) - този участък е предвиден за реализиране през настоящия програмен период. Активно строителство. На 25.04.2013 г. стартира строителството на Лот 2 от Етап III – „ж.к. Младост I – Бизнес парк в ж.к. Младост IV”. Дължината на участъка е 2.6 км с 3 метростанции и е разделен на две обособени позиции, за които има избрани изпълнители. Цялото трасе е подземно, а строителството му е предвидено да се извърши по открит способ в укрепени изкопи. Срок на завършване – м. юни 2015 г. По двете обособени позиции се извършва проектиране, преустройства на комуникации и инженерни мрежи, укрепване, изкопни работи, изграждане на конструкции;
- **Интермодален терминал Русе** - На 06.03.2013 г. е обявена открита процедура по ЗОП за избор на изпълнител на Фаза 1. Процедурата е приключила с решение на Генералния директор на НКЖИ от 25.09.2013 г. и предстои сключване на договор с класирания изпълнител. Към момента не е стартирана процедура по гл. VI от ЗООС
- **Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата :**
  - **Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара, гр. София** – Проведени са тръжни процедури по ЗОП. На 22.08.2013 г. са сключени два договора – за строителство и проектиране и за строителен надзор. Няма строителна дейност;
  - **Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас** - Становище Изх. № 7619/11.12.2012 г. от РИОСВ - Бургас. На 27.03.2013 г. е открита процедура по ЗОП за избор на изпълнител на рехабилитацията на гарата. Няма строителна дейност;
- **Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик -II-ри етап** - Становище изх. № КД-01-3329/17.08.2013 г. на РИОСВ - Пазарджик. Проведени две тръжни процедури – за преустройство и саниране на сградата и за строителен надзор. Подписани договори. Няма строителна дейност.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

#### Приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища”

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
1.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Основната цел на проекта е да се осигурят препоръчителните от Дунавската комисия параметри на корабоплавателния път (фарватера) и по този начин да се подобри и гарантира международното корабоплаване при ниски води с 94 % обезпеченост</p> <p><b>Бенефициент:</b> ИАППД</p>	<p>Проектът е във фаза на предварителни проучвания и в момента текат процедурите по ОВОС и ОС. Предприети са мерки за ускоряване на завършването на проучванията по ИСПА - проектът е включен като точка от плана на междуведомствен българо-румънски комитет. Предприети са корективни мерки и от Европейската комисия, която е поръчала на JASPERS да анализира направеното досега по ИСПА и да набележи необходимите дейности за приключването на тези проучвания. JASPERS са изготвили проект на пътна карта за завършване на проучванията. Направен е анализ на пропуските в изготвените по проекта по ИСПА документи (Технико-икономическо проучване вкл. Анализ разходи ползи, Доклад за ОВОС и Оценка за съвместимост). Предстои румънското Министерство на транспорта (бенефициент по проекта по ИСПА) да възложи на избран консултант да отстрани пропуските, идентифицирани от JASPERS, да довърши процедурата по ОВОС, да изготви документация за тръжни процедури и Формуляр за кандидатстване. Министерството на транспорта на Румъния е поело ангажимент да осигури необходимите средства (около 2 млн. евро). Според изготвената пътна карта, отстраняването на пропуските, провеждането на процедурата по ОВОС, изготвянето на документация за тръжни процедури и Формуляр за кандидатстване ще могат да бъдат осъществени до края на 2014 г.</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
2.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Подобряване на системите за навигация и топографичните измервания на р. Дунав</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Осигуряване на безопасно корабоплаване по р. Дунав.</p> <p><b>Бенефициент:</b> ИАПД</p>	<p>Дейностите по проекта са съгласувани, което е отразено в писмо на МОСВ № ОВОС-2186/24.10.2011 г. и е издадена декларация на органа, отговарящ за мониторинга на обектите от Натура 2000 от ноември 2011 г. В същото писмо МОСВ преценява, че няма нужда от ОВОС и ОСВ.</p> <p>Към 2013 г. има следното развитие по проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- В ход е изпълнение на договор за доставка на автоматични хидрометрични и метеорологични станции;</li> <li>- Процедурата за доставка на плаващи и брегови знаци и е обжалвана в КЗК, като е върната на етап оценка на техническите предложения. Същата ще бъде приключена към 10.01.2014 г.;</li> <li>- Процедурата за изработване на опорна GPS геодезична мрежа по българския бряг на р. Дунав е обжалвана в КЗК и е на етап разглеждане от ВАС през м. януари 2014 г.;</li> <li>- Процедурата за доставка на хидрографния кораб е прекратена от възложителя поради обжалване и Решение на КЗК. Изготвят се документи за откриване на нова процедура.</li> </ul>	Не
3.	<p><b>Наименование на проекта:</b> Зимовник на УППД – Русе – при км 491 на р. Дунав фаза 3</p> <p><b>Описание на проекта:</b> Модерно речно съоръжение – зимовник за общо 39 български и чуждестранни кораба, плаващи по река Дунав. Ще допринесе съществено за подобряване безопасността във вътрешните водни пътища и е от важно значение за международните търговски маршрути и подобряване корабоплаването по река Дунав.</p>	<p>За разглеждания период няма развитие по проекта.</p> <p>Има издадени следните решения по проекта:</p> <p>С Решение № 39 от 07.09.1999 г. комисия към община Русе решава, че обектът е с незначително влияние върху компонентите на околната среда, не подлежи на задължителна ОВОС и съгласува обекта като зимовник на УППД – Русе.</p> <p>Със заповед № 1646 от 08.09.1999 на кмета Община Русе утвърждава решението на комисията за ОВОС относно “Зимовник на УППД – Русе – при км.491 на р. Дунав”.</p> <p>Издаденото Разрешение за строеж № 1138/11.11.1999 г. за целия обект е презаверено на 22.07.2004 г., и на 01.02.2005 г.</p> <p>Има становище от РИОСВ – Русе с изх. No 289/ 31.01.2005 г., че актуализираният работен проект няма нужда от ОВОС при спазване на заложените в него параметри за приеманите плавателни съдове.</p> <p>Фази 1 и 2 на проекта са финансирани по програма ФАР, били са изградени и са били пуснати в експлоатация.</p> <p>В Разрешението за ползване на I и II етапи заглавието на проекта е изписано: „Зимовник за зимен престой на 39 речни кораба, плаващи по река Дунав”.</p> <p>В разрешителното за строеж на Фаза 3 заглавието на проекта е „Зимовник на УППД – Русе – при км</p>	Да





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№	Наименование на проекта, Описание на проекта, Бенефициент	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
	<b>Бенефициент:</b> ИАППД	491 на р. Дунав”. Фаза 3 се финансира от националния бюджет (не по ОПТ). Строителните дейности по Фаза 3 са започнали на 05.02.2005 г. и до 30.09.2010 г. са приключили на около 85 %. След това на практика не са извършвани повече строителни работи и на 26 юли 2011 г. е издаден официален Акт 10 за спиране на строителството поради изпадане на Изпълнителя в неплатежоспособност. По време на строителството не са установени несъответствия, свързани с опазването на околната среда.	
4.	<b>Наименование и описание на проекта:</b> Подобряване на безопасността и условията за корабоплаване в акваторията на пристанищата по р. Дунав <b>Бенефициент:</b> ДППИ	Проектът е разделен на два лота: Лот 1: Почистване чрез драгиране на лимана на пристанище Русе-Запад; Лот 2: Реконструкция на съществуваща кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе – Запад. За разглеждания период няма развитие по проекта. В процес на изготвяне са следните документи по проекта: Изготвяне на заявление за потвърждаване на субсидия; В МОСВ е внесено Уведомление за инвестиционно предложение за дейностите по проекта. Очаква се отговор; Предстои възлагане за изготвяне на Анализ разходи и ползи за проекта.	Не
5.	<b>Наименование и описание на проекта:</b> Повишаване на безопасността на корабоплаването в пристанищата с национално значение на Р. България. <b>Бенефициент:</b> ДППИ	Проектът е разделен на пет лота: Лот 1. Удълбочаване на басейна за развъртане на корабите в пристанище Бургас (самостоятелен Формуляр за кандидатстване); Лот 2. Монтиране на лазерно навигационно оборудване (створове) в пристанище Бургас и пристанище Варна; Лот 3. Подмяна на морски и канални буйове, навигационни светлини и вежи на пристанище Бургас и пристанище Варна; Лот 4. Монтиране на съвременни отбивачи (фендери) на кейовете в пристанище Бургас и пристанище Варна; Лот 5. Внедряване на система за мониторинг на състоянието на акваторията на пристанищата с национално значение. За разглеждания период няма развитие по проекта. В процес на изготвяне са следните документи по проекта: Изготвяне на заявление за потвърждаване на субсидия; В МОСВ е внесено Уведомление за инвестиционно предложение за дейностите по проекта. Очаква се отговор; Предстои възлагане на изготвяне на Анализ разходи и ползи за проекта. Изготвен е Техническият проект за изграждане на дълбоководна маневрена зона на Терминал 2А и нов подходящ канал в пристанище Бургас, съгласно Договор № 10/26.03.2008 г. с „ТРАНСПРОЕКТ” АД с предмет „Изработване на технически проект за изграждане на дълбоководна маневрена зона към Терминал 2А и нов подходящ канал в пристанище Бургас”. По Лот 2; Лот 3; Лот 4; Лот 5 се извършват предпроектни проучвания.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

**Развитието на проектите по Приоритетна ос 4 за периода 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г. е както следва:**

- **Развитие през 2011 г. по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища“:**
  - **„Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав“ (БУЛРИС)** – Проектът е одобрен за финансиране и е в процес на изпълнение. През 2011 г. е сключен договора за представяне на БФП и е била открита първата фаза от проекта;
  - **„Изграждане на система за управление на морския трафик (VTMIS) – фаза 3“ (VTMIS)** – в края на 2011 г. Бенефициентът ДППИ подава за одобрение от УО на ОПТ и ФК за проект подготвя фаза 3 от проекта;
  - **„Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав при островите Батин – Белене“** - До края на 2011 г. няма приключила процедура с издадено решение по ОВОС или оценка за съвместимост. Проектът е във фаза на предварителни проучвания, които се осъществяват по проект финансиран от ИСПА Румъния, но се развива по-бавно от планираното. В тази връзка са предприети са корективни мерки от Европейската комисия, която чрез инициативата JASPERS цели да се анализира направеното досега по ИСПА и необходимите дейности за приключването на тези проучвания. JASPERS изработва пътна карта с оглед да се направи анализ на изпълнението и намиране на възможностите проучванията по ИСПА да бъдат завършени през 2013 г. Поради натрупаното забавяне в подготовката на проекта по Румънската програма ИСПА, на 11-тото заседание на Комитета за наблюдение през м. декември 2011 г., е взето решение през настоящия период че осъществяването на подготовката на проекта остава за финансиране по оста техническа помощ. През следващия ще се извърши изпълнението по проекта. Взето е решение финансовия ресурс определен за този проект да се прехвърли от приоритетна ос 4 в приоритетна ос 3 за изпълнението на новия проект за изграждане на метрото в участъка от „Цариградско шосе“ до Летище „София“, по приоритетна ос 3.
  - **„Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по река Дунав“** – В периода 30.08.2010 -30.09.2010 г. са изпратени уведомления за инвестиционно намерение до всички общини, граничещи с р. Дунав. С писмо No. ОВОС-2186/24.10.2011 г. МОСВ преценява, че не е необходимо изготвяне на ОВОС, ЕО и ОСВ. През 2011 г. са изготвени техническите спецификации по отделните компоненти на проекта. Подготвя се и формуляр за кандидатстване за отпускане на средства по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ за финансирането на консултантски услуги за подготовката на инвестиционния проект през 2011 г. ИАППД подготвя проекта за финансиране по програмата.
- **Развитие през 2012 г. по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища“**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

По приоритетната ос са сключени 3 договора за отпускане на безвъзмездна финансова помощ, което представлява 22.24 % от бюджета на приоритетната ос. По приоритетната ос са одобрени ФК и са подписани договорите за БФП за два от основните проекти, както следва:

- **„Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав при островите Батин – Белене”** – През 2012 г. проектът е изваден от приоритетна ос 4 поради значително забавяне в неговата подготовка, което води до невъзможност за неговото реално изпълнение в настоящия програмен период. Проектът е в процедура по ОВОС. Докладите по ОВОС и ОСВ са изготвени от и съгласно взаимна договореност между българската и румънската страни, внесени от ИАППД в МОСВ за предварителен преглед с писмо на ИАППД № VIII-2-3-349/10.04.2012 г., което е получено в МОСВ с вх. № 12-00-586/14.04.2012 г. С писмо № 12-00-5536/18.06.2012 г. до ИАППД МОСВ е изразило становище по получената документация. Становището на МОСВ (на български език) е изпратено на Министерство на транспорта, инфраструктурата на Румъния с писмо на ИАППД № VIII-2-532/27.06.2012 г. По молба на румънското министерство (писмо № DPAT/GN//28476/29.06.2012 г. с входящ номер на ИАППД 767/02.07.2012 г.) становището на МОСВ в превод на английски език е изпратено отново на румънската страна с писмо на ИАППД с № 561/06.07.2012 г. Понастоящем документите по ОВОС и ОСВ са в процес на изменение и допълнение от изпълнителя на предварителните проучвания съобразно становището на МОСВ. Не може да се прогнозира срок за получаване на ревизираните доклади за ОВОС и ОСВ от румънска страна. Очакват се обществени обсъждания през януари 2013 г., но е възможно допълнително забавяне в процедурите, тъй като Сърбия и Украйна също проявяват интерес към проекта и се считат за засегнати страни.
- **Развитие през 2013 г. по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”**
  - **„Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав при островите Батин – Белене”** - Проектът е във фаза на предварителни проучвания и в момента текат процедурите по ОВОС и ОС.
  - **„Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав”** В ход е процедура за доставка на плаващи и брегови знаци и е обжалвана в КЗК, като е върната на етап оценка на техническите предложения. Същата ще бъде приключена към 10.01.2014 г. Процедурата за доставка на хидрографния кораб е прекратена от възложителя поради обжалване и Решение на КЗК. Изготвят се документи за откриване на нова процедура



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г.**

**По отношение на конкретни проекти по ОГПТ, които са допълнителни по отношение на проектите по ОПТ 2007 - 2013 г., напредъкът им по изпълнение за периода 01.01.2011 г. - 31.12.2013 г. е както следва:**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## ПЪТЕН ТРАНСПОРТ

№ съгл. ОПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
Н01	Администрация на пътната инфраструктура и йерархия на мрежата	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
Н02	Финансиране и таксуване	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
Н03	План за поддръжка на мрежата и наблюдение на състоянието на активите на мрежата	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
Н05	Организиране на кампания за обучение и информация за пътна безопасност	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
Н06	Информационна система за водачи на МПС	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
Н07	Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
Н08	<b>A1 Магистрала „Тракия” Стара Загора – Карнобат</b>	<b>Проектът е включен и в ОПТ и е разгледан подробно в точките за ОПТ</b>	Да
Н10	<b>A2 Магистрала „Хемус” Околовръстен път - София до Яна</b>	<b>Проектът е включен и разгледан за изминалия период в ОПТ. Към момента е приключен.</b>	Да
Н11	A2 Магистрала „Хемус” Ябланица до Шумен	<b>2013 г.</b> Издаденото от МОСВ Решение по ОВОС 9-6/2008 г. за „Строителство на АМ „Хемус” от км 224+115 до км 341+225 от пресичането на път I-3 до пресичането с път I-7” и пътните възли не е актуално. Проект BG161PO004-2.0.01-00018 На 02.07.2013 г. е сключен договор между Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (НКСИП) и избраният изпълнител на предпроектните проучвания. Договорът с изпълнителя включва изготвянето и представянето на Възложителя на следните доклади и документи: - Въстъпителен доклад – със срок за изпълнение м. август 2013 г;	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близко...

№ съгл. ОПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		- Доклад за преглед и сравнение на вариантите със срок за изпълнение м. октомври 2013 г.; - Анализ разходи-ползи със срок за изпълнение декември 2013 г.; - Формуляр за кандидатстване – със срок за изпълнение м. февруари 2014 г.; - Окончателен доклад със срок за изпълнение м. април 2014 г.	
<b>H12</b>	<b>A3 Магистрала „Марица”</b>	<b>2013 г.</b> Разглежда се в ОПТ. Към момента текат активни строителни дейности.	Да
<b>H13</b>	<b>A4 Магистрала „Черно море”</b>	Няма развитие. Проектът е замразен.	Не
<b>H14</b>	<b>A6 Магистрала „Струма”</b>	Разгледан в ОПТ.	Да
<b>H15</b>	<b>Околовръстен път – София - северна дъга</b>	Разгледан в ОПТ – Северна скоростна тангента.	Не
<b>H16</b>	<b>Околовръстен път – София - южна дъга</b>	Издаденото от МОСВ Решение № 17-ПР/2010 г. за „Път II-18 „Софийски околовръстен път – Южна дъга” от км 42+600 (пътен възел „Младост”) до км 44+720 и изместване на съоръжения на съществуващата инфраструктура”, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура”. <b>Обектът се финансира от ОПРР, поради което не се разглежда в ГПМОС.</b>	Не
<b>H17</b>	<b>Магистрала „Рила”</b>	Процедурата по ЗООС не е започнала.	Не
<b>H19</b>	<b>Ботевград до Мездра, Обходен път Враца, Обходен път Монтана, Ружинци до Димово</b>	Проектът е включен в ОПТ.	Не
<b>H23 б</b>	<b>Русе (граница с Румъния) до Маказа (граница с Гърция) през Велико Търново, прохода на Републиката, Нова Загора и Димитровград, Хасково-Маказа</b>	Проектът е включен в ОПТ.	Не

\* *Забележка:* проекти, които се дублират с ОПТ са дадени в шрифт „бoлд”



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-Близко, по-Близко...

## ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
R01	Железопътна администрация	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R02	Финансиране и таксуване	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R03	Рационализация на мрежата, гарите и товарните съоръжения	Проектът не е стартирал.	Не
R05	Управление на активи и информация / План за поддръжка на мрежата	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R07	Подобрения на скоростта	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R08	Съоръжения за пътници	Проектът не е стартирал.	Не
R09	Информация за пътници	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R10	Обучения и образование	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R11	Локомотиви и подвижен състав	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R12	Видин до София	Изготвен е ДОВОС и ОСВ за които има положително решение на МОСВ № 1-1/2012 г. за проекта „Модернизация на ж.п. линията Видин-София“. Решението е обжалвано от община Враца пред Върховния Административен съд. Протокол от 19.09.2012 г. от заседание по адм. дело № 4951/2012 г. делото е прекратено поради липса на доказателства.	Не
R13	Проект „Модернизация на жп линията „София - Пловдив“	<b>ЛОТ 1:</b> София - Елин Пелин и Септември - Пловдив са издадени Решения № 12-ПР/2010 г. и №13-ПР/2010 г. че не е необходим ОВОС – има поставени условия; Становище на МОСВ Изх. № НСЗП-5518/14.03.2011 г. – да не се изготвя оценка за съвместимост, няма поставени условия; <b>ЛОТ 2</b> „Елин Пелин – Септември“ има решение на МОСВ с изх. № ОВОС-269/ 15.11.2012 г. Доклада се връща за преработка, поради необходимостта от препроектиране на трасето. Предстои	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		вносяне на допълнения ДОВОС в МОСВ.	
<b>R14</b>	София – Перник – Радомир – Благоевград – Кулата (граница с Гърция)	Има решение на МОСВ № ПР 36/2010 от 08.10.2010 г. за участък София – Перник – Радомир. Не се изисква изготвяне на ОВОС. Не е избран изпълнител на проекта. Ще се реализира в следващия програмен период. Проектът няма по-нататъшно развитие. Евантуално ще премине в следващия програмен период.	Не
<b>R21</b>	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	Има преценка от МОСВ за необходимостта от ОВОС - изходящ номер ОВОС-2394 от 17.11.2010 г. - проектът не подлежи на ОВОС и ОС. Проектът няма по-нататъшно развитие. Евантуално ще премине в следващия програмен период.	Не
<b>R23</b>	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	Проектът не е стартирал и няма да бъде в този програмен период.	Не

\* **Забележка:** проекти, които се дублират с ОПТ са дадени в шрифт „болд“





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## ВОДЕН ТРАНСПОРТ

№ съгл. ОПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
W00	Оценка на работата на пристанищата и сертификация Подобрение на безопасността, мерки за сигурност и околна среда	За разглеждания период няма развитие по проекта. Не подлежи на процедура по ОВОС.	Не
W03	Запазване на земя и водни площи за развитие на пристанища (всички пристанища)	За разглеждания период няма развитие по проекта.	Не
W04	Управление на концесионните процедури (всички пристанища)	За разглеждания период няма развитие по проекта.	Не
W05	Подобрения на пристанищната ефективност (всички пристанища)	За разглеждания период няма развитие по проекта.	Не
W06	Подобрена ефективност на процедурите за поддръжка на терминалите	За разглеждания период няма развитие по проекта.	Не
W07	Подобрена ефективност при обществените поръчки за оборудване на терминалите	За разглеждания период няма развитие по проекта.	Не
W08	Обработване на течни и твърди отпадъци	За разглеждания период няма развитие по проекта.	Не
W10	Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) - фаза 3	ФК по проекта е подаден за одобрение от УО на ОПТ в края на 2011 г. Договорът за БФП е сключен на 26.06.2012 г. Има издадени решения на РИОСВ Варна и Бургас, съгласно които обектите по проекта не са предмет на процедури по оценка на въздействие върху околната среда. През 2011 г. ДППИ е сключило следните договори за извършване подготовката на проекта – изготвяне на ПУП за имот, в който ще се изгради сграда за управление на корабния трафик – трафик кула, „Изготвяне на заявление за потвърждаване на субсидия по членове 39 - 41 от регламент (ЕО) № 1083/2006” и на „Анализ разходи – ползи, в част финансов анализ, анализ на чувствителността и оценка на риска”,	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>„Консултантски услуги за изработване на техническа спецификация за инженеринг и методика за оценка за изграждане на кули за управление на корабния трафик във Варна и Бургас”.</p> <p><b>През 2013 г. са</b> изготвени идейни проекти на сгради – Брегови центрове (Варна и Бургас) - подготовка на документи и подаване на искане на разрешения за строеж.</p> <p>С Решение № РД-10-17/04.06.2013 г. на Възложителя е избран изпълнител Консорциум ТРАНСЛИНК. Подадена е жалба от участници в процедурата до КЗК. С писмо № 11-13-2-100/30.07.2013 г. Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура” изпраща жалба до Върховния административен съд срещу Решение № 865 от 17.07.2013 г. по преписка № КЗК-729/744/781/2013 г. на КЗК.</p> <p>Проведено е заседание на ВАС на 23.10.2013г и е даден ход на делото. С Решение № 15021 от 14.11.2013 г. ВАС оставя в сила Решение № РД-10-17/04.06.2013 на Възложителя - ДП „Пристанищна инфраструктура”.</p> <p>Изпратена е покана с № 11-13-2-106/15.11.2013 г. за сключване на договор до избрания изпълнител Консорциум ТРАНСЛИНК.</p>	
<b>W11</b>	<b>Подобрения на навигацията по р. Дунав</b>	<b>Проектът е включен в ОПТ</b>	<b>Не</b>
<b>W12</b>	Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС	Договорът за предоставяне на БФП е подписан на 04.10.2011 г. Проектът е в процес на изпълнение. На 15.05.2010 г. е подписан договор с „Обединение БУЛРИС 2009” за Фаза 1 на проекта. На 18.10.2011 г. бе открита първа фаза от проекта. <p><b>През 2011 г. физическото изпълнение на проекта е както следва:</b> Изградени и оборудвани са две нови кули в с. Флорентин и гр. Оряхово, оборудвани са три кули собственост на БТК-VIVACOM и Национално управление „Радио и телевизионни станции” в гр.</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>Силистра, гр. Тутракан и гр. Русе. Напълно завършени и оборудвани са временен оперативен РИС център гр. Русе, Резервиращ РИС център гр. Варна и обект разположен на покрива на „Българско Речно Плаване“ гр. Русе. Напълно завършени и интегрирани през 2011 г. са 4 основни подсистеми от РИС, а именно ERI – Система за електронно докладване, NtS – известия до капитаните, AIS – автоматична идентификационна система и Data Gateway – система за обмен на данни с всички страни, които имат изградена РИС система. Изпълнението на фаза 1 от проекта се очаква да завърши в средата на 2012 г.</p> <p><b><u>Издадени решение по ОВОС, ЕО и ОС:</u></b> Към 2013 г. Има издадени становища от всички РИОСВ по р. Дунав, че проектът не подлежи на процедура по ОВОС и ЕО, както и ОС. В момента договора към изпълнителя е прекратен. През 2013 г. се очаква да се поднови строителството на обектите.</p> <p><b>Фаза 1:</b> В момента се изгражда и е почти завършена станцията в с. Вълел. В Горни Цибър има разрешение. До момента има 85 % физическо изпълнение по проекта. <b>Фаза 2:</b> Издадено е разрешително за строеж и е започнало изграждането на РИС център – гр. Русе <b>Фаза 3:</b> Фаза 3 на проект БУЛРИС няма да се реализира в този програмен период.</p>	
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3 (ново заглавие на проекта - Зимовник на УППД – Русе – при км 491 на р. Дунав - фаза 3).	За разглеждания период няма развитие по проекта. Има издадени следните решения по проекта: С Решение № 39 от 07.09.1999 г. комисия към община Русе решава, че обектът е с незначително влияние върху компонентите на околната среда, не подлежи на задължителна ОВОС и съгласува	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		<p>обекта като зимовник на УППД – Русе. Със заповед № 1646 от 08.09.1999 на кмета Община Русе утвърждава решението на комисията за ОВОС относно „Зимовник на УППД – Русе – при км 491 на р. Дунав”.</p> <p>Издаденото Разрешение за строеж № 1138/11.11.1999 г. за целия обект е презаверено на 22.07.2004 г. и на 01.02.2005 г..</p> <p>Има становище от РИОСВ – Русе с изх. № 289/31.01.2005 г., че актуализираният работен проект няма нужда от ОВОС при спазване на заложените в него параметри за приеманите плавателни съдове.</p> <p>Фази 1 и 2 на проекта са финансирани по програма ФАР, били са изградени и са били пуснати в експлоатация.</p> <p>В Разрешението за ползване на I и II етапи заглавието на проекта е изписано: „Зимовник за зимен престой на 39 речни кораба, плаващи по река Дунав”.</p> <p>В разрешителното за строеж на Фаза 3 заглавието на проекта е „Зимовник на УППД – Русе – при км.491 на р. Дунав”. Фаза 3 се финансира от националния бюджет (не по ОПТ). Строителните дейности по Фаза 3 са започнали на 05.02.2005 г. и до 30.09.2010 г. са приключили на около 85 %. След това на практика не са извършвани повече строителни работи и на 26 юли 2011 г. е издаден официален Акт 10 за спиране на строителството поради изпадане на Изпълнителя в неплатежоспособност. По време на строителството не са установени несъответствия, свързани с опазването на околната среда.</p>	
W14	Пристанище Варна – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	<p>За разглеждания период няма развитие по проекта.</p> <p>Има издадени следните решения по проекта: <b>Становище по екологична оценка № 7-5/2007 г.</b> на МОСВ за Национална програма за развитие на пристанищата за обществен</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		транспорт. Да не се процедира по-нататъшно проучване и одобряване за изграждане на терминала за наливни товари в Константиново (Варна), поради предполагаемо значително отрицателно въздействие върху водоплаващите птици. <i>Становище по ЕО № 4 – 4/2008 г.</i> от МОСВ за актуализация на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт-Варна. <b>Решение по ОВОС 3-2/2009 г.</b> за изграждане на контейнерен терминал – пристанище Варна. Не е изискан ДОСВ.	
W26	Пристанище Бургас – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	За разглеждания период няма развитие по проекта. Има издадени следните решения по проекта: <b>Становище по екологична оценка № 7-5/2007 г.</b> на МОСВ за Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт. Да не се процедира по-нататъшно проучване и одобряване за изграждане на терминала за наливни товари в Бургас, с цел предотвратяване на допълнителното замърсяване с нефтопродукти и други наливни товари в акваторията на бургаския залив. <b>Решение по ОВОС № 14-8/2008 г.</b> за разширение на пристанище за обществен транспорт КРЗ порт Бургас. <b>Решение по ОВОС № 5-5/2008 г.</b> за Разширение на пристанище Бургас - изграждане на контейнерен терминал 4	Не
W41	Пристанище Лом – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	За разглеждания период няма развитие по проекта. Предстои актуализация на генералния план. Подлежи на преценяване на необходимостта от ЕО.	Не
W47	Пристанище Русе – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	За разглеждания период няма развитие по проекта. Предстои актуализация на генералния план. Подлежи на преценяване на необходимостта от ЕО.	Не

\* **Забележка:** проекти, които се дублират с ОПТ са дадени в шрифт „болд”



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
A01	Летищни такси	Не подлежи на процедура по ОВОС. Изменение и допълнение на НАРЕДБА за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България. С приложения съдържащи МЕТОДИКА за определяне на летищните такси, които се събират от летищния оператор на летище с годишен трафик над 5 милиона превозени пътници или от летищния оператор с най-голям брой пътнически превози на територията на Република България (Летище - София), Такси на летище Варна и на летище Бургас, Такси на летище Пловдив и на летище Горна Оряховица и Такси на останалите летища за обществено ползване, разположени на територията на Република България.	Не
A02	Проучване на пазара за въздушен транспорт	Не подлежи на процедура по ОВОС. За летище Горна Оряховица е в ход процедура по отдаване на концесията. За летище Русе ГД „ГВА” е представила становище за прехвърляне на собствеността на област Русе. Летище Търговище е в баланса на летище Пловдив.	Не
A03	Управление на сигурността	Не подлежи на процедура по ОВОС. Изменение на ЗГВ изм. и доп., бр. 63 от 13.08.2010 г., в сила от 01.01.2011 г. Изменение на ЗГВ изм. и доп бр. 81 от 18.10.2011 г.	Не
A08	Летища Пловдив, Варна и Бургас <b>Като дейности по ОГПТ са предвидени: Развитие на дестинации/пазарно проучване за предоставянето на въздушни транспортни услуги</b>	Предвидените дейности не подлежат на процедури по ОВОС и ЕО. Генералните планове за развитие на летища Варна и Бургас са процедирани по ЕО и са влезли в сила преди приемането на ОГПТ. Летище Бургас – подобрена ефективност – увеличение на пътническия трафик с 5.79 % за 2011/2012 г. и с 4.43 % за 2012/2013 г. Летище Варна – подобрена ефективност – увеличение на пътническия трафик с 4.03 % за 2011/2012 г. и с 7.56 % за 2012/2013 г. Летище Пловдив – подобрена ефективност – увеличение на пътническия трафик с	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близко...

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		15.45 % за 2011/2012 г. и с 3.83 % за 2012/2013 г.	
А09	<p>Летище София</p> <p><b>Като дейности по ОГПТ са предвидени:</b></p> <p><b>Развитие на капацитета на терминалите и пистите за посрещане на бъдещо търсене.</b></p>	<p><b><u>Проведените процедури по ОВОС са от над 10 години преди периода, обхванат от ГПМОС:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Решение по ОВОС на МОСВ №12/1993 за проект:</b> „Вариант “Кривина” за площадка на „Международно летище София”</li> <li>• <b>Решение по ОВОС на МОСВ №177-18/1996 за проект:</b> „Генерален план за развитие на Летище София”</li> <li>• <b>Решение по ОВОС на МОСВ №20-5/2001 за Проект:</b> Реконструкция, развитие и разширение на Летище София – Лот В2. Нова пистова система, пътеки за рулиране и свързани с тях работи.</li> </ul> <p><b>Издадените разрешения за строеж от МРРБ са преди приемането на ОГПТ:</b></p> <p>РС-1/29.01.2007 г. – метална външна ограда и външно кабелно захранване (обекта е изпълнен 2007 г.);</p> <p>РС-22/03.08.2007 г. – разширение на перона в югозападна посока (обекта е изпълнен 2007-2008 г.);</p> <p>РС-31/31.10.2007 г. – отводняване на насип, сервизен път (обекта е изпълнен 2008 г.);</p> <p>РС-2/25.02.2008 г. – съоръжения и сгради на НВМС (няма информация за такъв обект);</p> <p>РС-6/19.03.2008 г. – нови периметрови огради (обекта е изпълнен 2008-2009 г.);</p> <p>РС-21/09.06.2008 г. – ландшафтно устройство (обекта е изпълнен 2008-2009 г.);</p> <p>РС-25/26.06.2008 г. – нови периметрови огради (обекта е изпълнен 2008-2009 г.);</p> <p>РС-26/02.07.2008 г. – шумозащитен екран (обекта е изпълнен 2008-2009 г.);</p> <p>РС-9/01.04.2009 г. – нова летищна кула (изградена и въведена в експлоатация на 05.12.2012 г.);</p> <p>РС-29/08.10.2009 г. – ЛОТ Б1 - нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура (обекта е изпълнен 2011 г.);</p>	<p>Не, тъй като:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- проектите не се изпълняват по ОПТ;</li> <li>- няма изрични условия в Становище по ЕО № 1-1/2010 г., отнасящи се за въздушен транспорт;</li> <li>- проектите са изготвени и изпълнени преди приемането на ОГПТ.</li> </ul>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близко...

№ съгл. ОГПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
		РС-3/06.01.2010 г. – нова летищна контролна кула (изградена и въведена в експлоатация на 05.12.2012 г.); РС-67/30.11.2010г. – разширение и реконструкция на галерията на Терминал 2 (обекта е изпълнен октомври 2013 г.) Към 31.12.2010 г. е въведено в експлоатация (съгласно наличната информация, не са инициирани и не се предвиждат инвестиционни предложения на територията на летище София).	





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

## ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

№ съгл. ОПТ	Наименование на проекта	Развитие на проекта до 2013 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад?
<b>IM01</b>	<b>Интермодален терминал Пловдив</b>	Разгледано в ОПТ.	Не
<b>IM02</b>	<b>Интермодален терминал Русе</b>	Разгледано в ОПТ.	Не
<b>IM03</b>	Терминали за прехвърляне в обществения транспорт	Нама развитие.	Не
<b>IM04</b>	Пристанищен/железопътен терминал	Нама развитие.	Не
<b>IM05</b>	Интермодален подвижен състав	Нама развитие.	Не

\* **Забележка:** проекти, които се дублират с ОПТ са дадени в шрифт „болд“



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**Обобщение за напредъка по изпълнението на проектите по ОПТ и ОГПТ за периода  
01.01.2011 г. - 31.12.2013 г.**

Проектите, които в рамките на този период са достигнали етап на развитие „строителство” и/или „експлоатация”, и които ще бъдат подробно разгледани и оценени в настоящия доклад, са следните:

- Проект „Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска територия”
- Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас”
- Проект „Модернизация на жп линията „София - Пловдив”
- Проект „Доизграждане на АМ „Тракия” (Стара Загора – Карнобат)
- Проект „Строителство на АМ „Струма”
- Проект „Строителство на АМ „Марица” от км 5+000 до км 70+620”
- Проект „Връзка на АМ „Хемус” със „СОП – п.в. Яна”
- Проект „Софийски околоръстен път- Западна дъга”
- Проект „Път I-5 „Кърджали – Подкова”
- Обход на град Монтана – I-1 (E-79) от км 102+060 до км 114+512
- Обходен път на град Враца” – Път I-1 (E79) от км 0+000 до км 6+818.60
- Обход на град Габрово с тунел под връх „Шипка” – I-5 (E-85)” от км 0+000 до км 31+000
- Разширение на метрото по отсечките: пътен възел Надежда - Централна жп гара - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” - Етап III: Лот 1 „Цариградско шосе (МС19) - Летище София (МС23)” Лот 2 „Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4”

Останалите проекти, за които са проведени процедурите по ОВОС и ОС, в разглеждания период 2011 - 2013 г. не са достигнали етап на развитие, в който следва да се изпълняват мерките и условията от съответните Решения по ОВОС и/или ОС.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

**II. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА НАЧИНА И СТЕПЕНТА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОПТ И ОГПТ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В ПЕРИОДА 2011 - 2013 г.**

ОПТ е съгласувана от МОСВ със Становище по ЕО № 2-1/2007 г. В следствие са процедурирани изменения на програмата, като за тях са издадени следните решения за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка:

- **Решение № ЕО-1/2011 г. на МОСВ** за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка за изменението на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. – в решението са поставени две условия:
  - *Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на изменението на ОПТ 2007-2013 г., попадащи в обхвата на глава шеста от ЗООС или извън тях и попадащи под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони;*
  - *Докладът по наблюдение и контрол, съгласно т. II на Становище по ЕО № 2-1/2007 г. да се представя до 15 април на всеки три години, като в него се включва и информацията относно прилагането на мерките за прекратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на изменението на ОПТ 2007-2013 г.*
- **Решение № ЕО-8/2012 г. на МОСВ** за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка за второто изменение на Оперативна програма „Транспорт” 2007-2013 г. – в решението е поставено едно условие:
  - *В доклада по наблюдение и контрол, съгласно т. II на Становище по ЕО № 2-1/2007 г., който се представя до 15 април на всеки три години, да се включва и информацията относно прилагането на мерките за прекратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на второто изменение на ОПТ 2007-2013 г.*

Тъй като условията се дублират с мерките от Становище по ЕО № 2-1/2007 г. на МОСВ, изпълнението им е оценено като част от изпълнение на мерките по ОПТ 2007-2013 г., съгласно Становището по ЕО.

ОГПТ е съгласуван от МОСВ със Становище по ЕО № 1-1/2010 г.

За първите три години от прилагането на ОПТ – за периода ноември, 2007 – 31.12.2010 г., по настоящия договор е изготвен първия тригодишен доклад по наблюдение и контрол. Докладът е одобрен от МОСВ с писмо от 18.01.2013 г. и е предоставен на обществен достъп на интернет страницата на ОПТ 2007 - 2013 г., като с писмото МОСВ прие направените предложения за изменение на индикатори от Становища по ЕО № 2-1/2007 г. и 1-1/2010 г., с които министъра на околната среда и водите е съгласувал съответно ОПТ и ОГПТ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

## 1. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ Т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 2-1/2007 Г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАНА ОПТ 2007 -2013 Г., В ПЕРИОДА 2011 - 2013 Г.

Начинът и степента на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни въздействия от осъществяване на ОПТ върху околната среда е представен описателно, за всяка мярка, по конкретните приоритетни оси и бенефициентите по конкретните проекти, съгласно начина на събиране на информацията за изпълнение на мерките.

Изпълнението на мерките от т. I на Становище по ЕО № 2-1/2007 г. за периода 2011 - 2013 г. е както следва:

**Мярка 1: Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на Закона за опазване на околната среда) или специфична екологична оценка (по реда на Закона за биологичното разнообразие) да се одобряват само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с решението по ОВОС/становището по ЕО.**

- **За проектите по Приоритетна ос 1:**

**Национална компания „Железопътна инфраструктура”** е основен бенефициент по тази приоритетна ос. До момента на подписване на договор за изграждане на обектите, проектите се подготвят в Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти”. Това включва и изготвянето на документацията, както и координиране на процедурите по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие, с които се занимава основно отдел „Териториални процедури и екология“. **Мярката се изпълнява в 100 % от случаите.** Мерките и условията от решенията по процедурите по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие се вменят на проектантите и строителите, чрез включване на тези решения като приложения към тръжната документация и изискване за тяхното изрично спазване. От изпълнителите на проекта се изисква да изготвят планове за управление на околната среда (ПУОС), които първо се одобряват от НКЖИ и след това се съгласуват с РИОСВ. ПУОС включва и план за мониторинг по околна среда, който се изпълнява по време на строителството и експлоатацията.

След подписване на договорите за изграждане на обектите, за всеки проект се създава Звено за управление и изпълнение на проекта (ЗУИП), включващо специалисти в различни области. ЗУИП следи работата на строителните фирми и строителния надзор. Представители на ЗУИП редовно обхождат строителните площадки и следят за нормално протичане на строителните дейности. В ЗУИП няма специалист по околна среда, вместо това се разчита на служителите от отдел ТПЕ. **Контролът по изпълнение на мерките и условията заложиени в решенията по ОВОС и ОС се осъществява от строителния надзор, който разполага със съответните специалисти.** Изпълнителите на проекта и строителният надзор докладват ежемесечно за напредъка на проекта. Като част от докладването се дава информация и по въпросите свързани с опазването на околната среда.

Като пример за добра практика може да се посочи, че когато строителните дейности се извършват в или близо до зони от Натура 2000, инструктажите на работниците включват



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



допълнителни указания за опазването на околната среда, свързани със съответната зона по Натура 2000.

Друг пример за добра практика е запазването от изсичане на част от маркираната дървесна растителност по жп линията „Пловдив-Свиленград” в участъка км 251+840 до км 253+900 чрез оптимизиране на сервитута.

Гореописаната практика дава добри резултати. До момента не са регистрирани значими несъответствия по отношение на опазването на околната среда по време на строителните работи.

Информацията за етапа на развитие на проектите и процедурите им по ОВОС и ОС е представена в **таблицата на т. I.3 на настоящия Доклад.**

Информация за начина на съобразяване с препоръките от извършените оценки, както и с решението по ОВОС и ОС, е представена в **т. V.1 на настоящия Доклад.**

- **За проектите по Приоритетна ос 2:**

**Агенция „Пътна инфраструктура”** в качеството си на бенефициент по проектите по **Приоритетна ос 2** на ОПТ, има специално създаден отдел „ПИП, ОСИП и ОВОС” към Дирекция „Инвестиционно проектиране и отчуждителни процедури”, който разработва документацията за инициране на процедурите по ОВОС и ОС (уведомления по реда на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС) и координира провеждането на изискващите се процедури по ОВОС и ОС за пътните проекти. **Мярката се изпълнява в 100 % от случаите** на инициран пътен проект, негово изменение или разширение, включително по отношение на инвестиционните предложения за реконструкции на съоръжения на техническата инфраструктура, собственост на други ведомства, попадащи в обхвата на трасето на пътя. За парцеларните планове за обектите, по които се извършват отчужденията на земи за целите на реализиране на съответния пътен проект, в МОСВ/РИОСВ се внася техническото задание за изработване на парцеларния план, на основание чл. 125, ал. 6 на Закона за устройство на територията (актуалната разпоредба на ЗУТ към днешна дата е чл. 125, ал. 7), като в повечето случаи, с единични изключения, МОСВ допуска прилагането на чл. 91, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, т.е. при проведени процедури по ОВОС и ОС за инвестиционното предложение, съвпадащо по обхват и предмет с парцеларния план, се приема като достатъчна проведената процедура по ОВОС и ОС и не се изисква провеждане на процедура по ЕО и ОС за парцеларния план.

**Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти”** - Компанията е учредена с промени в Закон за пътищата през 2011 г. Компанията е държавно предприятие и има за основна цел успешното и ефективно финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма”, „Хемус” и „Черно море”. Организацията на дейностите на бенефициента свързани с опазване на околната среда включва избор (с обществени поръчки по ЗОП) на екологични консултанти за всеки проект или етап. Към момента се извършва подготовката за ЛОТ 3 на АМ „Струма”, чието изграждане се очаква да бъде финансирано през следващия програмен период. Още в началото на подготовката – ноември 2012 г.- НКСИП стартира три тръжни процедури за избор на:

- *Проектант на предварителния проект*, който ще подготви проектите на пътната част и тунелите;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- *Стратегически съветник* - консултант, който ще подпомага приемането на работата на проектант и екологичния консултант;
- *Екологичен консултант*, който ще работи съвместно с проектанта, за да се установят ограниченията на техническите решения от гледна точка на околната среда.

След достигане на необходимия етап на проектиране, ще бъде стартирана и процедура по ОВОС със съдействието на Екологичния консултант. **Мярка 1 е в процес на изпълнение.** В ход е и предпроектното проучване на АМ „Хемус“. Обявена е тръжна процедура за: *Изготвяне на доклад за ОВОС и ДОСВ за доизграждане на АМ „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)*. Към края на периода все още се приемат оферти.

- **За проектите по Приоритетна ос 3:**

**МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** - за изпълнение на екологичните изисквания на нормативната уредба по опазване на околната среда, към дружеството е назначен еколог, който отговаря за подготвянето на документацията и координирането на процедурите по ОВОС и ОС за проекта и неговите изменения. **Мярката се изпълнява в 100 % от случаите** на инициирано инвестиционно предложение за метрото на гр. София, както и за измененията на процедурите инвестиционни предложения.

- **За проектите по Приоритетна ос 4:**

В **Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“**, което е бенефициент по проекти по Приоритетна ос 4, до момента на подписване на договор за изграждане на обектите, проектите се подготвят в Дирекция „Управление на европейски фондове“. За изпълнението на всеки отделен проект се създава Звено за изпълнение и управление на проекта (ЗИУП). Звеното отговаря за общото техническо, административно и финансово управление на проекта, в т.ч. за провеждане на изискващите се процедури по ОВОС, ЕО и ОС, като съдействие оказват и еколозите на съответните пристанища и обекти. Звено за изпълнение и управление на проекта отговаря за общото техническо, административно и финансово управление на проекта в т.ч. и за:

- Изготвяне на технически спецификации и цялостната документация за провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнители;
- Контролиране стриктното изпълнение на дейностите, план-графиците и техническите изисквания, записани в договорите за изпълнение на проекта;
- Приемане работите по изпълнение на проекта и предлагане изплащането на договорените възнаграждения на изпълнителите;
- Своевременно докладване на ръководството на ДППИ за проблеми, застрашаващи изпълнението на проекта;
- Изготвяне на отчети за дейностите по проекта, които, след съгласуване с Дирекция „Управление на европейски фондове“, се представят на Управляващия орган на ОПТ.

Звеното за изпълнение и управление на проекта се конструира чрез заповед на генералния директор, в която се описват позициите и назначените лица, отговорностите на звеното, продължителността на функциониране, други аспекти, необходими за успешното изпълнение на задълженията при управление на проекта. В състава на звеното задължително



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



трябва се включват ръководител на проекта, финансист, както и други позиции, съобразени със спецификата на конкретния проект.

В случаите, когато **ИАППД** е бенефициент по проект, включен в ОПТ, управлението на проекта се извършва в съответствие с Наръчник за планиране, подготовка и изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г., одобрен от УО на ОПТ.

До подписване на договор за безвъзмездна финансова помощ, дейностите по подготовката на съответния проект (процедури по ЗУТ, съгласувания, проучвания, документална част, вкл. спецификации, провеждане на процедури по ЗОП и др.) се извършват от екип от служители в дирекция „Хидрология и хидрометеорология” с привлечени специалисти от други дирекции в зависимост от естеството на проекта (от това коя дирекция ще експлоатира проекта/доставката).

След подписване на договор за изпълнение на проект, с нова заповед на изпълнителния директор се формира звено за управление на проекта с функции съобразно ангажиментите на бенефициента в хода на реализация на проекта, които произтичат от Наръчника.

В случаите на предписани мерки за опазване на околната среда по даден проект, същите се включват в съответната техническа спецификация на възложителя, която е част от документацията за участие по ЗОП. При липса на предписани конкретни мерки, в техническата спецификация се залагат общи мерки за опазване на околната среда.

В хода на подготовката на проекта и по време на неговата реализация винаги има служители на бенефициента (двама еколози), които са ангажирани с необходимите действия по отношение на процедурите по ОВОС и прилагането на мерките за опазване на околната среда до завършването му.

**Мярката се изпълнява в 100 % от случаите.**

***Мярка 2: Местоположението на обектите по приоритети 1 и 2 да бъде подходящо определено с оглед разстояния до населени места и други обекти, подлежащи на здравна защита, територии с особено екологично значение, ползи и разходи, и да бъде съобразено с установените режими за защитени територии по Закона за защитените територии, и с изискванията за опазване на защитените зони и видове по Закона за биологичното разнообразие.***

В рамките на извършените и извършващите се в периода 2011 - 2013 г. процедури по ОВОС за пътни проекти и проектите за железопътна инфраструктура по Приоритетни оси 1 и 2 на ОПТ, **мярката е спазена**. Тя се изпълнява на етапа на проектиране, като в рамките на процедурите по ОВОС и ОС подробно се оценява евентуалното въздействие на конкретния проект по отношение на човешкото здраве и териториите с особено екологично значение.

Проектите в развитие по Приоритетна ос 1 са свързани предимно с реконструкция на съществуващи жп линии и като цяло няма много възможности да се променя значително трасето на линията по време на проектирането. При участъците, в които се налага изместване на трасето, мярката се спазва като част от процедурите по ОВОС и ОС.

Мярката се изпълнява на етапа на проектиране, като в рамките на процедурите по ОВОС и ОС подробно се оценява евентуалното въздействие на конкретния проект по отношение на човешкото здраве и териториите с особено екологично значение, където това е един от водещите фактори при избор на вариант.

При всички пътни обекти се оценяват алтернативни варианти на трасета, така, че проектът да бъде съобразен с установените режими на защитени територии и зони. При



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



процедурите по гл. VI от ЗООС (ОВОС и ЕО) се извършват и съгласувателните процедури, с МЗ, Басейнови дирекции, НИНКН, дирекция „НСЗП” към МОСВ и др., при което се осъществява контрола тези изисквания да са спазени в оптимален вариант.

Максимално се избягва строителство в близост до чувствителни територии, като компромис се допуска само тогава, когато съществува техническа невъзможност те да се избегнат. При конфликтни варианти се извършва ново проектиране за да не се влиза в противоречие с екологичните изисквания и изискванията за здравна защита на населението и на други обекти със забранителен или ограничителен режим.

**Мярка 3: При проектиране на обектите (съоръженията) да се вземат предвид границите на паметниците на културата и на техните охранителни зони, както и всички защитени по реда на специален закон територии.**

- **За проектите по Приоритетна ос 1:**

**Мярката се изпълнява.** За участъците в рамките на проектите по Приоритетна ос 1 за които има информация за потенциално наличие на археологически паметници, се правят спасителни разкопки преди началото на строителните дейности. По време на строителството е наличен експерт археолог, който извършва наблюдения и ако е необходимо спира строителството, за да се извършват спасителни дейности.

- **За проектите по Приоритетна ос 2:**

**Мярката се изпълнява.** Всички нормативни изисквания, касаещи зони и територии със специален статут, както и паметниците на културата, се изпълняват в периода преди стартиране на строителството, като разрешителното за строителство не влиза в сила преди приключването на мероприятията свързани със защитата и опазването им. Строителни дейности не се извършват, преди обекта да бъде освободен от археолозите.

- **За проектите по Приоритетна ос 3:**

**Мярката се изпълнява** аналогично на начина на изпълнение на същата мярка при проектите по Приоритетна ос 2.

- **За проектите по Приоритетна ос 4:**

**Мярката се изпълнява** за проектите, за които е приложима през отчетния период.

**Мярка 4: Териториите, подлежащи на промяна предназначението на земята и тези, върху които ще се извършват строителни дейности да бъдат проучени за обекти на културно-историческото наследство.**

**Мярката се припокрива** с част от предходната мярка 3, като същата се е изпълнявала в изпълнение на изискванията на Закона за културното наследство в отчетния период, за проектите, достигнали такава фаза по 4-те приоритетни оси.

**Мярка 5: При проектирането на пътищата да се изготви ландшафтна схема за осигуряване на необходимото озеленяване по дължината на пътя**

**Мярката се изпълнява.** Към проектите се изготвят ландшафтнo-озеленителни проекти, които би трябвало да се реализират в периода на строителство. Такива проекти липсват единствено за проект: „Софийски околоръстен път - Западна дъга”, поради факта, че целия обект е в урбанизирана територия и в застроена част на града.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

**Мярка 6: Проектите за рехабилитация на пътната инфраструктура и изграждане на нова да се предвиждат залесяване на склоновете с цел стабилизирането им и предпазване от ерозия.**

Стабилизацията на откосите при пътищата се решава при проектирането, в зависимост от геоложката основа. При някои видове почва се налага стабилизация с мрежи, габиони и други съоръжения. Залесяването и озеленяването се предвижда в ландшафтните проекти. Мярката до известна степен се припокрива с предходната, доколкото ландшафтните проекти включват и рекултивационни при необходимост.

За разглеждания период част от проектите са в процес на реализация и не може да се определи процента на изпълнение на мерките по стабилизиране на откосите, както и доколко успешно е проведено реализирането им. Видовете растителност са подбрани удачно с оглед тяхната функция – укрепване на откосите, декоративен ефект и постигане на хармонично единство между пътя и околната среда, но качеството на изпълнение на проекта към момента е неопределимо.

**Мярка 7: В участъците с нива на шума над пределно допустимите да се изградят шумозащитни екрани**

- **За проектите по Приоритетна ос 1:**

За изпълняваните в периода проекти по Приоритетна ос 1 са разработени индивидуални технически проекти за шумозащитни екрани в местата, където това е било предписано. Част от шумозащитните екрани са вече изградени, а останалите ще бъдат изпълнени в съответствие със строителните графици на съответните проекти. **Мярката се изпълнява.**

- **За проектите по Приоритетна ос 2:**

**Мярката се изпълнява.** При изготвяне на докладите по ОВОС се правят прогнози и оценки за шумово натоварване на обектите в обхвата на сухоземната инфраструктура и самия ДОВОС се разглежда задължително от МЗ, които дават становището си по отношение на опазването на човешкото здраве. Шумозащитните съоръжения се препоръчват при всички случаи, когато прогнозите показват наднормено ниво. Препоръчват се и контролни замервания за рисковите точки и при прогноза за наднормен шум може да се препоръча и допълнително изграждане на шумозащитни съоръжения. Шумозащитните съоръжения се изготвят по проекти, при които акустичните показатели на елементите удовлетворяват изискванията на БДС EN 1793-1.2. Проектите, преди да се реализират, се съгласуват с МОСВ.

- **За проектите по Приоритетна ос 3:**

„Метрополитен“ ЕАД, в изпълнение на Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-172-ПР/2006 г. и предупредителен протокол, възлага с договор на акредитирана лаборатория (на НИСИ) периодично измерване на вибрации и ниво на шума, съгласно разработен план във връзка с експлоатацията на метрото. **Мярката се изпълнява.**

- **За проектите по Приоритетна ос 4:**

**Мярката е неприложима** за проектите по Приоритетна ос 4, в съответствие със степента им на развитие и същността на проектите в напредък за периода 2011 - 2013 г.

**Мярка 8: Да се извършва редовно почистване и поддържане на пътната инфраструктура, в т.ч. дренажните съоръжения около пътищата**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

**Мярката се изпълнява** като договорни отношения и отговорност на Бенефициента.

Всички дренажни съоръжения се почистват и поддържат от фирми за поддържане на пътищата, които сключват договор с АПИ и ОПУ, на база на спечелени търгове по ЗОП, за възлагане на обществени поръчки за текущ ремонт и зимно поддържане на републиканските пътища. От направените до момента мониторингови наблюдения се вижда, че поддръжката на съоръженията не винаги е качествена. Има места където са затлачени от нанесена почва от скатове на откосите. Отбелязано е за конкретните обекти.

За останалите проекти, които са в развитие за периода, мярката е неприложима.

**Мярка 9: При изготвяне и реализация на проектите пътна инфраструктура да се предвижда изграждане на специализирани съоръжения (подземни тунели, мостове и т.н.) за запазване връзката между популациите на видовете около транспортните коридори и за избягване на пълната фрагментация на хабитатите, в съответствие с най-добрите практики**

**Мярката се изпълнява.** Специализираните съоръжения, като вид, размер, местоположение се препоръчва от експертите по биология разработили биоразнообразието в ОВОС или изготвили ОС и се включват в мерките за намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда. Същите влизат в разрешенията за строеж и се изпълняват задължително от строителя, като ако се наложат някакви промени, те задължително се съгласуват с участието на експертите по биоразнообразие и МОСВ. Съоръженията са на различен етап на реализация, като са изцяло реализирани само в отсечките пуснати в експлоатация.

**Мярка 10: По време на строителството на обектите да се изпълняват, изготвени от съответните възложители (изпълнители) планове за минимизиране на неблагоприятните въздействия (шум, прах). Строителните дейности предизвикващи шум да се извършват по определен времеви график**

- **За проектите по Приоритетна ос 1:**

**Мярката се изпълнява** за проектите от Приоритетна ос 1. Изпълнителите на обектите изготвят Планове за управление на околната среда, включващи мерки за избягване и/или минимизиране на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве. Плановете се одобряват първо от Възложителя и впоследствие се съгласуват с РИОСВ/МОСВ.

- **За проектите по Приоритетна ос 2:**

Фирмите изпълняващи строителството задължително представят ПБЗ и ПУОС, който се съгласува в РИОСВ и който съдържа мерки за избягване и/или минимизиране на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве в периода на строителство. Мерките за периода на строителство от ОВОС/ОС също се изпълняват задължително, като това се отразява като изискване в разрешението за строеж.

- **За проектите по Приоритетна ос 3:**

**Мярката се изпълнява.** В изпълнение на условията от издадените Решения по реда на глава шеста от ЗООС, МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД прилагат утвърден План за собствен



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



мониторинг, в т.ч. по отношение на шум и прах, като изпълняват и поставените в Решенията условия за предотвратяване на прахоотделяне по време на строителство.

- **За проектите по Приоритетна ос 4:**

**Мярката е неприложима за отчитания период.**

***Мярка 11: Проектите, предвиждащи изграждане или рехабилитация на пътна инфраструктура да включват план за управление на околната среда, мерки при непредвидени замърсявания и план за наблюдение на въздействията върху околната среда***

Припокрива се с мярка 10. Всички обекти разполагат с аварийни планове, където са разгледани и случаите на непредвидени замърсявания. Собствен мониторинг се предвижда за периода на експлоатация, като същият се съгласува с РИОСВ и БДУВ, в чиито обхват е пътната отсечка и се одобрява от ИАОС. Такъв мониторинг е одобрен за всички проекти, където е препоръчан в решенията по ОВОС.

***Мярка 12: Драгажните дейности да бъдат извършвани след проучване и определяне на местата за депониране на драгажните маси***

Изпълнителният директор на ИАПД е орган по издаване на разрешителни за изземване на наносни отложения от река Дунав съгласно разпоредбите на чл. 52, ал. 1, т. 2 от Закон за водите. За отчитания период не са извършвани драгажни дейности по проекти от ОПТ. **Мярката е спазена.**

***Мярка 13: Всички дейности за подобряване на условията за корабоплаване по вътрешно-водните пътища да бъдат съобразени с режимите, предмета и целите на опазване в защитените територии и защитените зони, както и с разпоредбите на Закона за биологичното разнообразие относно опазване на защитените видове***

**Мярката е неприложима за отчитания период.**

## **2. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2010 г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАН ОГПТ, В ПЕРИОДА 2011 - 2013 г.**

**По отношение на мерките по т. I. А. Мерки и условия за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ:**

***Мярка 1: Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и/или оценка на съвместимостта (ОС) на проекта с предмета и целите на опазване на защитените зони, върху които има вероятност да окаже въздействие (по реда на Закона за биологичното разнообразие), да се одобряват само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и/или решение по ОС и при съобразяване с препоръките в извършените оценки и издадените решения и становища.***

**Мярката се изпълнява за всички проекти, аналогично на т. II. 1. Мярка 1.**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

**Мярка 2:** *За местоположението на всеки обект да бъдат предложени и разгледани варианти, съобразени с режимите за ползване на защитени територии, защитени зони, опазване на културно-историческото наследство, спазване на санитарно-охранителни и хигиенно-защитни зони, избягване на допълнително натоварване на атмосферния въздух в Районите за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (РОУКАВ).*

Мярката се изпълнява – аналогично на т. II. 1. Мярка 2.

**Мярка 3:** *При избора на вариант за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези с минимално въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните обекти. Да се избягват по възможност вариантите свързани с корекции на речното легло, както и преминаващи в близост до водните огледала на язовири, блата и езера.*

Мярката се изпълнява. Осъществява се в рамките на провежданите процедури по ОВОС за конкретните проекти.

**По отношение на мерките по т. I. Б. Мерки и условия за съобразяване и изпълнение при реализиране на заложените в ОГПТ приоритети и проекти:**

**1. Мярка 1:** *При проучването за трасета и преди избор на алтернативи да се извършва моделиране на разпространението на емисиите от транспорта и в зависимост от резултатите да се предпочита при възможност максимално отдалечаване от населените места.*

Мярката се изпълнява за пътните проекти - на етап предпроектни проучвания, идейно проектиране и изготвяне на ДОВОС. Мярката е неприложима за останалите проекти в развитие през отчетения период.

**Мярка 2:** *Предвидените с ОГПТ дейности да се съобразят с оценките и Програмата от мерки за постигане на добро състояние на водните тела в Плана за управление на речните басейни в съответния басейнов район, за който е предвидена дейността.*

Мярката се изпълнява на етап процедура по ОВОС за проектите за пътен, железопътен и интермодален транспорт.

**Мярка 3:** *При избор на варианти за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези, предвиждащи отчуждаване на непродуктивни земеделски земи (над V категория) и нископлодородни почви и да се избягват максимално земи от горския фонд.*

Мярката е неизпълнима в много от случаите за пътен, железопътен и интермодален транспорт. Пътните проекти се изготвят съгласно нормите за проектиране и трасето не може да се съобрази с категориите на земите, още повече самите съоръжения са линейни, което определя относително малката им ширина и от там относително малките площи, които отнемат. При проектирането се избягва засягането на горски площи.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близо, по-близки...

**Мярка 4: Да се изисква като неразделна част от проектите изготвяне и реализиране на проекти за ландшафтно оформяне с растителност за инфраструктурните обекти.**

Аналогично на т. II. 1. мярка 5. Мярката се изпълнява.

**Мярка 5: На етапа на предпроектни проучвания, преди избора на алтернатива, да се съобразява следното.**

- Да се извършват флористични проучвания в границите на предвидените трасета за изграждане на транспортни инфраструктура и съоръжения.

На етапът на предпроектни проучвания при линейните обекти, все още няма отложено трасе с координати, поради което при извършването на флористични проучвания, фитоценолозите се затрудняват с даването на становища относно конкретното засягане на растителни видове и местообитания. При всички случаи флористични проучвания се правят по време на процедурата по ОВОС.

*Като препоръка, насочена към проектантския екип на Възложителя на съответния обект считаме, че е полезно, на етапа на предпроектни проучвания да се предоставят възможните приблизителни координати, въз основа на които експерт – фитоценолог, да направи максимално точни флористични проучвания, чрез налагане върху картна основа с картирани местообитания и при оглед на обекта на място.*

- Да се ползва информацията относно флористичните проучвания от провеждания мониторинг на горските екосистеми, тази за здравословното им състояние и тази за биологичното разнообразие.

Към момента няма данни за проектите за транспортна инфраструктура да са ползвани такива данни при проучвания, в т.ч., при изготвяне на доклади за ОВОС и ОС. При някои проекти са ползвани данни от мониторинг на горските екосистеми.

Наблюдението/мониторинг на горските екосистеми и здравословното им състояние и биологичното им разнообразие се отразява в „Лесоустройствен проект” на Горско стопанство или Държавно лесничейство. Лесоустройствените проекти се актуализират на определени периоди от време.

*Като препоръка насочена към Възложителя, предлагаме да изисква използването на горната информация в тръжната процедура/поръчката, с която се избира/възлага на изпълнител извършването на доклад за ОВОС и/или ОС.*

- Да се избягва преминаването на трасетата през територията на защитени зони.

Преминаването през защитени зони се избягва при проектирането, поради утежняване на процедурата по съгласуване на обекта, в т.ч. процедурата по ОВОС и ОС, обема на допълнителното проектиране и строителство за изпълнение на наложените мерки за смекчаване на отрицателното въздействие, и не на последно място риска от отхвърляне на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



проекта, поради значително въздействие върху защитени зони и необходимост от препроектиране на цялото трасе.

При липса на друга възможност, преминаване през територии на защитени зони се допуска само след положително произнасяне на РИОСВ/МОСВ по процедурата по оценка за съвместимост, съгласно чл. 31 от ЗБР.

**Мярката е полезна, изпълнима и се прилага за обектите на транспортната инфраструктура.**

- Да се избягват трасета през територии заети от високопродуктивни гори, устойчиви на вредни влияния.

При проектирането на линейните обекти на транспортната инфраструктура се избягва преминаването през горски територии, поради усложнените теренни условия и процедури по изключване от горския фонд. **Мярката е полезна, изпълнима и се прилага за обектите на транспортната инфраструктура.**

**Мярка 6: При необходимост да се премине към избор на ново трасе с цел опазване на защитените видове, което да включва: обозначаване на находищата и обявяването им за защитени и организиране на ефективни мерки за опазването им.**

Прилага се в рамките на процедурите по ОВОС за съответните пътни проекти. **Мярката е изпълнима.**

**Мярка 7: Да се спазва ограничителната строителна линия, с цел избягване на допълнително нарушаване на терени и растителността върху тях. В конкретните инвестиционни намерения да се предвидят мерки при необходимост за преместване на отделни защитени видове растения и засаждането им на подходящи места. Да се предвидят компенсаторни програми за унищожената растителност.**

Ограничителната строителна линия се спазва по изискванията на ЗУТ и нормативните актове за строеж на пътища и жп линии. Изпълнява се на 100 %, като контролът се осъществява от надзорната фирма, както и от РИОСВ. При идентифициране на защитени видове растения мероприятията по преместване и засаждане се определят, организират и провеждат от експерти по биология и представители на НПО. Мярката се залага и в решенията по ОВОС и ОС. Ако в процеса на строителство се открият такива се предприемат съответните действия. Компенсаторните програми за възстановяване на унищожената растителност се съгласуват в градските агломерации със „Зелени системи”, а извън регулация със специализирани проекти. **Мярката е изпълнима и приложима.**

**Мярка 8: При проектиране на трасета за пътен и железопътен транспорт да се проучат подходящи места и да се предвиди като част от проекта изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на диви животни.**

Мярката се изпълнява при проектите, като същата е приложима и полезна. Мястото на необходимите съоръжения се уточнява още при извършване на процедурата по ОВОС и ОС.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

**Мярка 9:** При процедуране по ЗООС на инвестиционните намерения, свързани с експлоатацията на р. Дунав като воден път, да се направи предварителен мониторинг от ихтиобиолози, като се идентифицират мръстилищата (местата за изхвърляне на хайвера) на есетровите и други защитени риби и се предвидят конкретни мерки за опазването им при драгажната дейност, както и същата да не се извършва през размножителния период.

Към края на 2013 г. проектите по ОГПТ, свързани с експлоатацията на р. Дунав все още не достигнали стадий за извършване на драгажни дейности. Съответно, мярката не се изпълнява.

**Препоръка:** За изпълнение на мярката, същата трябва да бъде включена от Възложителя като изискване към екипа, изготвящ докладите по ОВОС и ОС за проекта.

**Мярка 10:** Предвиждане и изпълнение на подходящи за съответния проект шумозащитни екрани.

Мярката се изпълнява при проектите, като същата е приложима и полезна. Местото на необходимите съоръжения се уточнява още при извършване на процедурата по ОВОС.

**Мярка 11:** Преди започване на драгажните работи по подобрене на навигацията на р. Дунав и по навигационните дейности в пристанища Бургас и Варна да се проучат и определят подходящи места за депониране на драгажните маси.

Мярката се изпълнява. Местата за драгиране се съгласуват с ИАПД, ДППИ и Басейнова дирекция.

**Мярка 12:** Да се извършва редовно почистване и поддържане на пътната инфраструктура, в т.ч. на дренажните съоръжения около пътищата.

Агенция „Пътна инфраструктура“ сключва договори с фирми за поддръжка и ремонт на пътищата, които извършват и дейностите по мярката. **Мярката се изпълнява.**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**III. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩАТА ПО ЕО ЗА ОПТ И ОГПТ СПРЯМО БАЗОВА ГОДИНА (2007 г.) И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г.**

**1. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 2-1/2007 г. И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОПТ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г.**

Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
<b>Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”</b>			
<i>Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура</i>	<i>площ (дка)</i>	Общо около 2 174 дка за Фаза 4 на проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска и гръцка граница”  521.064 дка за проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград – Турска граница“	Отчуждената територия е в рамките на нормалното за такъв вид обекти, тъй като проектът е за реконструкция на съществуващ обект.  Въздействието по отношение на земите и земеползването е незначително.
<i>Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа</i>	<i>разстояние (км)</i>	<b>По проект: „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска и гръцка граница”, фаза 4:</b> <b>8246.95 м</b> през защитени зони по Директива за местообитанията: - Река Марица BG0000578 – 8 109.12 м; - BG0001034 Остър Камък - 137.83 м. <b>432.56 м</b> през защитени зони по Директива за птиците: - Злато поле BG0002103 – 432.56 м;	Възложителят спазва заложените в Решение № 08-ОС/2008 г. на МОСВ условия – не се очаква значително въздействие върху защитените зони в резултат на реализирането на проекта.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
		<p>По проект: „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград – Турска граница“:</p> <p>12.689 км през защитени зони по Директива за местообитанията:</p> <p>- Река Марица BG0000578 – 2 347.44 м;</p> <p>- Сакар BG0000212 – 10 341.53 м.</p> <p><b>Не се засягат защитени територии.</b></p>	
<p><i>Засягане на природни местообитания</i></p>	<p><i>площ</i></p>	<p>По проект: „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска и гръцка граница”, фаза 4: Общо 356 024 кв.м.</p> <p>По проект: „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград – Турска граница“: Общо 389 249 кв.м.</p>	<p>Оценено е (Решение № 08-ОС/2008 г. на МОСВ), че реконструкцията на железопътното трасе няма да предизвика увреждане на природни местообитания и местообитания на видове, предвид че новото изменение в по-голямата си част следва съществуващата жп линия и засяга само земеделски земи. Оценката на засегнатите местообитания на видове от фауната е, че представляват незначителна площ спрямо националното разпространение на местообитанията на съответния вид. Не се очаква значително въздействие върху защитените зони от реализацията на проекта.</p>
<p><b>Приоритетна ос 2 „Развитие на пътна инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”</b></p>			
<p><i>Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура</i></p>	<p><i>площ (дка)</i></p>	<p>До 2010 г. с приключили процедури по отчуждаване е само АМ „Тракия”</p> <p><b>6331.445 дка</b></p> <p>6139.303-земеделски земи</p> <p>192.142 – горски територии</p> <p><b>2011 - 2013 г.</b></p> <p><b>Лот 1 АМ „Струма” - около 1063 дка;</b></p> <p><b>Лот 4 АМ „Струма” и изместване на жп линия</b></p> <p>София – Кулата - 1440 дка;</p> <p>АМ „Марица” – Лот 1 и 2 - около 3782 дка;</p> <p>АМ „Тракия” Лот 4 – около 2357 дка;</p>	<p>Отчуждените площи са оценени като въздействие – очакваното въздействие не е значително. Засегнатите горски територии са в минимално количество.</p> <p>Не се очаква значително въздействие върху териториите с променено предназначение. Действието е ограничено върху относително малка площ, съпоставено с дължината на обекта</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
		<p>АМ „Хемус” – СОП- п.в. Яна – около 497 дка; Път Е85 (I-5) Кърджали – Подкова – около 1396 дка Път Е85 (I-5) Кърджали – Подкова-Допълнително проектиране – <b>преоткосиране и допълнителни реконструкции</b> – около 112 дка</p> <p>СОП - Западна дъга – около 526 дка; Път I-1 Обходен път на гр. Враца – около 239 дка;</p> <p><i>Предстоящо строителство с отчуждения в процедура</i> Лот 2 на АМ „Струма” – съгласно проекта за ПУП-ПП - около 2915 дка; Път I-1 Обходен път на гр. Монтана – около 750 дка; Път III -5004 Обходен път на гр. Габрово – около 730 дка;</p>	
<p><i>Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа</i></p>	<p><i>разстояние (км)</i></p>	<p><b>Приблизително 7.630 км през ЗЗ по Директивата за местообитанията BG0000441 „Река Блатница”, BG0000418 „Керменски възвишения”, BG0000196 „Река Мочурица” и BG0000192 „Река Тунджа 1” 2.349 км през ЗЗ BG0002094 „Адата-Тунджа” за опазване на дивите птици.</b></p> <p><b>2011-2013 г.</b> Лот 4 АМ „Струма” – около 700 м през ЗЗ „Рупите” и ЗЗ Рупите и ЗЗ „Рупите – Струмешница” АМ „Марица” ЛОТ 1 – около 5 км по периферията на ЗЗ „Марица- Първомай” АМ „Тракия” ЛОТ 3 - Приблизително 7.630 км през ЗЗ за местообитания – „Река Блатница”, „Керменски възвишения”, и „Река Тунджа 1” 2.349 км през ЗЗ за опазване на дивите птици „Адата-</p>	<p>Съгласно Решение № 104-ОС/2009 г. на МОСВ, инвестиционното предложение няма да окаже значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитените зони както и върху структурната и функционалната им цялост.</p> <p>Не се очаква значително и недопустимо въздействие върху ЗЗ от реализацията на ИП върху предмета и целите на опазване в защитените зони, както и върху структурната и функционалната им цялост.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
		<p>Тунджа”  <b>Обход на гр. Габрово</b>            33 „Река Янтра”- 320 м;            33 „Витата стена” – 885 м;            33 „Българка”- 4.77 км;            33 „Централен Балкан - буфер”- 3 км            Не засяга защитени територии  <b>Предстоящо строителство и въздействие върху 33 Лот 2 на АМ Струма:</b>            Не засяга защитени територии.            Трасето засяга около 500 м от 33 „Скрино” – 13.5 дка;            Трасето засяга около 1.6 км от 33 „Кочериново”</p>	
Засягане на природни местообитания	площ	<p>- Преминаването на трасето през защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения” засяга 5.6 ха (1.52 %) от площта на природно местообитание 62АО „<b>Източно субсредиземноморски сухи тревни съобщества</b>”;</p> <p>- В защитена зона BG0000192 „Река Тунджа 1” от инвестиционното предложение ще бъдат засегнати две природни местообитания, предмет на опазване – 0.2 ха (1.06 %) от площта на 92АО <b>крайречни галерии от Salix alba и Populus alba</b>” и 0.7 ха (0.73%) от площта на 91 ЕО* „<b>Алувиални гори с Alnus glutinosa и Fraxinus excelsior</b>”</p> <p>- Инвестиционното предложение засяга защитена зона BG0000196 „Река Мочурица” в два отделни участъка с обща площ от 14,3 ха (0.2 %) от нейната територия, които не са природни местообитания предмет на опазване</p> <p>- В защитена зона BG0000441 „Река Блатница”, реализацията на магистралата ще засегне 2.4 ха (0.6%)</p>	<p><b>По отношение на конкретните засегнати местообитания, въздействието е оценено както следва:</b></p> <p>Природно местообитание 62АО „<b>Източно субсредиземноморски сухи тревни съобщества</b>”, заема обширни площи в защитената зона и чието природозащитно състояние е оценено като добро. Ефекта на фрагментация на площта на местообитанието и защитената зона като цяло ще бъде минимален, тъй като строителството на магистралата ще се реализира по южната ѝ граница;</p> <p>За природни местообитания 92АО „<b>Крайречни галерии от Salix alba и Populus alba</b>” и 91 ЕО* „<b>Алувиални гори с Alnus glutinosa и Fraxinus excelsior</b>” се очаква, че степента на въздействие от увреждане и фрагментация е незначителна за тези местообитания</p> <p>Местообитание 1530* „<b>Данонски солени степи и солени блата</b>”, което заема обширни площи в защитената зона и се намира в добро природозащитно устойчиво състояние и се очаква степента на въздействие от увреждане и фрагментация да е незначителна</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
		<p>от площта на природно местообитание 1530*  <b>„Данонски солени степи и солени блата“</b>            Инвестиционното предложение засяга 0.12 % от общата площ на защитена зона BG0002094 „Адата-Тунджа“.  <b>Лот 4 АМ „Струма“ – не се засягат местообитания от ЗЗ.</b>  <b>Лот 2 на АМ „Струма“ – не се засягат местообитания, предмет на опазване в ЗЗ</b>  <b>Обход гр. Габрово</b>            ЗЗ „Българка“ – засягат се 7 типа природни местообитания с обща площ 7.077 дка (0.82 % от площта на хабитата в ЗЗ.</p>	<p>По отношение на площта от защитена зона BG0002094 „Адата-Тунджа“, въздействието е оценено като незначително върху числеността и структурата на популациите на видовете птици, предмет на опазване.            Не се очаква значително въздействие върху местообитанията от реализацията на проектите</p>
<p><b>Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“</b></p>			
<p><i>Капацитет на транспортната инфраструктура</i></p>	<p><i>Дял на превозени пътници и товари</i></p>	<p><b>Метрополитен ЕАД:</b>            Брой превозвани пътници - 550 хил. пътника дневно.            - Дял в системата на градския транспорт - около 38 %.            - Висока превозна способност - 50 хил. пътника/час.            - Намаление на трафика и ПТП - 18 %.            - Намаление на вредните, в т. ч. парниковите газове - 90,5 хил. тона годишно.            - Намаление на нивото на шума - 15 ÷ 20 %.            - Спестено време на гражданите на София – 110 хил. часа дневно.</p>	<p>Капацитетът на метрото е голям, като това е положително по отношение на ограничаване на атмосферното замърсяване и шума в Столична община.            Тенденцията за ползването на метрото като основно средство за придвижване на територията на гр. София е като цяло положителна по отношение на околната среда и човешкото здраве.</p>
<p><b>„Засегнати жилищни и други зони с нормиран шумов режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум“ (изменен индикатор)</b></p>	<p><i>брой/год.</i></p>	<p>За намаляване на временно шумово натоварване на акустичната среда предимно в светлата част на денонощието върху прилежащите и околни територии на строителните площадки от МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД е разработен специален проект за организация на строителството и на маршрути за движението по време на строителството - оптимални</p>	<p>Няма негативни въздействия по отношение на шума.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
		<p>размери на строителните площадки, транспортни схеми за извозването на земните маси, подходи за строителните машини и организация на движението, която да намали до минимум отклоненията на обичайните транспортни потоци по време на строителството. По такъв начин отрицателния ефект в строителния период, има локален характер и е сведен до минимум.</p> <p>За експлоатационния период за ограничаване на шумовото въздействие от наземните въздухоприемащи/ въздухоизхвърлящи устройства и на надземните участъци бяха изпълнени специални шумозаглушителни съоръжения във вентилационните уредби и на надземните участъци</p> <p>Няма засегнати жилищни и други зони с нормиран шумов режим през изтеклия период.</p>	
<b>Приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища”</b>			
<i>Случаи на разливи на нефт от корабите</i>	<i>брой/година</i>	<p>2007 г. – 36 бр. 2008 г. – 32 бр. 2009 г. – 42 бр. 2010 г. – 35 бр. 2011 г. – 53 бр. 2012 г. – 44 бр. 2013 г. – 40 бр</p> <p><b>Индикаторът е неприложим, тъй като в периода проектите не са достигнали такъв етап на развитие.</b></p>	В периода не са достигнали до фаза на физическо изпълнение проекти по Приоритетна ос 4.
<i>Количество на драгажните маси</i>	<i>тона</i>	<b>В периода не са извършвани драгажни дейности.</b>	Количествата генерирани драгажни маси се подават от Бенефициента на база на данни от проектите свързани с извършването на такава дейност. Индикаторът е полезен и приложим за целите на мониторинга.
<i>Депониране на драгажните</i>	<i>тона</i>	По информация от ИАПЦД:	Тенденцията като цяло е положителна по отношение на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
<i>маси</i>		2007 г. – 58 922 m <sup>3</sup> 2008 г. – 106 630 m <sup>3</sup> 2009 г. – 83 000 m <sup>3</sup> . 2010 г. – 43 600 m <sup>3</sup>	околната среда, но предвид, че по приоритетната ос няма реализирани проекти, съответно – драгажни дейности и депониране на драгажни маси не е извършвано.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## 2. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 1-1/2010 г. ЗА ОГПТ И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г.

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите																																		
Атмосферен въздух	<p>Изменения в количествата на парниковите газове от транспорта (емисии на CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O и CH<sub>4</sub> от транспорта)/Хиляди тона</p>	<p>Емисии на парникови газове в атмосферния въздух. (НСИ - Емисии на вредни вещества в атмосферата за 2011).</p> <table border="1" data-bbox="683 778 1370 970"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Тип транспорт</th> <th colspan="3">Емисии на парникови газове в атмосферния въздух</th> </tr> <tr> <th>CO<sub>2</sub></th> <th>N<sub>2</sub>O</th> <th>CH<sub>4</sub></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Пътен транспорт</td> <td>7437.5</td> <td>0.230</td> <td>0.595</td> </tr> <tr> <td>Друг транспорт</td> <td>55.6</td> <td>0.023</td> <td>0.003</td> </tr> <tr> <td>Общо транспорт</td> <td>7493.1</td> <td>0.253</td> <td>0.598</td> </tr> </tbody> </table> <p>Забележка: Няма публикувани данни за 2012 и 2013 г.</p>	Тип транспорт	Емисии на парникови газове в атмосферния въздух			CO <sub>2</sub>	N <sub>2</sub> O	CH <sub>4</sub>	Пътен транспорт	7437.5	0.230	0.595	Друг транспорт	55.6	0.023	0.003	Общо транспорт	7493.1	0.253	0.598	<p>Индикаторът като цяло показва тенденции за намаляване на емисиите от транспорта през годините. Индикаторът е измерим и полезен за целите на мониторинга.</p>															
	Тип транспорт	Емисии на парникови газове в атмосферния въздух																																			
CO <sub>2</sub>		N <sub>2</sub> O	CH <sub>4</sub>																																		
Пътен транспорт	7437.5	0.230	0.595																																		
Друг транспорт	55.6	0.023	0.003																																		
Общо транспорт	7493.1	0.253	0.598																																		
<p>Изменение на КАВ в РОУКАВ (имисии на вредни вещества – прах PM<sub>10</sub>, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>)/ μg/m<sup>3</sup></p>	<p>Процент на засегнатото население от нивата на SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> и ФПЧ<sub>10</sub> по РОУКАВ. Данните са за 2011.</p> <table border="1" data-bbox="683 1066 1370 1444"> <thead> <tr> <th rowspan="2">РОУКАВ</th> <th colspan="3">Процент на засегнатото население от съответните атмосферни замърсители по РОУКАВ</th> </tr> <tr> <th>SO<sub>2</sub><sup>*</sup></th> <th>NO<sub>2</sub><sup>**</sup></th> <th>ФПЧ<sub>10</sub><sup>***</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Столичен</td> <td>0</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Пловдив</td> <td>0</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Варна</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Северен/Дунавски</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>Югозападен</td> <td>11.1</td> <td>0</td> <td>21.3</td> </tr> <tr> <td>Югоизточен</td> <td>0.44</td> <td>0</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>Общо за страната</td> <td>1.8</td> <td>21.8</td> <td>50.9</td> </tr> </tbody> </table>	РОУКАВ	Процент на засегнатото население от съответните атмосферни замърсители по РОУКАВ			SO <sub>2</sub> <sup>*</sup>	NO <sub>2</sub> <sup>**</sup>	ФПЧ <sub>10</sub> <sup>***</sup>	Столичен	0	100	100	Пловдив	0	100	100	Варна	0	0	100	Северен/Дунавски	0	0	34	Югозападен	11.1	0	21.3	Югоизточен	0.44	0	42	Общо за страната	1.8	21.8	50.9	<p>ИАОС е предоставила данни от измервания в РОУКАВ от пунктове в населените места, които не са директно съотносими с обектите по ОГПТ, но могат да бъдат косвен показател и следствие от изнасяне на транзитното движение извън населените места.</p> <p><b>Информативните индикатори</b>, свързани и с влиянието на транспорта и отчасти с обектите по ОГПТ, които показват тенденция за подобряване/запазване на имисионното състояние в населените места, са: <b>средните годишни концентрации на ФПЧ<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub> и SO<sub>2</sub></b>, както и <b>броя</b></p>
РОУКАВ	Процент на засегнатото население от съответните атмосферни замърсители по РОУКАВ																																				
	SO <sub>2</sub> <sup>*</sup>	NO <sub>2</sub> <sup>**</sup>	ФПЧ <sub>10</sub> <sup>***</sup>																																		
Столичен	0	100	100																																		
Пловдив	0	100	100																																		
Варна	0	0	100																																		
Северен/Дунавски	0	0	34																																		
Югозападен	11.1	0	21.3																																		
Югоизточен	0.44	0	42																																		
Общо за страната	1.8	21.8	50.9																																		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите																																										
		Забележка: * Оценката е изготвена спрямо ПС за СДН = 125 µg/m <sup>3</sup> (да не бъде превишена в повече от 3 дни за една календарна година) ** Оценката е изготвена спрямо СГН = 40 µg/m <sup>3</sup> *** Оценката е изготвена спрямо ПС за СДН = 50 µg/m <sup>3</sup> (да не бъде превишена в повече от 35 дни за една календарна година)	<b>превишавания на праговете им стойности.</b> Тези индикатори са измерими и представителни.																																										
	<i>Изменение на съотношението: превозвани товари с автомобилен/ железопътен транспорт/(%)</i>	<p><b>По данни от НСИ:</b>  <i>Като процент от всички товари превозени чрез сухопътен транспорт</i></p> <table border="1" data-bbox="680 751 1346 906"> <thead> <tr> <th>Превозвани товари, %</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> <th>2011 г.</th> <th>2012 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Автомобилен транспорт</td> <td>61.2</td> <td>60.1</td> <td>62.8</td> <td>60.5</td> <td>61.7</td> <td>70.6</td> </tr> <tr> <td>Железопътен транспорт</td> <td>18.6</td> <td>18.2</td> <td>15.3</td> <td>16.3</td> <td>14.8</td> <td>6.3</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Като процент от сумарните товари превозени чрез автомобилен и железопътен транспорт</i></p> <table border="1" data-bbox="680 991 1346 1145"> <thead> <tr> <th>Превозвани товари, %</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> <th>2011 г.</th> <th>2012 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Автомобилен транспорт</td> <td>76.7</td> <td>76.8</td> <td>80.5</td> <td>78.8</td> <td>80.6</td> <td>91.8</td> </tr> <tr> <td>Железопътен транспорт</td> <td>23.3</td> <td>23.2</td> <td>19.5</td> <td>21.2</td> <td>19.4</td> <td>8.2</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Забележка: Няма публикувани данни за 2013.</i></p> <p><b>По данни от ИАОС-</b> Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Република България през 2011 г. (издание 2013 г.) - Почти 100 % от вътрешния превоз на товари се извършва със сухопътен транспорт. Структурата на товарните превози се променя, като относителният дял на автомобилния транспорт нараства от 51.9 % през 2000 г. до 81.1% през 2011 г., за сметка на дела на железопътния транспорт, който намалява от 44.9% на 12.7% през 2011 г</p>	Превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Автомобилен транспорт	61.2	60.1	62.8	60.5	61.7	70.6	Железопътен транспорт	18.6	18.2	15.3	16.3	14.8	6.3	Превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Автомобилен транспорт	76.7	76.8	80.5	78.8	80.6	91.8	Железопътен транспорт	23.3	23.2	19.5	21.2	19.4	8.2	Забелязва се тенденция за намаляване на дела на железопътния транспорт за превоз на товари за сметка на използването на автомобилен транспорт. Тъй като автомобилният транспорт отделя повече вредни емисии от железопътния, може да се заключи, че се утежнява въздействието върху околната среда.
Превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.																																							
Автомобилен транспорт	61.2	60.1	62.8	60.5	61.7	70.6																																							
Железопътен транспорт	18.6	18.2	15.3	16.3	14.8	6.3																																							
Превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.																																							
Автомобилен транспорт	76.7	76.8	80.5	78.8	80.6	91.8																																							
Железопътен транспорт	23.3	23.2	19.5	21.2	19.4	8.2																																							





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
<b>Води</b>	<i>Засегнати СОЗ около водни обекти/ Бр, площ дка</i>	За разглеждания период няма засегнати СОЗ около водни обекти.	За разглеждания период няма въздействие върху околната среда по този индикатор.
	<i>Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура/ Дължина, м;</i>	За железопътната линия „Първомай – Свиленград“: 105 м при р. Азмака 400 м при р. Марица 350 м при р. Сива река  За АМ „Марица” - Корекция на р. Азмака от км 64+600 до км 65+100 и от км 65+200 до км 65+350 – 650 м	Издадени са необходимите разрешителни за корекциите на реките.
	<i>Аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водни обекти и предприети мерки за ограничаване и/или ликвидиране на последиците от замърсяването/Бр.</i>	За разглеждания период няма регистрирани такива случаи по проектите включени в ОГПТ	За разглеждания период няма въздействие върху околната среда по този индикатор.
	<i>Наднормени концентрации на замърсители във водите на пристанищните територии/ мг/л</i>	ИАОС не разполага с данни по този индикатор – съгласно становището на агенцията, <b>качеството на водите в пристанищните територии се следи от Изпълнителна агенция „Морска администрация”</b> БД Черноморски район не прави специфични измервания във водите на пристанищните територии. Няма нормативна уредба относно нивото на показателите в акваторията на пристанищата.	Индикаторът не е приложим.
	<i>Случаи на отклонение от</i>	Принципно БД Черноморски район извършва мониторинг на следните крайбрежни водни тела:	Тенденциите в изменението на екологичното състояние на наблюдаваните крайбрежни водни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.						Анализ на индикаторите																																																																							
	<p><i>доброто състояние на водите в пристанищните територии/%</i></p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>№</th> <th>Име на водното тяло</th> <th>Код на водното тяло</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1.</td><td>от Дуранкулак до н. Шабла</td><td>BG2BS000C001</td></tr> <tr><td>2.</td><td>от н. Шабла до Камен бряг</td><td>BG2BS000C002</td></tr> <tr><td>3.</td><td>от Камен бряг до н. Калиакра</td><td>BG2BS000C003</td></tr> <tr><td>4.</td><td>от н. Калиакра до кк „Албена“</td><td>BG2BS000C004</td></tr> <tr><td>5.</td><td>Варненски залив</td><td>BG2BS000C005</td></tr> <tr><td>6.</td><td>от н. Иланджик до точка с координати 27°53'43"/42°58'17"</td><td>BG2BS000C006</td></tr> <tr><td>7.</td><td>от точка с координати 27°53'43"/42°58'17" до н. Емине</td><td>BG2BS000C007</td></tr> <tr><td>8.</td><td>Бургаски залив &lt; 30м.</td><td>BG2BS000C008</td></tr> <tr><td>9.</td><td>ЗМ „Кокетрайс“</td><td>BG2BS000C009</td></tr> <tr><td>10.</td><td>Бургаски залив &gt; 30м.</td><td>BG2BS000C010</td></tr> <tr><td>11.</td><td>от н. Акин - н. Коракия</td><td>BG2BS000C011</td></tr> <tr><td>12.</td><td>Н. Коракия – до устието на р. Резовска</td><td>BG2BS000C012</td></tr> <tr><td>13.</td><td>от кк. Албена - н. Иланджик</td><td>BG2BS000C013</td></tr> </tbody> </table>	№	Име на водното тяло	Код на водното тяло	1.	от Дуранкулак до н. Шабла	BG2BS000C001	2.	от н. Шабла до Камен бряг	BG2BS000C002	3.	от Камен бряг до н. Калиакра	BG2BS000C003	4.	от н. Калиакра до кк „Албена“	BG2BS000C004	5.	Варненски залив	BG2BS000C005	6.	от н. Иланджик до точка с координати 27°53'43"/42°58'17"	BG2BS000C006	7.	от точка с координати 27°53'43"/42°58'17" до н. Емине	BG2BS000C007	8.	Бургаски залив < 30м.	BG2BS000C008	9.	ЗМ „Кокетрайс“	BG2BS000C009	10.	Бургаски залив > 30м.	BG2BS000C010	11.	от н. Акин - н. Коракия	BG2BS000C011	12.	Н. Коракия – до устието на р. Резовска	BG2BS000C012	13.	от кк. Албена - н. Иланджик	BG2BS000C013	<p>Всяка година се извършват измервания за качеството на водите в горепосочените крайбрежни тела и се дава оценка за състоянието им по петстепенна скала: много добро, добро, умерено, лошо, много лошо. Липсата на достатъчно финансиране не позволява извършване на анализи по всички необходими параметри, поради това е трудно да бъдат достатъчно точно оценени тенденциите в изменението на качеството на крайбрежните води.</p> <p>В таблицата по-долу е дадена обобщена информация за екологичното състояние на наблюдаваните крайбрежни водни тела по години.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Водно тяло</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> <th>2011 г.</th> <th>2012 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BG2BS000C001</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Умерено</td> <td rowspan="4">Няма разбивка по отделни водни тела. В лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C002</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C003</td> <td>Лошо</td> <td>Добро</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C004</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Умерено</td> </tr> </tbody> </table>	Водно тяло	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	BG2BS000C001	Мн. лошо	Умерено	Няма разбивка по отделни водни тела. В лошо	Лошо	Мн. лошо	Лошо	BG2BS000C002	Лошо	Умерено	Лошо	Умерено	Лошо	BG2BS000C003	Лошо	Добро	Мн. лошо	Умерено	Умерено	BG2BS000C004	Мн. лошо	Лошо	Лошо	Умерено	Умерено	<p>тела за периода 2010–2012 г. са следните: <b>Тенденция към подобряване на екологичното състояние на водни тела BG2BS000C003, BG2BS000C004, BG2BS000C013, BG2BS000C007 и BG2BS000C011.</b> Причината за подобряването на екологичното състояние на посочените водни тела е умереното екологично състояние на макрозообентоса. По-доброто екологично състояние е свързано и с добро или много добро състояние на макрофитобентоса. Това може да е свързано с известната отдалеченост на посочените водни тела от зоните със значителна антропогенна натовареност и натиск, отсъствието на големи реки със значителен принос в товарите със замърсители и свободния водообмен с откритата акватория.</p> <p><b>Тенденция към влошаване на екологичното състояние на водни тела BG2BS000C001, BG2BS000C005, BG2BS000C006, BG2BS000C008, BG2BS000C009, BG2BS000C010 и BG2BS000C012.</b> Преобладаващото лошо екологично състояние по ВТ BG2BS000C001 се дължи на лошо състояние по БЕК макрофити. Лошото екологично състояние на двата залива – Варненски и Бургаски (водни тела BG2BS000C005 и BG2BS000C008) се обяснява с техните хидроморфоложките особености и високата степен на антропогенен натиск и въздействие поради голямата гъстота на крайбрежните източници на замърсяване и интензивния корабен трафик. За останалите райони (BG2BS000C006, BG2BS000C009 и BG2BS000C010) влошаването на</p>
№	Име на водното тяло	Код на водното тяло																																																																													
1.	от Дуранкулак до н. Шабла	BG2BS000C001																																																																													
2.	от н. Шабла до Камен бряг	BG2BS000C002																																																																													
3.	от Камен бряг до н. Калиакра	BG2BS000C003																																																																													
4.	от н. Калиакра до кк „Албена“	BG2BS000C004																																																																													
5.	Варненски залив	BG2BS000C005																																																																													
6.	от н. Иланджик до точка с координати 27°53'43"/42°58'17"	BG2BS000C006																																																																													
7.	от точка с координати 27°53'43"/42°58'17" до н. Емине	BG2BS000C007																																																																													
8.	Бургаски залив < 30м.	BG2BS000C008																																																																													
9.	ЗМ „Кокетрайс“	BG2BS000C009																																																																													
10.	Бургаски залив > 30м.	BG2BS000C010																																																																													
11.	от н. Акин - н. Коракия	BG2BS000C011																																																																													
12.	Н. Коракия – до устието на р. Резовска	BG2BS000C012																																																																													
13.	от кк. Албена - н. Иланджик	BG2BS000C013																																																																													
Водно тяло	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.																																																																									
BG2BS000C001	Мн. лошо	Умерено	Няма разбивка по отделни водни тела. В лошо	Лошо	Мн. лошо	Лошо																																																																									
BG2BS000C002	Лошо	Умерено		Лошо	Умерено	Лошо																																																																									
BG2BS000C003	Лошо	Добро		Мн. лошо	Умерено	Умерено																																																																									
BG2BS000C004	Мн. лошо	Лошо		Лошо	Умерено	Умерено																																																																									



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите																																																							
		<table border="1"> <tr> <td>BG2BS000C005</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td rowspan="9">състояние са 5, в умерено – 3, в добро – 5.</td> <td>Лошо</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C006</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Мн. лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C007</td> <td>Умерено</td> <td>Добро</td> <td>Умерено</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Добро</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C008</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C009</td> <td>Добро</td> <td>Добро</td> <td>Умерено</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C010</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C011</td> <td>Умерено</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C012</td> <td>Добро</td> <td>Добро</td> <td>Добро</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C013</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Добро</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>Лошо</td> </tr> </table>	BG2BS000C005	Мн. лошо	Лошо	състояние са 5, в умерено – 3, в добро – 5.	Лошо	Мн. лошо	Лошо	BG2BS000C006	Мн. лошо	Лошо	Лошо	Мн. лошо	Мн. лошо	BG2BS000C007	Умерено	Добро	Умерено	Мн. лошо	Добро	BG2BS000C008	Мн. лошо	Лошо	Лошо	Умерено	Лошо	BG2BS000C009	Добро	Добро	Умерено	Умерено	Лошо	BG2BS000C010	Умерено	Лошо	Умерено	Лошо	Лошо	BG2BS000C011	Умерено	Умерено	Лошо	Умерено	Умерено	BG2BS000C012	Добро	Добро	Добро	Умерено	Лошо	BG2BS000C013	Мн. лошо	Добро	Мн. лошо	Лошо	Лошо	<p>екологичното състояние е свързано основно с лошото екологично състояние на съобществото на макрозообентоса. Лошото екологично състояние на водното тяло пред устието на р. Камчия (BG2BS000C006) вероятно е предизвикано от въздействието на речния оток от най-голямата река, вливаща се в българския сектор на Черно море. Тенденцията на влошаване на пясъчна банка Кокетрайс (BG2BS000C009) е възможно да произтича както от риболовен натиск, така и от хищническата преса на <i>Rapana venosa</i>, като натоварването с органични вещества и замърсители също не могат да бъдат изключени от потенциалните видове натиск върху водното тяло. Тенденциите към влошаване на екологичното състояние на водно тяло BG2BS000C010 се определя на ниската стойност на оценка по индекса M-AMBI, която се дължи както на пониженото видово богатство, регистрирано в пробите (до 11 вида), така и от количественото доминиране на толерантните видове <i>Arctica claudiae</i> (III) и <i>Abra prismatica</i> (III). Налице е устойчива тенденция към промяната на състоянието на най-южното ВТ BG2BS000C012 от “добро” (през 2009 и 2010 г.) към “умерено” (през 2011 г.) и “лошо” през 2012 г. Основната причина за влошаването на състоянието през 2011 е умереното екологично състояние по БЕК фитопланктон, а през 2012 г. – лошо екологично състояние по БЕК макрозообентос.</p>
BG2BS000C005	Мн. лошо	Лошо	състояние са 5, в умерено – 3, в добро – 5.	Лошо	Мн. лошо		Лошо																																																			
BG2BS000C006	Мн. лошо	Лошо		Лошо	Мн. лошо		Мн. лошо																																																			
BG2BS000C007	Умерено	Добро		Умерено	Мн. лошо		Добро																																																			
BG2BS000C008	Мн. лошо	Лошо		Лошо	Умерено		Лошо																																																			
BG2BS000C009	Добро	Добро		Умерено	Умерено		Лошо																																																			
BG2BS000C010	Умерено	Лошо		Умерено	Лошо		Лошо																																																			
BG2BS000C011	Умерено	Умерено		Лошо	Умерено		Умерено																																																			
BG2BS000C012	Добро	Добро		Добро	Умерено		Лошо																																																			
BG2BS000C013	Мн. лошо	Добро		Мн. лошо	Лошо	Лошо																																																				
		<p><i>Забележка: Данните за 2013 г. все още не са готови</i></p>																																																								



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
<b>Геоложка основа</b>	<i>Изпълнени технически мероприятия, гарантиращи устойчивост на склоновете от свлачищни процеси, противоерозионно укрепване на откосите и предпазване на почвения слой от ерозия/ Бр.</i>	Тези техническите мероприятия са част от проектите за изграждане на обектите и в този смисъл не могат да се извадят като отделни бройки. Местата и начините за реализиране на тези мероприятия се определят на базата на конкретните теренни особености и мерките и условията заложи в решенията по ОВОС за всеки проект. При наличие на „геоложки изненади” също се налага преоткосиране, технически мероприятия за укрепване и др., за които се извършват съответните съгласувания, както технически, така и на ниво МОСВ. За всички проекти в развитие са предвидени ландшафтни проекти, които са на различни етапи на изпълнение, предвид различните етапи на изпълнение на отделните обекти.	Ландшафтните проекти не се изпълняват качествено и поддръжката е на критичен минимум след пускане в експлоатация на обекта.
<b>Земни и почви</b>	<i>Площи на отчуждени земи по вид територия, дка</i>	<p><b>Отчуждени до момента:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Лот 1 АМ „Струма”:</b> Селскостопански територии – 964 дка; Горска територия – 71 дка; Населени места - 4 дка; Повърхностни води – 12 дка.</li> <li>• <b>Лот 4 АМ „Струма” и изместване на жп линия София – Кулата:</b> Селскостопански територии – 846 дка; Населени места – 8 дка; Повърхностни води – 31 дка.</li> <li>• <b>АМ „Марица” – Лот 1 и 2:</b> Селскостопански територии – 2940 дка; Горска територия – 467 дка; Населени места – 3 дка; Повърхностни води – 31 дка.</li> <li>• <b>АМ „Тракия” Лот 4 – около 2357 дка:</b> Селскостопански територии – 2356 дка</li> <li>• <b>АМ „Хемус” – СОП – п.в. Яна:</b> Селскостопански територии – 411 дка; Горска територия – 95 дка; Населени места – 12 дка; Повърхностни води – 25 дка.</li> <li>• <b>Път Е85(І-5) Кърджали – Подкова:</b> Селскостопански територии – 960 дка; Горска територия – 416 дка;</li> </ul>	Посочената площ е нормална за подобен тип проекти



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
		<p>Повърхностни води – 20 дка.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>СОП - Западна дъга – около 526 дка</b> - Селскостопански територии – 397 дка; Населени места – 107 дка</li><li>• Около 2 174 дка за Фаза 4 на проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска и гръцка граница”</li><li>• 521.064 дка за проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград – Турска граница“</li></ul> <p><b>Предстоящо строителство и отчуждаване:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>За ЛОТ 2 АМ „Струма”</b> Селскостопански територии – 2732 дка; Горска територия – 95 дка; Населени места – 38 дка; Територии за добив на полезни изкопаеми – 5 дка; Повърхностни води – 46 дка.</li><li>• <b>Път I-1 Обходен път на гр. Монтана – около 750 дка</b> - Селскостопански територии – 530 дка; Горска територия – 51 дка; Населени места – 9 дка; Повърхностни води – 26 дка.</li><li>• <b>Път I-1 Обходен път на гр. Враца</b> - Селскостопански територии – 176 дка; Горска територия – 53 дка; Повърхностни води – 4 дка.</li><li>• <b>Път III-5004 Обходен път на гр. Габрово</b> - Селскостопански територии – 168 дка; Горска територия – 491 дка; Населени места – 52 дка; Повърхностни води – 5 дка.</li><li>• <b>СОП – Северна скоростна тангента</b> - Селскостопански територии – 938 дка; Населени места – 89 дка; Повърхностни води – 24 дка.</li></ul>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
	<i>Аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи/ Бр., площ</i>	Няма данни за такива	Без въздействие върху околната среда
<b>Флора</b>	<i>Отстранена растителна покривка/ м<sup>2</sup></i>	<p><b>Лот 1 АМ „Струма”</b> – около 1063000 м<sup>2</sup>;  <b>Лот 4 АМ „Струма”</b> и изместване на жп линия София – Кулата - около 846000 м<sup>2</sup>;  <b>АМ „Марица” – Лот 1 и 2-</b> около 3782000 м<sup>2</sup>;  <b>АМ „Тракия” Лот 4</b> – около 2300000 м<sup>2</sup>;  <b>АМ „Хемус” – СОП- пв Яна</b> – около 908000 м<sup>2</sup>;  <b>Път Е85(І-5) Кърджали – Подкова</b> – около 1380000 м<sup>2</sup>;  <b>СОП - Западна дъга</b> – около 397000 м<sup>2</sup>.</p> <p>За Фаза 4 на проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска и гръцка граница” отстранената растителна покривка се оценява на около 2 170 000 м<sup>2</sup>.</p> <p>За проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград – Турска граница“ площта на отстранената растителна покривка се оценява на около 521 000 м<sup>2</sup></p> <p><b>Предстоящо строителство с отчуждения в процедура</b>  <b>Лот 2 на АМ „Струма”</b> – съгласно проекта за ПУП-ПП - около 2820000 м<sup>2</sup>;  <b>Път І-1 Обходен път на гр. Монтана</b> – около 581000 м<sup>2</sup>;  <b>Път І-1 Обходен път на гр. Враца</b> – около 235000 м<sup>2</sup>;</p>	Посочената площ е нормална за подобен тип проекти



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
		<p>Път III -5004 Обходен път на гр. Габрово –около 730000 м<sup>2</sup>; СОП – Северна скоростна тангента – около 938000 м<sup>2</sup></p> <p>За проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград – Турска граница“ площта на отстранената растителна покривка се оценява на около 2 170 000 м<sup>2</sup>.</p>	
<p><b>Защитени зони и защитени територии</b></p>	<p><i>Близост на обекти на транспортната инфраструктура до ЗЗ и ЗТ/ м;</i></p>	<p><b>АМ „Марица” ЛОТ 1</b> – около 5 км по периферията на ЗЗ „Марица-Първомай”</p> <p>АМ „Тракия” ЛОТ 3-Приблизително 7,630 км през ЗЗ за местообитания – „Река Блатница”, „Керменски възвишения”, и „Река Тунджа 1”</p> <p>2.349 км през ЗЗ за опазване на дивите птици „Адата-Тунджа”</p> <p><b>Лот 4 АМ „Струма” – 700 м през ЗЗ Руните и Руните-Струмешница</b></p> <p><b>ЛОТ 2 АМ „Струма”</b> преминава през:</p> <p>ЗЗ „Скрино” – 500 м, ЗЗ „Кочериново” – 1.6 км ЗЗ „Бобошево” отстои на 517 м</p> <p>Няма засегнати ЗТ. Няма други ЗЗ на разстояние по-близо от 700 м от пътните трасета.</p> <p><b>Обход на гр. Габрово</b></p> <p>ЗЗ „Река Янтра”- 320 м; ЗЗ „Витата стена” – 885 м; ЗЗ „Българка”- 4.77 км; ЗЗ „Централен Балкан - буфер”- 3 км</p> <p>Не засяга защитени територии</p> <p>За проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 4: „Свиленград – Турска граница“ трасето преминава през три ЗЗ по НАТУРА 2000</p>	<p>За пътните проекти няма очаквано или допуснато значително и недопустимо въздействие върху ЗЗ. Не засягат ЗТ и не оказват никакво въздействие върху тях.</p> <p>За Фаза 4 на проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив -</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
		<p>и няма други ЗЗ и ЗТ на разстояние по-близко от 800 м</p> <p>За проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив – Бургас“ не се засягат ЗТ, но трасето граничи с една ЗЗ и преминава през две ЗЗ.</p>	<p>Свиленград – Турска и гръцка граница” Възложителят спазва заложените в Решение № 67-ОС/2008 г. на МОСВ условия и не се очаква значително въздействие върху защитените зони в резултат на реализирането на проекта.</p> <p>За проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив – Бургас“ строителните дейности се извършват изцяло в рамките на съществуващата жп линия и нейния сервитут. В решение 27-ПР/2009г. на МОСВ за проекта е преценено, че реализацията му е допустима за ЗЗ.</p>
<p><b>Обекти на КИИ</b></p>	<p><i>Засегнати обекти на НИИКН при строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения/ Бр;</i></p>	<p><b>ПЪТНИ ПРОЕКТИ</b>          Проект „Строителство на АМ „Струма“ – 15 обекта (все още в етап на проучване по Лот 2, предстои за ЛОТ 3);          Проект „Строителство на АМ „Марица“ от км 5+000 до км 70+620” – 4 обекта;          Проект „Доизграждане на АМ „Тракия“ (Стара Загора – Карнобат)” - общо 59 обекта, от които:          ЛОТ 2 - 13 обекта          ЛОТ3 - 17 обекта          ЛОТ4 – 29 обекта</p> <p>Проект „Път I-5 „Кърджали – Подкова”- 4 обекта;          Проект АМ „Калотина – София” - „Изграждане на Северна скоростна тангента на гр. София, от км 0+000 до км 16+540” – 5 бр.;          “Обходен път на град Враца” – Път I-1 (Е79) от км 0+000 до км 6+818,60 – 1 обект;</p>	<p>Проучването на трасетата на пътните обекти има положително въздействие върху откритието и документирането на културно културното наследство на Р България.</p> <p>Освобождането на трасетата включва проучване на обекта, изземване на всички подвижни артефакти и съхранението им в РИМ, където да продължат изследванията, както и да бъдат достъпни за обществеността в експозициите на музеите.</p>





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите																												
		<p>Проект „Модернизация на първокласен Път I 1 (Е-79) участък „Мездра Ботевград” – 3 обекта; ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ Проект „Разширение на метрото - гр. София” – 1 обект</p> <p>За железопътен транспорт: По Проект „Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград” има 13 обекта, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• При км 237+750 – 237+900;</li> <li>• При км 246+800 – 247+030;</li> <li>• При км 251+140 – 251+220;</li> <li>• При км 256+450 – 256+680;</li> <li>• При км 256+900;</li> <li>• При км 256+500 – 256+700;</li> <li>• При км 258+500 – 258+550;</li> <li>• При км 256+700 – 256+860;</li> <li>• При км 259+000 – 259+100;</li> <li>• При км 264+500 – 264+700;</li> <li>• При км 265+500 – 265+780;</li> <li>• При км 269+700 – 270+300;</li> <li>• При км 290+750 – 290+850.</li> </ul> <p>Установени са още три обекта при предвиденото ново трасе около гр. Симеоновград, но там до края на отчетния период не са започнали строителни дейности</p>	<p>За всеки жп обект археолозите са предвидили подходящи специфични мерки за опазването му.</p>																												
<p><b>Риск от инциденти</b></p>	<p><i>Брой инциденти за отделните видове транспорт, свързани с транспортната инфраструктура/</i></p>	<p>По данни от НСИ и ИА „Морска администрация“:</p> <table border="1" data-bbox="683 1308 1377 1412"> <thead> <tr> <th>Вид транспорт</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> <th>2011 г.</th> <th>2012 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Автомобилен транспорт</td> <td>8 010</td> <td>8 045</td> <td>7 068</td> <td>6 609</td> <td>6 639</td> <td>6 717</td> </tr> <tr> <td>Железопътен транспорт</td> <td>55</td> <td>65</td> <td>48</td> <td>39</td> <td>124</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>Воден транспорт</td> <td>13</td> <td>17</td> <td>19</td> <td>19</td> <td>8</td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Забележка: Данните за 2013 г. все още не са готови</i></p>	Вид транспорт	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Автомобилен транспорт	8 010	8 045	7 068	6 609	6 639	6 717	Железопътен транспорт	55	65	48	39	124	90	Воден транспорт	13	17	19	19	8	7	<p>За автомобилния транспорт се наблюдава спад в периода 2007-2010 г., след което броят на регистрираните инциденти остава относително постоянен. За жп транспорта индикаторът варира по години, но стойностите от последните две години са около два</p>
Вид транспорт	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.																									
Автомобилен транспорт	8 010	8 045	7 068	6 609	6 639	6 717																									
Железопътен транспорт	55	65	48	39	124	90																									
Воден транспорт	13	17	19	19	8	7																									



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
	<i>Бр.</i>		пъти по-високи от тази през 2007 г. За водния транспорт тенденциите са към намаляване към момента, но следва да се отбележи, че проектите по ОГПТ не са изпълнени в периода и индикаторът не е показателен по отношение на тях.
<b>Материални активи</b>	<i>Изградени съоръжения екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни възстановяване на екологични коридори и др. ефективност, състояние и използваемост на изградените съоръжения)/ вид;</i>	<p>Към момента е изграден и пуснат в експлоатация: ЛОТ 1 на АМ „Струма” - надлез за мечки – 1 бр - проход за вълци – 1 бр. ; - проходи за дребни бозайници под пътното платно с Ф150 – през 200-300 м – общо 56 съоръжения ЛОТ 2, 3 и 4 на АМ „Тракия” Изградени отводнителни водостоци, които да могат да бъдат използвани като прелезни съоръжения от земноводни, влечуги и дребни бозайници на км 256+650, 256+800, 256+950, 257+100, 257+250, 257+850, 258+000, 258+150, 258+300, 258+500, от 297+500 до 299+500 – през около 150 метра. Общо – 26 съоръжения</p> <p>По проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас” има изградени 3 бр. проходи за дребни животни.</p> <p>По проект „Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград” има изградени 11 бр. проходи специално за дребни животни.</p> <p>По проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас” има изградени общо 8 бр. проходи за дребни животни.</p>	<p>Освен проходите за различни видове животни за възстановяване на биологичните коридори, като такива са приспособени водостоците, със суха ивица за преминаване на дребни бозайници. Същата функция изпълняват и прокарите и подлезите за селскостопански животни и техника, мостовете и виадуктите.</p> <p>Като брой съоръженията са достатъчни, но като функционалност предстои да се уточнява в периода на експлоатация.</p> <p>Към момента няма такива наблюдения.</p> <p>За железопътен транспорт – При огледите на проходите за дребни животни не бяха забелязани следи (т.е. те не са използвани). Следва да се отбележи, обаче, че повечето от посочените проходи не са все още изцяло завършени и е възможно това да създава дискомфорт на животните, поради продължаващите строителни дейности в съответните участъци.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
		<p>По проект „Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград” са изградени проходи за преминаване на костенурки и други малки животни, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• При км 204+300 – км 204+800 - 3 бр.;</li> <li>• При км 206+157 – км 206+200 - 1 бр.;</li> <li>• При км 209+750 - км 210+160 - 4 бр.;</li> <li>• При км 210+160 – км 211+080 - 5 бр.;</li> <li>• При км 247+100 - км 251+000 има предвидени 11 бр. Предвидено е също 5 бр. водостоци в посочения участък да бъдат използвани като проходи за костенурки. Към 23.01.2014 г. са изградени 6 прохода за костенурки, два водостока и един прокар, като строителните дейности още не са завършили.</li> </ul>	
<b>Отпадъци</b>	<i>Утвърдени планове за управление на отпадъци от пристанищата/Бр.</i>	Има 5 одобрени: За пристанища Русе, Варна, Бургас, Лом – Видин, Никопол	Предприети са необходимите дейности за управление на отпадъците. Няма данни за отрицателни въздействия, свързани с отпадъци от пристанищата за периода.
	<i>Изградени съоръжения за третиране на отпадъци от корабни товари/бр., капацитет</i>	Няма данни да са изградени такива съоръжения за периода.	Няма отрицателно въздействие за периода.
	<i>Отношение на количеството генерирани към количеството депонирани</i>	100 %	Няма въздействие за периода.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
	<i>драгажни маси/ %</i>		
	<i>Място на депониране на драгажните маси</i>	Местата на депониране на драгажни маси се определят с разрешения на ИАППД и БД Черноморски район. За разглеждания период не са извършвани драгажни дейности финансирани по ОПТ. Драгажните маси изземани от района на зимовника на ИАППД се изпускат след първото островно образуване надолу по течението или под Дунав мост 1	Няма въздействие за периода.  Следва още да се обърне внимание, че драгажните маси не се депонират някъде на сушата, а на подходящи места в р.Дунав или Черно море, откъдето те постепенно се отмиват от водните течения.
	<i>Отредени територии за депониране на драгажни маси/ капацитет/ Дка; м<sup>3</sup></i>	Местата на депониране на драгажни маси се определят с разрешения на ИАППД и БД Черноморски район. За разглеждания период не са извършвани драгажни дейности финансирани по ОПТ.  Следва още да се обърне внимание, че драгажните маси не се депонират някъде на сушата, а на подходящи места в р.Дунав или Черно море, откъдето те постепенно се отмиват от водните течения.	Няма въздействие за периода.
<b>Шум</b>	<i>Засегнати жилищни и други зони с нормиран шумов режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум</i>	Към момента се одобрява предварителен проект на план за действие към стратегическите карти за шум (СКШ) за пътни участъци с над 3 млн. МПС/годишно. След одобряване на окончателния проект от МЗ, ще могат да се ползват данните от СКШ.  От Фаза 4 на проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска и гръцка граница” се засягат жилищните зони на Димитровград, Симеоновград и Любимец. За проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград	Към момента няма оплаквания за шумовото въздействие в периода на строителство. Въздействията са незначителни.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2011-2013 г.	Анализ на индикаторите
	<p><i>Ефективност на реализираните шумозащитни мерки/замерени шумови нива спрямо нормата за шум</i></p>	<p>– Турска граница” се засягат жилищните зони на гр. Свиленград и с. Капитан Андреево.</p> <p><b>Лот1 на АМ „Струма”</b> – махала Гусевци и с. Долна Диканя (жилищна зона) – изграден, в експлоатация;</p> <p><b>Път I – 5 „Кърджали – Подкова”</b> - с. Градинка и с. Върбен (мах. Масларово) (жилищна зона) - предстои пускане в експлоатация</p> <p><b>АМ „Тракия”</b> - от км 279+360 до км 279+540 (в района на село Дражево) - 180 м; от км 317+695 до км 318+495 (в района на село Железник) - 800 м.; т км 263+700 до км 263+850 (в района на град Кермен) – 150 м – изпълнено;</p> <p><b>АМ „Хемус” – СОП – гара Яна</b> - Шумозащитна стена от км 6+750 до км 7+250 – изпълнено;</p> <p>На различен етап на проектиране и изпълнение са шумозащитни съоръжения за проекти АМ „Струма” – Лот 2 и 4; Обходен път на Габрово; Път I-8 „Калотина - СОП”;</p> <p>За проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, фаза 3: „Свиленград – Турска граница” - гр. Свиленград и с. Капитан Андреево – изградени. НКЖИ по принцип не осъществява контрол на ефективността на реализираните шумозащитни мерки. Следи се шумозащитните мерки да бъдат изпълнени съгласно проектите.</p> <p>За проект „Разширение на метрото в гр. София” - обекти на шумово въздействие са наземните отсечки между МС Обеля и Ломско шосе (крайни спирки на I и II метродиаметър) и МС Младост 1-МС Ж. Кюри (I метродиаметър) пуснати в експлоатация.</p>	<p>Към момента няма данни за направени замервания на шумовите нива с изключение на изградените при с. Дражево шумозащитни екрани. Проведени са замервания от Регионална лаборатория Стара Загора към ИАОС за шумово натоварване в различни периоди на денонощието. Доказно е, че проектираните и построени шумозащитни екрани отговарят на нормите за жилищни зони.</p> <p>Няма оплаквания и сигнали за повишени и наднормени нива на шум за отчетния период за жп транспорта.</p> <p>Провеждането на замервания са включени в мониторинга на Метрополитен. Няма данни за превишаване на шумовата норма.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

**IV. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО ГЛАВА ШЕСТА НА ЗАКОНА ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ПО ЧЛ. 31 ОТ ЗАКОНА ЗА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТ И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2011 - 2013 г.**

В отчитания период, има проекти по ОПТ и ОГПТ на фаза строителство, както и участъци пуснати в експлоатация. За тях по-долу е направен преглед на начина на изпълнение на условията и мерките, поставени в издадените решения по ОВОС и ОС. Резултатите са представени при разглеждането на съответния проект.

**1. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 НА ОПТ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОГПТ**

**1.1. Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград“**

<b>Проект:</b>	Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград“: Фаза 1. Крумово – Първомай - км 164+573 до км 202+300; Фаза 2. Първомай - Димитровград - км 202+300 до км 234+554; Фаза 4. (част от фаза 2) Димитровград – Свиленград - км 234+554 до км 289+669; Фаза 3. Участък „Свиленград – Турска граница“ (Фаза 3)	
<b>Решения по ЗООС и ЗБР</b>	Решение по ОВОС № 49-12/ 18.07.2001 г. на МОСВ за участъка „Пловдив-Свиленград-граница“ – разрешава се при изпълнение на определени условия. Решение за преценка необходимостта от ОВОС № 4-ПР/12. 02.2010 г. на МОСВ за реконструкция на съществуващи електропроводи в участъка „Крумово-Първомай“ – да не се извършва ОВОС, без условия. Решение за ОС № 67-ОС/ 12.08.2008 г. на МОСВ на участъка Първомай-Свиленград – ИП се съгласува при изпълнение на определени условия и мерки Решение за ОС № 08-ОС/13.02.2008 г. на МОСВ на участъка „Свиленград-Турска граница“ – ИП се съгласува при изпълнение на определени условия.	
<b>Решение по ОВОС № 49-12/18.07.2001 г. на МОСВ за участъка „Пловдив-Свиленград“, с отразени корекции от Решение на МОСВ за потвърждаване и изменения от 30.07.2002 г.</b> <b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условията/мерките и установени нарушения за периода 2011-2013 г.</b>	
1. Да се създаде подходяща организация за изпълнение на строителството в участъците през и в населените места, като предвидените работи, вкл. и транспортни, бъдат съобразени с изискванията за здравна защита.	Изготвен е План за организация по изпълнение на строителството. Няма констатирани нарушения.	
2. Да се разработят индивидуални технически проекти за шумозащита в участъците на жп линията	Изготвени са индивидуални технически проекти за шумозащитни екрани за всяка гара.	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



през и в близост до населените места и обекти, подлежащи на шумозащита.	Изградени са шумозащитни екрани край ж.п. линията в гр. Първомай, с. Караджалово, с. Скобелево, с. Ябълково, с. Крум, гр. Свиленград и с. Капитан Андреево.
3. Предвиденото ограждане на трасето през населените места да се изпълни комбинирано с жив плет от местни растителни видове с шумозащитен ефект, които да са устойчиви на засушаване и податливи на резитба.	Мярката не е изпълнена - поради голямата височина на шумозащитните екрани (над 3 м) и на много места липсата на свободно пространство, тя е практически неизпълнима.
4. При работното проектиране да се вземат предвид предложенията на Община Димитровград за осигуряване на удобни пътно-транспортни надлези и връзки.	При проектирането са взети под внимание изискванията на община Димитровград за осигуряване на удобни пътно-транспортни надлези и връзки, като проектът е съгласуван с община Димитровград.
5. Да се възложи изготвянето на проект за техническа и биологична рекултивация, в който да се предвиди използването само на местни растителни видове. Препоръчва на инвеститора със съдействието на общинските администрации да бъдат извършени проучвания за възможностите за използване на излишни земни и скални маси, както от реализацията на проекта, така и от други проекти в съответния район.	<p>За депонирането на земни маси са сключени договори за отдаване под наем на терени в общините Димитровград, Симеоновград и Харманли. Иззетият хумус се депонира на определените за целта места, разположени в сервитута на жп линията.</p> <p><b>За участък „Крумово – Първомай”</b> Проектът за рекултивация е подаден от НКЖИ на 16.01.2012 г. и е съгласуван от МОСВ (9.03.2012 г. и 23.03.2012 г.) и МЗХ (08.02.2012 г.) Рекултивацията е извършена и е приета от приемателна комисия видно от протокол с дата 20.08.2013 г.</p> <p><b>За участък „Първомай-Димитровград”</b> Протокол от 07.10.2011 г. от среща на комисия в състав РИОСВ - Хасково и РИОСВ - Пловдив с НКЖИ, строителен надзор и изпълнител по изпълнение на мярка 20 – предлага се участъка от старата ж.п. линия от Първомай до Димитровград да се преотреди като горски фонд, остатъците от баласт да бъдат изнесени, а участъкът охумосен, да се извърши залесяване с бяла топола, черна топола и върба в участъците на пресичания на линията през водни обекти. Протокол от 21.12.2011 г. от разширена комисия за определяне на размера и границите на площи, подлежащи на рекултивация – потвърждава препоръките от Протокол от 07.10.2011 г. – да бъдат рекултивирани 212.8 дка по протежението на старата ж.п. линия между Първомай и Димитровград. Линията, насипа и всички остатъчни съоръжения са изчистени. Предстои предаване на терените към държавен горски фонд.</p> <p><b>За участък „Свиленград-Турска граница”</b> Има изготвен работен проект за рекултивация на земите в участъка на демонтираната стара жп линия.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	Проектът е съгласуван с МОСВ, МЗХ и РИОСВ - Хасково. Изпълнен е проекта за рекултивация и е приет с протокол от дата 22.08.2013 г.
6. Третирането на отпадъчни води от влакове и експлоатационните пунктове да става след получаване на необходимите разрешителни документи в съответствие със Закона за водите.	НКЖИ не извършва дейности, свързани с третиране на отпадъчни води от влаковете. Тази мярка е неприложима.
7. При работното проектиране и строителство, определянето на местата за проходи за животни и техните размери да става след консултация със специалист зоолог. Препоръчва се изграждането на обекта да бъде съобразено с проучванията, резултатите и заключенията на проекти и програми в района, насочени към опазване на околната среда.	Само за някои участъци са използвани външни експерти зоолози. Преходите се съгласуват с представители на РИОСВ и до момента няма направени предписания или наложени санкции по отношение на тях.  При теренните огледи беше установено че проходите са проектирани неравномерно - в някои участъци са на прекалено близко разстояние, а в други - няма изградени проходи.  Няма информация за конфликти с други проекти и програми в района, насочени към опазване на околната среда.
8. В срок до четири месеца след сключване на договор за изпълнение на обекта да се представи в РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково Програма за управление на дейностите по отпадъците за периода до завършване на строителните работи по проекта. В програмата да се включи и третиране на почвите под трасето и в обхвата на съществуващата жп линия.	Прилага се ПУОС за Фаза 4.1 и 4.2, съгласувани съответно на 18.12.2012 г. и 28.01.2013 г. с РИОСВ - Хасково. ПУОС включват и програми за управление на отпадъците.
9. В срок до четири месеца след сключване на договор за изпълнение на обекта да се представи в МОСВ след съгласуване с РИОСВ - Стара Загора и ИАОС План за собствен мониторинг, съобразен с препоръките на експертите по ОВОС, дадени в т. 9 на ДОВОС и изискванията на нормативната уредба. В част „води” на плана да се включат мониторингови точки в обхвата на СОЗ при с. Чешнигирово, с. Крум, с. Бисер.	За Фаза 4 са изготвени планове за мониторинг като част от одобрените ПУОС на 18.12.2012 г. и 28.01.2013 г. от РИОСВ.
10. Едновременно с работното проектиране да се възложи изготвянето на План за опазване на околната среда по време на строителство и експлоатация, в който се локализират критичните участъци и обекти; посочат се конкретни препоръки за предотвратяване на евентуално замърсяване на околната среда и се предложат конкретни мерки за защита.	Прилага се ПУОС за Фаза 4.1 и 4.2, съгласувани съответно на 18.12.2012 г. и 28.01.2013 г. с РИОСВ - Хасково
11. Да се осигури изпълнение на препоръчаните мерки за опазване на археологическите паметници по трасето, предложени в доклада на проучвателния екип, извършил теренните обхождания по трасето на жп линията.	За Фаза 3 не се е налагало извършване на спасителни археологически разкопки.  За Фаза 4 има 16 археологически обекта. Има сключени договори с „Национален археологически институт и музей при БАН” за надзор по време на строителството и проучване на обектите.
12. НКЖИ да информира писмено МОСВ, РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково за датата на сключване на договор за изпълнение на обекта не по-късно от 1	Такива писма са били изпратени за Фаза 1, Фаза 2, Фаза 3 и Фаза 4.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



месец след това. РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково да бъдат уведомени писмено за началото на строителните работи до един месец преди това.	
13. След изграждане на обекта да се представи в РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково съгласуван План за действие при аварийни ситуации.	За Фаза 4 има изготвен план за действие при аварийни ситуации като част от Плана за управление на околната среда
14. Да се представи в МОСВ необходимата информация и документация за издаване на разрешителни за ползване на воден обект и за водоползване за всеки отделен обект, съгласно Закона за водите.	За Фаза 4 има издадени общо 10 разрешителни.
<b>Решение за ОС № 67-ОС/2008 за участъка Първомай-Свиленград (не се отнася за Фаза 1)</b>	
<b>Условия по време на проектиране</b>	
1. С цел предотвратяване смъртността на бавноподвижни животни при строителството вследствие на прегазване от строителна техника, за участъците от трасето, попадащи в защитени зони, да се предвиди обезопасяването на временните пътища с преградни съоръжения за костенурки и земноводни.	Такива съоръжения са предвидени за Фаза 4.
2. За предотвратяване фрагментацията на местообитания на видовете животни, предмет на опазване, да се предвиди в периметър (50 м) около входовете и изходите на всички прокари, водостоци и други съоръжения залесяване с подходяща растителност, позволяваща използването им от видовете, предмет на опазване.	При теренните огледи беше установено, че няма специално предвидено залесяване с растителност, която да насочва животните към прокарите, водостоците и другите съоръжения. В местата, където строителството е приключило по-рано се наблюдава естествено затревяване покрай жп линията. Следва да се отбележи, че от двете страни на линията обикновено има черни пътища обслужващи околните земи и на практика не е възможно да се осигури залесяване в периметър от 50 м около съоръженията.
3. С цел опазване на природни местообитания с кодове: 6210*, 6220*, 91E0*, 62A0, 91AA, 91M0, 92A0, 3150, 3270, 5210, 6510, 91P0, местообитания на видове: голям тритон, червенокоремна бумка, жълтокоремна бумка, шипоопашата костенурка, шипобедрена костенурка, обикновена блатна костенурка, южна блатна костенурка ивичест смък, лалугер, ливаден дърдавец и др., да се определят предварително и съгласуват със съответната РИОСВ местата за депониране на хумус и временни пътища.	Условието се изпълнява като съгласуването се извършва от изпълнителя.
<b>Условия по време на строителството и преди въвеждане в експлоатация</b>	
4. Пресичането от трасето на жп линията на малки дерета, да се извършва чрез премостване, да не се изграждат на тях прагове и баражи с цел предотвратяване на фрагментацията на местообиталища на видове, предмет на опазване, за участъците от трасето, попадащи в защитени зони, при извършване на СМР.	Условието се изпълнява
5. Депонирането на строителните материали да е в границите на сервитута на жп линията, а депонирането на земните маси да се извършва на временни депа извън границите на защитени зони.	Условието се спазва. Изпълнителите сключват договори със съответните общини относно депонирането и получават необходимите разрешителни за депониране.
6. Да се извърши рекултивация след завършване на	Условието се изпълнява. В някои случаи, при



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



експлоатацията на временните пътища и депата, която да бъде извършена в подходящия вегетационен сезон с естествена, тревна растителност. Рекултивацията да се направи със засяване със смеска от диви тревни видове или със зазимяване.	желание на собствениците на имотите, временните пътища се оставят за тяхно ползване.
7. Инертните материали от старото трасе на жп линията да бъдат депонирани извън защитените зони с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.	Условието се спазва. Инертните материали от старото трасе се използват за възстановяване на нарушени терени след договаряне със съответните общини.
<b>Условия при експлоатация и извеждане от експлоатация</b>	
8. С цел възстановяване на местообитания и намаляване на негативните въздействия върху природни местообитания с кодове: 6210*, 6220*, 91E0*, 62A0, 91AA, 91M0, 92A0, 3150, 3270, 5210, 6510, 91F0 след изземване на инертните материали от стария насип на жп линията, теренът да бъде залесен и рекултивиран с естествени тревни смеси и храстови и дървесни видове (бяла и черна топола, върба, дъб)	Съгласно решение на РИОСВ - Хасково, старото трасе на ж.п. линията е почистено от каменната призма, водостоци и др., теренът е охумусен и оставен да служи като естествен биокоридор. За Фаза 2 условието е изпълнено преди края на 2010 г. За Фаза 4.1 е издаден констативен протокол № 1082/31.10.2013 г. от РИОСВ - Хасково за проведена работна среща за оглед на старото трасе на жп линията. Направена е оценка на видовия състав и състоянието на растителността. Определени са териториите от сервитута на старото трасе, подходящи да изпълняват функциите на биокоридор с цел съхраняването на местообитанията. Предписано е да се съхрани съществуващата растителност и да се отстрани старата баластова призма и да се охумуси старото трасе със слой хумус с дебелина 20 см в срок една година след премахването на старта жп линия.
9. Рекултивацията на старото трасе на жп линията да се съгласува със съответните Регионални инспекции по околната среда и водите (РИОСВ)	РИОСВ - Хасково и РИОСВ - Пловдив са участвали в комисията, изготвила плана за рекултивация. Планът е съгласуван с МЗХ и МОСВ, съответно на 8.02.2012 и 9.03.2012 г.
10. С цел опазване на природни местообитания с кодове: 6210*, 6220*, 91E0*, 62A0, 91AA, 91M0, 92A0, 3150, 3270, 5210, 6510, 91F0 за цялото трасе, попадащо в границите на защитените зони или в близост до тях, да не се засаждат инвазивни растителни видове (айлант, аморфа, псевдоакация, американски ясен, ясенolistен явор и др.) по насипа на жп линията.	За Фаза 2 условието е изпълнено преди края на 2010 г. Няма констатирани нарушения. За останалите фази в разглеждания период не са извършвани такива дейности.
<b>Смекчавачи мерки</b>	
1. В Защитена зона „Марица - Първомай” в участъка от новото трасе: 204.300-204.800 - 3 бр.; 206.157 - 206.200-1 бр. ; 209.750- 210.160-4 бр.; 210.160-211.080-5 бр. Защитена зона „Река Марица” 247.100-251.000- 16 бр.; 272.000-273.373-4 бр., да се предвидят проходи за преминаване на костенурки и други малки животни, като се използват траверси с височина не по-малка от 30 см. В тези места да не се засипват с чакъл най-малко две празнини между траверсите.	Изпълнението на мярката е констатирано с протокол от РИОСВ - Хасково: Писмо № 1580/29.07.2011 г. от РИОСВ - Хасково – потвърждава, че избраните варианти за поставяне на насочваща ограда за малки животни, както и оформянето на откоси със земя ще обезпечи безпрепятственото преминаване на животни през проходите. Констативен протокол № 705/20.09.2011 г. от РИОСВ - Хасково – проходите за дребни животни са изпълнени в съответствие с предписанията и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	<p>съгласно с писмо 26-00-2412/03.08.2009 г. от МОСВ (полиетиленова тръба с отвор Ø 500 ). Насочващата ограда към проходите е изпълнена от метална мрежа с отвори 2 см в съответствие с предписание №59/30.04.2010 г. на РИОСВ - Хасково. Канавките в района на проходите са покрити със стоманобетонни плочи. Предписания:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- периодично почистване на проходите от листа и земна маса;</li><li>- да се уведомят кметовете на общините и населените места, през които преминава ж.п. линията за изискванията за опазване и експлоатацията на проходите;</li><li>- да се оформят бреговете на всички водни обекти за безпрепятствено преминаване на животните през проходите.</li></ul> <p>Писмо № ЖИ-19067/13.10.2011 г. от НКЖИ до засегнати общини – информират за наличието на проходи за дребни животни и за дейностите, които ще осигурят нормалното им функциониране.</p> <p>Констативен протокол № 506/ 26.06.2012 г. от РИОСВ - Хасково – констатирано е, че т. 3 от констативен протокол № 705/20.09.2011 г. е изпълнена, но трябва периодично да се почистват коритата на водните обекти в зоните на пресичания от наноси и сухи дървета.</p> <p>С протокол № 885/11.09.2013 г. на РИОС - Хасково е констатирано, че са проектирани 11 бр. проходи за костенурки със светъл отвор Ø 80 в участъка от км 247+100 до км 251+000. Предвидено е също 5 бр. водостоци в посочения участък да бъдат използвани като проходи за костенурки. Предписано е да се разработи и съгласува с компетентния орган проект за използване на водостоците като проходи за костенурки.</p> <p>При терения оглед на 23.01.2014 г. беше установено, че в посочения участък вече са изградени 6 прохода за костенурки, два водостока и един прокар, като строителните дейности още не са завършили.</p>
<p>2. В Защитена зона „Река Марица” да не се допуска изсичане на дървета извън предвиденото по проект в участъците: 245.500 - 246.180 км; 247.100 - 251.000 км; 251.840 - 253.900 км; 254.000 - 254.600 км; <b>271.520 - 272.000 км</b>; 271.470 - 271.290 км</p>	<p>Мякмата се изпълнява.</p> <p>С констативен протокол № 1128 на РИОСВ - Хасково от 05.12.2012 г. са маркирани дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 247.100 до км 251.000. Направен е оглед на наличната растителност. Маркираните дървета следва да бъдат отстранени до 4 месеца след издаване на разрешението за строеж на участъка.</p> <p>С констативен протокол № 1129 на РИОСВ - Хасково от 06.12.2012 г. са маркирани дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 271.520 до км 272.000 км. Направен е оглед на наличната растителност. Маркираните дървета следва да бъдат отстранени до 2 месеца след издаване на</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	разрешението за строеж на участъка.
3. В Защитена зона „Река Марица” в участъка от новото трасе: 254.000 - 254.600 км да се запази съществуващия ръкав на р. Марица между острова и брега чрез изграждането на мостова конструкция.	Има издадено решение № 7-ПР/26.06.2013 г. за този участък, във връзка с изместване на трасето за избягване на 100-годишната вълна на р. Марица. Чрез проекта за изменение на трасето се удовлетворява и тази смекчаваща мярка.
4. В Защитена зона „Река Марица” в участъка от новото трасе: 271.520 - 272.000 км да се предвиди изкопането на нов канал между островното образувание и жп линията.	Проектантите са се съобразили с тази мярка. Строителството е в начална фаза.
5. В Защитена зона „Река Марица” в участъка от новото трасе: 227.560 - 228.640 км: при преминаване на влажни зони да не се предвиждат мерки за пресушаването им. В тези участъци да се изградят по възможност временни пътища обслужващи строежа на линията в границите на сервитута. Строителството и депонирането на земни маси да се извърши извън периода април-юни.	Мярката се изпълнява.
6. В Защитена зона „Река Марица” от новото трасе: 247.100 - 251.000 км да се предвиди и изпълни обезопасяване на подпорната стена в участъка 247.100 - 251.000 км с предпазна ограда, за ограничаване на достъпа на костенурки до ръба на подпорната стена. Предпазната ограда да е с минимална височина от 60 см.	Проектантите са се съобразили с тази мярка. Строителството на предпазната ограда все още не е започнало.
7. В Защитена зона „Река Марица” в участъците от новото трасе: <b>245.500-246.180 км</b> , 247.100-251.000, <b>км 251.840-253.900 км</b> , <b>254.000-254.600 км</b> , 271.520-272.000 км, 300.360-299.700 км да се организират комисии с участие на Инвеститора, Проектанта, РИОСВ, за предварително маркиране и последващ контрол на проведените сечи на дърветата предвидени за отстраняване.	С констативен протокол № 1100 на РИОСВ - Хасково от 28.11.2012 г. са маркирани дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 251.840 до км 253.900. Маркираните дървета следва да бъдат отстранени до 2 месеца след издаване на разрешението за строеж на участъка. С констативен протокол № 1128 на РИОСВ - Хасково от 05.12.2012 г. са маркирани дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 247.100 до км 251.000. Маркираните дървета следва да бъдат отстранени до 4 месеца след издаване на разрешението за строеж на участъка. С констативен протокол № 1129 на РИОСВ - Хасково от 06.12.2012 г. са маркирани дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 271.520 до км 272.000 км. Направен е оглед на наличната растителност. Маркираните дървета следва да бъдат отстранени до 2 месеца след издаване на разрешението за строеж на участъка. С констативен протокол № 1073 на РИОСВ - Хасково от 27.11.2012 г. са маркирани дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 242.080 до км 242.500 и от км 245.500 до км 246.180. С протокол № 885/11.09.2013 на РИОСВ - Хасково е констатирано, че все още не е проведена комисия по маркиране на дървесина, подлежаща на отстраняване в участъка от км 254+000 до км 254+600. Предписано е да се проведе такава комисия.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	<p>С протокол № 1053/17.10.2013 г. на РИОСВ - Хасково е приета без забележки проведената сеч на дърветата предвидени за отстраняване в участъка км 251+840 до км 253+900, като част от маркираната дървесна растителност дори е била запазена поради оптимизиране на сервитута.</p> <p>С констативен протокол № 1052/17.10.2013 г. на РИОСВ - Хасково са определени дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 254+000 до км 254+600. Маркираните дървета следва да бъдат отстранени след издаване на разрешението за строеж на участъка.</p>
8. В Защитени зони „Река Каялнийска” и „Марица - Първомай” да не се допуска изсичане на дървета извън предвиденото по проект в участък 212.900-213.300	Мярката е изпълнена преди отчитания период.
9. В Защитени зони „Река Каялнийска” и „Марица - Първомай” в участъка от новото трасе-212.900-213.30 маркирането, сечите и строителството в участъка 212.900- 213.300 км да се извършат след размножителния период (октомври — февруари).	Мярката е изпълнена преди отчитания период.
10. В целия участък на новото трасе в границите на защитена зона „Марица- Първомай” да се предвиди мониторинг на гнездовите находища на ливадния дърдавец и въздействието върху видовете предмет на опазване при изграждането и бъдещата експлоатация на трасето.	Мярката е изпълнена. Протокол № 404/ 25.05.2011 г. от РИОСВ - Хасково – извършва се мониторинг на видовете. Писмо № ЖИ-22221/24.11.2011 г. от НКЖИ до РИОСВ - Хасково – изпращат се 7 бр. месечни доклади по мониторинг за всички зони и видове, подлежащи на мониторинг.
11. В защитени зона „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе: 242.080 - 242.500 км да не се допуска изсичане на дървета извън предвиденото по проект в участък 242.080-242.500 км	Строителството в участъка е започнало, като вече са изсечени дървета за трасето и обслужващите пътища. Не са констатирани формални отклонения от мярката.
12. В защитени зони „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе- 242.080 - 242.500 маркирането, сечите и строителството в участъка 242.080 - 242.500 км да се извършат след размножителния период на видовете (октомври - февруари).	Съобразена е мярката.
13. В защитени зони „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе- 242.080 - 242.500 да се предвиди мониторинг на гнездовите находища на Черния Щъркел и Черната каня и въздействието върху видовете предмет на опазване по време на изграждане и експлоатация на съоръжението.	Изпълнителят е възложил извършването на мониторинга и той се изпълнява. Изготвени са 7 бр. месечни доклади за периода март-септември 2013 г. Не са установени негативни въздействия върху видовете и местообитанията извън предвидените и оценени в становището за съвместимост на проекта. Не се налага предвиждането на допълнителни мерки за видовете, предмет на опазване в защитените зони.
14. В защитени зони „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе- 242.080 - 242.500 да се организират комисии с участие на Инвеститора, Проектанта и РИОСВ за предварително маркиране на дърветата и последващ контрол върху проведените сечи на дървета предвидени за отстраняване в	С констативен протокол № 1073 на РИОСВ - Хасково от 27.11.2012 г. са маркирани дървета подлежащи на отстраняване в участък от км 242.080 до км 242.500 и от км 245.500 до км 246.180.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



участъка 242.080 - 242.500	
15. В защитена зона „Река Марица” в близост до участъците от новото трасе -245.500- 246.180 км, 247.100- 251.000 км, 251.840- 253.900 км, 254.000- 254.600 км, 271.520- 272.000 км, 271.470- 271.290 км, 300.360- 299.700 да се предвиди залесяване и 3 годишно обгрижване на едроразмерни фиданки с автохтонен произход (върба, елша, бяла и черна топола) на площ равна на площта на унищожените участъци, като точния количествен и качествен състав да бъде определен според конкретните особености на мястото, за пресъздаване на хабитат 91 ЕО*.	Мярката ще бъде изпълнена след приключване на строителните дейности. С протокол № 885/11.09.2013 на РИОСВ - Хасково е констатирано, че все още не са определени площи за залесяване.
16. В имоти 000212, 000219, 000217,000214, 000220, 000213, 000218, 000222, 000291,000288,000290 в землището на с. Сталево да се предвиди залесяване с местни видове и борба с инвазивни видове растения (айлант, аморфа, псевдоакация, американски ясен, ясенolistен явор)	До края на 2010 г. мярката не е била изпълнена. Протокол № 283/ 29.04.2010 от РИОСВ - Хасково за проверка изпълнението на мерките по ОС-67 – не са планирани дейности по залесяване (няма стартирала процедура за определяне на площи за залесяване, както и осигурен посадъчен материал). Влязло в Предписание № 59/ 30.04.2010 г. от РИОСВ - Хасково за НКЖИ. В предписанието още се изисква да се предвиди и планира механична борба с инвазивни видове в посочените имоти. Писмо № 91СМ-2073/06.07.2010 г. от НКЖИ до РИОСВ - Хасково – от изброените имоти само имоти 000.0212 и 000.0217 са засегнати от проекта, а НКЖИ има право да извършва сеч само на засегнати от ИП парцели. За тези парцели инвазивните видове са отстранени. Протокол от 29.09.2010 г. от среща с РИОСВ и ДГС Хасково – решено е ДГС да предостави терен от 250 кв.м., в близост до км 214 (подотдел 659а, землището на с. Ябълково, на границата със с. Сталево) за залесяване със семенични едроразмерни фиданки от чинар. Залесяването ще се извърши под контрола на РИОСВ - Хасково и ДГС - Хасково. С Протокол за проверка № 404 на РИОСВ - Хасково от 25.05.2011 г. е удостоверено, че компенсаторното залесяване с чинари е извършено.
17. В имоти 117017, 000224, 000220, 1116010, 116011, 116012 в землището на Димитровград да се предвидят дейности по оптимизиране на водния режим на местообитанията на видовете.	Проектантите са се съобразили с тази мярка. Изпълнението все още не е започнало.
18. В 33 „Марица-Първомай” да се предвиди създаване на гора от летен дъб с площ равна на площта на унищожения участък (приблизително 1, 2 ха), в границите на защитената зона и 3 годишно обгрижване.	Протокол № 404/25.05.2011 г. от РИОСВ - Хасково – не са приключили процедурите по определяне на територии за залесяване. Протокол от 07.03.2012 г. от комисия НКЖИ, РИОСВ-Пловдив, ДГЦ и строителен надзор – изпълнени са технологичните планове за залесяване – 4 дка летен дъб и 3 дка топола и върба в землището на с. Крушево на територията на 33 „Марица-Първомай”, в изпълнение на мерки 18 и 20. Писмо № ОВОС-660/18.10.2012 г. от РИОСВ -



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	<p>Пловдив до МТИТС – през 2009 г. са извършени две проверки, а през 2 комисии през 2011 и 2012 по изпълнение на мерки 18 и 20 от Решение 67-ОС/2008 – не са установени нарушения по условията на решенията за ОВОС и ОС. Предадени са на ДГС Първомай и те се грижат вече за насажденията.</p>
<p>19. В границите на 33 „Марица-Първомай” да се предвиди прилагане на консервационни мерки за възстановяване и поддържане на природни местообитания и местообитания на видове предмет на опазване (дейности по оптимизиране на водния режим на местообитанията и залесяване с подходящи дървесни видове).</p>	<p>Мярката се изпълнява.</p>
<p>20. В 33 „Марица-Първомай” да се създаде горски хабитат чрез залесяване и отглеждане на фиданки от бяла, черна топола и върба. Залесяването да се извърши под формата на биокоридори на обща площ от 2 ха на територията на защитената зона.</p>	<p>Протокол № 404/ 25.05.2011 г. от РИОСВ - Хасково – не са приключили процедурите по определяне на територии за залесяване по смекчаваша мярка 20. Писмо № 13967/28.07.2011 г. от НКЖИ до МОСВ – молба компенсаторна мярка 20 да се ограничи до площ от 3 декара (от държавния горски фонд в землището на с. Крушево, в 33 „Марица-Първомай”), защото няма други подходящи свободни имоти и защото ИП засяга само 2 декара от дървесната растителност в 33. Писмо № 26-00-2598/ 18.08.2011 г. от МОСВ – МОСВ не е съгласно да се промени мярка 20. Протокол от 07.10.2011 г. от среща на комисия в състав РИОСВ - Хасково и РИОСВ - Пловдив с НКЖИ, строителен надзор и изпълнител по изпълнение на мярка 20 – предлага се участъка от старата ж.п. линия от Първомай до Димитровград да се преотреди като горски фонд, остатъците от баласт да бъдат изнесени, а участъкът охумосен, да се извърши залесяване с бяла топола, черна топола и върба в участъците на пресичания на линията през водни обекти. Протокол от 21.12.2011 г. от разширена комисия за определяне на размера и границите на площи, подлежащи на рекултивация – потвърждава препоръките от Протокол от 07.10.2011 г. – да бъдат рекултивирани 212.8 дка по протежението на старата ж.п. линия между Първомай и Димитровград. Протокол от 07.03.2012 г. от комисия НКЖИ, РИОСВ-Пловдив, ДГЦ и стр. надзор – изпълнени са технологичните планове за залесяване – 4 дка летен дъб и 3 дка топола и върба в землището на с. Крушево на територията на 33 „Марица-Първомай”, в изпълнение на мерки 18 и 20. Писмо № ОВОС-660/18.10.2012 г. от РИОСВ - Пловдив до МТИТС – през 2009 г. са извършени две проверки, а през 2 комисии през 2011 и 2012 по изпълнение на мерки 18 и 20 от Решение 67-ОС/2008 – не са установени нарушения по условията</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>21. За всички засегнати зони да се предвиди мониторинг на видовете и хабитатите предмет на опазване в засегнатите защитени зони.</p>	<p>на решенията за ОВОС и ОС.</p> <p>Мярката е изпълнена за видовете и хабитатите предмет на опазване в ЗЗ „Река Марица”, ЗЗ „Марица – Първомай” и ЗЗ „Злато поле”. Протокол № 404/ 25.05.2011 г. от РИОСВ - Хасково – извършва се мониторинг на видовете. Писмо № ЖИ-22221/24.11.2011 г. от НКЖИ до РИОСВ Хасково – изпращат се 7 бр. месечни доклади по мониторинг за всички зони и видове, подлежащи на мониторинг. За останалите зони предстои да бъде изпълнявана мярката. Продължава изпълнението на мониторинга.</p>
<p><b>Решение за ОС № 08-ОС/13.02.2008 г. за участъка „Свиленград-граница”</b></p>	
<p><b>Условия по време на проектиране</b></p>	
<p>1. След отлагане на проектното трасе да се предвиди извършването на теренно обхождане в ЗЗ с участието на специалисти по флора и фауна, които да предложат най-подходящите места за оставянето на отвори за преминаване на диви животни.</p>	<p>Условието е изпълнено през 2009 г. Изпълнителят, съвместно с РИОСВ - Хасково са определили местата.</p>
<p>2. С цел предотвратяване фрагментация на местообитанията, в работен проект да бъдат предвидени многовидови проходи (височина минимум 1.5 м, ширина 1.5 м). Техният оптимален брой да бъде съобразен с числеността на популациите на видовете, предмет на опазване на зоната.</p>	<p>Условието е изпълнено през 2009 г.. Изпълнителят, съвместно с РИОСВ - Хасково са определили местата. Преценено е, че проектираните водостоци и прокари ще изпълняват функциите на проходи за дребни животни. Такива са направени на км 301+990, 304+506, 306+200 и 307+540.</p>
<p>3. Да се предвидят „пътеки” при оформянето на проходи за животни с ширина и височина над нивото на терена, позволяващи преминаването на диви животни и в периода на пълноводие или обилен дъжд.</p>	<p>Условието е изпълнено.</p>
<p>4. Да се проектират на всеки 200 м проходи за преминаване на костенурки, ако няма друго подходящо многофункционално съоръжение или водостоци в района на защитените зони. Местоположението на проходите да бъде съобразено с теренните особености и установените пътеки на костенурките. Съоръженията да бъдат с диаметър минимум 1.5 м при кръгъл профил и 1 м при квадратен профил; при кръгла тръба дъното да бъде запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица.</p>	<p>Условието е изпълнено. Преценено е, че проектираните водостоци и прокари ще изпълняват функциите на проходи за дребни животни, вкл. костенурки. Такива са направени на км 301+990, 304+506, 306+200 и 307+540.</p>
<p>5. Да се проведе подробен инструктаж на участниците в строителните и експлоатационни дейности с цел предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района.</p>	<p>Изпълнителят има задължение по договор да проведе такъв инструктаж. В първите 10 дни на работа в Натура зони, инструктажът се повтаря ежедневно.</p>
<p>6. При разработване на работния проект да се предвидят технически решения, водещи до минимизиране на насипите по трасето на жп линията в района на ЗЗ.</p>	<p>Насипите са направени в съответствие с техническите изисквания.</p>
<p><b>Условия по време на строителството и преди въвеждане в експлоатация</b></p>	
<p>1. Да не се допуска изграждане на временни пътища, както и депониране на скални и земни маси в</p>	<p>При пресичане на ЗЗ, площта на временните пътища е минимизирана, но временни пътища в ЗЗ са</p>





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



границите на ЗЗ.	използвани – не е възможно да се изгражда жп линия без временен път. Местата за депониране на скални и земни маси са съгласувани с РИОСВ - Хасково.
2. Да не се извършва базиране на строителна техника, респ. Изграждане на временни пътища и складове, в и в близост до ЗТ, по смисъла на ЗЗТ.	Условието е изпълнено. ЗМ „Лозенски път” е единствената защитена местност, която е била засегната. Границите на тази ЗМ са били променени със Заповед на МОСВ РД-701/ 19.10.2009, така че сервитута на жп линията да е изключен от ЗМ.
3. Да се извърши рекултивация на старото трасе и временните пътища. Рекултивацията да бъде извършена с естествена растителност, чрез засяване с диви тревни смески или чрез зачимяване.	МОСВ се произнася с писмо №НСЗП-304/ 16.08.2012 г., че проектът за рекултивация не подлежи на ОВОС и ОС. РИОСВ - Хасково няма забележки по проекта - Писмо БР-308/ 09.10.2012. МЗХ съгласувало проекта с Писмо № 10-3256/13.08.2012 г. МОСВ съгласува проекта 48-00-892/ 6.11.2012 г. Проектът за рекултивация е изпълнен и приет с протокол от 22.08.2013 г. на МЗХ.
<b>Условия по време на експлоатация и извеждане от експлоатация</b>	
1. Да се осигури периодичен преглед на съоръженията (междувидовидовите проходи и проходите за костенурки) около пътното платно. При необходимост да се предприемат необходимите мерки за осигуряване на нормалната им експлоатация.	Условието се изпълнява като част от техническия оглед и поддръжка на всички съоръжения свързани с жп инфраструктурата.
<b>Решение 7-ПР/26.06.2013 на МОСВ за промяна на трасето на жп линията в района на гр. Симеоновград от км 253+650 до км 259+256</b>	
<b>Условия по време на проектиране</b>	
1. Да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземните води от дейностите по реализиране и експлоатация на ИП, предвид констатации в ПУРБ на Източнобеломорски район	Изпълнителите са запознати с условието. Строителството все още не е започнало.
2. Да не се допускат сечи на естествена дървесна растителност по бреговете и островите в реката за частта на водното тяло, попадаща в ЗЗ „Река Марица“ с код BG0000578.	Изпълнителите са запознати с условието. Строителството все още не е започнало.
3. За идентифицираните три археологически обекта, които ще бъдат засегнати от реализацията на ИП, да се проведат спасителни археологически разкопки, преди началото на строителните работи, съгласно разпоредбите на Закона за културното наследство.	Условието ще бъде изпълнено като част от сключените договори с „Национален археологически институт и музей при БАН”.
4. Да бъдат изградени шумозащитни бариери за намаляване на очакваните наднормени шумови нива, от северната и южна страна на жп линията, преминаваща през жилищните зони и територии на град Симеоновград, едновременно с основния обект и те да са неразделна част от проекта, за който ще бъде издадено разрешение за строеж.	Изготвен е акустичен проект. Строителството все още не е започнало.
<b>Решение № ЕО-21/2013г. за изменение на ПУП-ПП за реконструкция на съществуващи ВЛ 20 kV и ВЛ 110 kV на територията на община Димитровград</b>	
<b>Условия по време на проектиране</b>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>Във всички участъци около железопътното трасе, в които се извършва подмяна на съоръженията на електропреносната мрежа, да се поставят полимерни изолатори върху стълбовете с цел предотвратяване смъртността на птиците</p>	<p>С констативен протокол № 866 на РИОСВ - Хасково от 11.09.2013 г. е удостоверено, че не са предвидени мерки за обезопасяването на стълбовете и електрическата мрежа по отношение на безопасността на птиците и е предписано такива мерки да бъдат предвидени във фаза строителство, като срокът за изпълнение е ноември 2013 г. Изпълнителят на проекта е представил в МОСВ документацията относно техническото решение за стълбовете. След разглеждане на документацията, МОСВ отговаря с писмо № 26-00-3251/02.01.2014 г., че условието ще бъде изпълнено с така предвиденото техническо решение.</p>
<p><b>Решение № ЕО-31/2013 за изменение на ПУП-ПП за реконструкция на съществуващи ВЛ 20 kV и ВЛ 110 kV на територията на община Харманли</b></p>	
<p>Няма поставени условия</p>	
<p><b>Решение № ЕО-33/2013 за изменение на ПУП-ПП за реконструкция на съществуващи ВЛ 20 kV и ВЛ 110 kV на територията на община Любимец</b></p>	
<p>1. Да не се допуска замърсяване на повърхностно водно тяло „река Марица, от р. Сазлийка до граница“, с код BG3MA100R001, което се засяга от ПУП-ПП (съгласно географските координати и поземлените имоти)</p>	<p>Строителни работи все още не са започнали. Условието ще бъде заложено за спазване при изпълнение на строителните работи.</p>

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 23.01.2014 г.

При обхода беше установено следното:

Фаза 1. Крумово – Първомай - км 164+573 до км 202+300 - Завършено строителството, участъкът е в експлоатация.

Фаза 2. Първомай - Димитровград - км 202+300 до км 234+554 - Завършено строителството, участъкът е в експлоатация до км 231+500.

Фаза 3: Свиленград (км 289+669) – Турска граница (км 315+655) - Завършено строителството, участъкът е в експлоатация.

Изпълнението на условията и мерките залегнали в Решенията на МОСВ за горните фази са отразени в предходните доклади по ГПМОС. Не са установени значими несъответствия по спазването им.

Фаза 4. (част от фаза 2) Димитровград – Свиленград - км 234+554 до км 289+669 и Свиленград (297+698) до Гръцка граница (300+685).

Участъкът Свиленград (297+698) до Гръцка граница (300+685) е завършен и е в експлоатация.

Фаза 4. Димитровград – Свиленград - км 234+554 до км 289+669. Този участък е в етап на строителство. Строи се на 2 фази – 4.1 и 4.2.

Развитие от предишния теренен оглед има в участък 4 на фаза 4.2, където е започнало строителството от 6.01.2014 г и е още в начален етап.

#### **Фаза 4.1 е от км 231+500 до км 266+000. Разделена е на 4 участъка:**

Участък 1 – гара Димитровград км 231+500 до км 234+900 - Продължава строителството. Няма заложени в Решението по ОВОС на МОСВ мерки, касаещи биологичното разнообразие.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Участък 2 – Димитровград - Симеоновград км 234+900 до км 253+650 - В момента е в строителство.

Мерките от решенията, цитирани по-горе, са изпълнени. В участъка има предвидени проходи за дребни животни. Има и водостоци с диаметър 100 и 150 см. Проходите са с диаметър 80 см. На места линията е завършена и предстои пускане в експлоатация на отделни участъци.



Сн. 1 Завършен участък от Участък 2 на Фаза 4.1. Предстои пускане в експлоатация

В защитени зони „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе- 242.080 - 242.500 е извършен мониторинг на гнездовите находища на черния щъркел и черната каня и въздействието върху видовете предмет на опазване. Очаква се окончателния доклад от извършения мониторинг.



Сн. 2 Част от защитени зони „Река Марица” и „Злато поле”.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



С протокол № 885/11.09.2013 г. на РИОСВ - Хасково е констатирано, че са проектирани 11 бр. проходи за костенурки със светъл отвор ф80 в участъка от км 247+100 до км 251+000. Предвидено е също 5 бр. водостоци в посочения участък да бъдат използвани като проходи за костенурки.

Тереният оглед в участъка установи, че към този момент са изградени 6 прохода за костенурки, два водостока и един прокар, като строителните дейности още не са завършили. Предстои засипване на казанчетата на проходите с трошен камък.



Сн. 3 и 4 Изградени проходи за дребни животни. Предстоят довършителни работи по тях.

Работи се и по укрепване на насипа с геотекстил и едри камъни за предпазването му от 100-годишна вълна по р. Марица.



Сн. 5. Заскаляване на насипа за предпазване от 100-годишна вълна по р. Марица

**Установени недостатъци:**

- Наблюдават се нарушения на крайречната растителност. Трасето е в непосредствена близост до коритото на р. Марица и в ЗЗ „Река Марица“;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Канавките в участъка са дълбоки и с почти отвесни стени, което пречат за свободното излизане от тях на попаднали животни, напр. костенурки.



Сн. 6 Открити, дълбоки канавки до насипа на жп линията

Пропуски по конкретни мерки:

- За предотвратяване фрагментацията на местообитания на видовете животни, предмет на опазване, да се предвиди в периметър (50 м) около входовете и изходите на всички прокари, водостоци и други съоръжения залесяване с подходяща растителност, позволяваща използването им от видовете, предмет на опазване.

На този етап няма извършено залесяване.

- В защитена зона „Река Марица“ от новото трасе: 247.100 - 251.000 км да се предвиди и изпълни обезопасяване на подпорната стена в участъка 247.100 - 251.000 км с предпазна ограда, за ограничаване на достъпа на костенурки до ръба на подпорната стена. Предпазната ограда да е с минимална височина от 60 см.

На този етап няма поставена предпазна ограда.

- С цел предотвратяване смъртността на бавноподвижни животни при строителството вследствие на прегазване от строителна техника, за участъците от трасето, попадащи в защитени зони, да се предвиди обезопасяването на временните пътища с преградни съоръжения за костенурки и земноводни.

Няма изградени предпазни съоръжения около временните пътища на фаза 4, попадащи в защитените зони.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 7 и 8. Временни пътища

Участък 3 – км 253+650 до 259+400 - не е започнало още строителството.

Участък 4 – км 259+400 до 266+000 - в момента е в строителство, което е спряно от ноември 2013 г. Няма предвидени проходи за животни.

**Фаза 4.2 е от км 266+000 до км 297+698. Разделен на 6 участъка:**

Участък 1 – Любимец - Свиленград км 287+450 до км 294+700. Завършено е строителството.

По изпълнение на мерките от решенията, цитирани по-горе, има заложени три прохода при км 287+950, 290+550, 292+875, които са изпълнени. Отвор – Ø 50. Проходите са запълнени 1/3 до 1/2 с пръст. Има и водостоци и мостови съоръжения които могат да се ползват като проходи. Част от констатираните преди недостатъци са отстранени. Канавките са покрити при проходите и подстъпите към тях са насипани (сн. 9 и 10).



Сн. 9. Проход с покрита канавка пред него и насип от почва за достъп до тръбата



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 10. Проход с покрита канавка пред него и насип от почва за достъп до тръбата

От есента скатът на жп линията е озеленен с хидропосев (сн. 11)



Сн. 11. Озеленяване чрез хидропосев на ската на жп линията

**Установени недостатъци:**

- Канавките са с отвесни стени и е невъзможно преминаване им от дребни животни.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 12 Открити, дълбоки канавки с отвесни стени до насипа на жп линията

Участък 2 – гара Свиленград км 294+700 до 297+698. В строителство, в начален етап.

Участък 3 – гара Любимец, км 285+150 до 287+450 не е започнало още строителството.

Участък 4 – Харманли – Любимец, км 271+000 до 285+150. Започнало е строителството от 6.01.2014 г и е още в начален етап.

По време на огледа се извършваше изсичане на дървесна и храстова крайречна растителност. Трасето е в непосредствена близост до р. Марица.

Относно мярка: В Защитена зона „Река Марица” в участъка от новото трасе: 271.520 - 272.000 км да се предвиди изкопаването на нов канал между островното образувание и жп линията - проектантите са се съобразили с тази мярка. Строителството все още е в начален етап.



Сн. 13. Строителство още в начален етап при км 271+500





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Заложени по проект са 7 прохода за дребни животни с диаметър  $\varnothing$  50 и един проход с диаметър  $\varnothing$  100.



*Сн. 14 Полагане на водостоци на участък 4 от фаза 4.2*



*Сн. 15. Ширината на разкривката на места достига до 50 – 60 м*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 16. Изсечена крайречна дървесна растителност

Участък 5 – км 266+000 до 271+000. Не е в строителство.

Участък 6 – Свиленград до гръцката граница. Завършено строителството.

#### **Уточнение:**

Съгласно писмо на МОСВ №№ 26-00-3251 и 26-00-3250 от януари 2014 г., условието поставено в Решение № ЕО-21/2013 „Във всички участъци около железопътното трасе в които е извършена подмяна на съоръженията на електропреносната мрежа, да се поставят полимерни изолатори върху стълбовете на електропроводите, с цел предотвратяване смъртността на птиците” ще бъде изпълнено след реализирането на техническото решение предвидено от Изпълнителя.

Въз основа на описаното по-горе, могат да се формулират следните **препоръките**, които частично се покриват с направените в трети шестмесечен доклад по наблюдение и контрол (представен на КН през м. ноември, 2013 г.), както следва:

1. *Направеното предписание (в изпълнение на Решение № ЕО-21/2013г.) с констативен протокол No. 866 на РИОСВ - Хасково от 11.09.2013 г. и писмо на МОСВ №№ 26-00-3251 и 26-00-3250 от януари 2014 г., отнасящо се до обезопасяването на стълбовете и електрическата мрежа по отношение на безопасността на птиците, да бъде изпълнено въз основа на дадените указания от компетентните органи.*

2. *Да се осигури изпълнението на всички поставени мерки (за фаза 4.1.), за които е констатирано неизпълнение към момента на извършените теренни обходи, отнасящи се до извършването на залесяване, поставяне на предпазни огради, предвиждане на проходи за животни и пр.*

3. *Да се полагат повече грижи за опазване на растителността край р. Марица, особено в защитените зони.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

## 1.2. Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас”

<p><b>Проект:</b></p>	<p>„Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас”</p> <p>Позиция 1. Рехабилитация на железопътната отсечка Михайлово - Калояновец, включително главните коловози в гарите Михайлово и Калояновец, с приблизителна разгъната дължина на железния път 21 км.</p> <p>Позиция 2. Рехабилитация на железопътните отсечки Стара Загора – Завой (до км 190+590 в междугарието Ямбол - Завой) и Завой – Зимница (от км 192+706 до входната стрелка на гара Зимница), включително главните коловози и гарите Стара Загора и Ямбол и всички гари и спирки между тях с приблизителна разгъната дължина на железния път 120 км.</p> <p>Позиция 3. Рехабилитация на железопътната отсечка Церковски – Карнобат, включително главните коловози в гара Церковски с приблизителна разгъната дължина на железния път 28 км и подновяване на железния път в отсечката Карнобат - Бургас, включително главните коловози в гарите Карнобат и Бургас и всички спирки и гари между тях, с приблизителна разгъната дължина на железния път 122 км.</p>
<p><b>Решения по ЗООС и ЗБР</b></p>	<p>Решение № 27-ПР/26.09.2009 г. на МОСВ да не се извършва ОВОС и ОС. Има поставени условия.</p> <p>Решение № СЗ-63-ПР/24.07.2013 на РИОСВ Стара Загора за „Изграждане на ново трасе на жп линията от км 190+590 (междугарието Ямбол - Завой) до км 192+706 (междугарие Завой – Зимница)”.</p>
<p><b>Решение № 27-ПР/26.09.2009 г. на МОСВ Условия/Мерки</b></p>	<p><b>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2011 - 2013 г.</b></p>
<p>1. Депонирането на строителни материали да се извършва в границите на сервитута на ж.п. линията.</p>	<p>Условието се спазва: Материалите се депонират в сервитутите на гарите, където има достатъчно предвидени за целта територии.</p>
<p>2. Прилежащите на смяна инертни материали да бъдат депонирани извън защитените зони с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.</p>	<p>Условието се спазва: няма констатиран нарушения и подадени сигнали за такива.</p>
<p>3. С цел преодоляване на фрагментацията на местообитанията и преодоляване на генетичната изолация на екземплярите от двете страни на жп линията за видовете, предмет на опазване в защитени зони „Керменски възвишения” и „Река Тунджа-1” да се предвиди изграждане на поне 2 прохода за дребни животни на всеки километър в границите на защитените зони в зависимост от техническите възможности.</p> <p>- Новите проходи трябва да бъдат с диаметър минимум 300 мм, да бъдат положени под предпазния пласт или по-ниско от него и дъното запълнено до 2/3 от профила с пясък или пръст до формиране на плоска ивица.</p>	<p>Условието е спазено.</p> <p>На работна среща проведена 06.03.2012 г. с представител на РИОСВ - Стара Загора са одобрени местата на проходите за дребни животни, както следва:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. В междугарието Коньово - Кермен от км 152+000 до км 153+500 да бъдат проектирани и изградени 3 бр. проходи за дребни животни.</li> <li>2. В междугарието Коньово - Кермен от км 157+000 до км 158+200 да бъдат проектирани и изградени 2 бр. проходи за дребни животни.</li> <li>3. В междугарието Ямбол - Завой от км 189+000 до</li> </ol>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>- За проходи могат да бъдат използвани съществуващите водостоци, като в тях допълнително бъдат изградени странични пътеки „крила“, по които да преминават животните.</p>	<p>км 191+590 да бъдат проектирани и изградени 5 бр. проходи за дребни животни.</p> <p>4. В междугарието Ямбол - Завой от км 191+590 до км 191+700, да бъдат проектирани 1 бр. проходи.</p> <p>Проектите за проходите са одобрени от РИОСВ Стара Загора с писмо с изх.№ КОС - 01 - 2797 от 04.07.2012 г.</p> <p>За междугарието Ямбол - Завой има Решение № СЗ-63-ПР/2013 от 24.07.2013 г. на РИОСВ - Стара Загора за преценка за ОВОС във връзка с изместване на трасето. В този програмен период ще се извърши само проектирането.</p> <p>В участъка Коньово-Кермен вече са положени тръбите на три от проходите, но проходите като цяло все още не са напълно завършени. Предстои да бъдат изградени канавките пред проходите и съответно да бъдат покрити с капаци (стоманобетонни плочи) на 2.5 м в двете посоки. Предстои запълването на дъното на проходите с пясък и пръст, запълващи до 2/3 от профила до оформяне на плоска ивица. Тези дейности, както и изграждането на останалите проходи, ще бъде извършено на по-късен етап като част от другите строителните дейности.</p> <p>В останалите участъци, изграждането на проходите за животни все още не е започнало.</p>
<p>4. Канавките пред проходите да бъдат покрити на 2.5 м в двете посоки от двете страни на ж.п. линията.</p>	<p>Условието е залегнало в проектите и ще бъде изпълнено при завършването на проходите.</p>
<p>5. Броят и местата на преминаване да бъдат съгласувани със съответната РИОСВ</p>	<p>Условието е спазено.</p>

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 15.01.2014 г.

#### По изпълнението на мерки и условия:

- По условие 3: „С цел преодоляване на фрагментацията на местообитанията и преодоляване на генетичната изолация на екземплярите от двете страни на жп линията за видовете, предмет на опазване в защитени зони „Керменски възвишения” и „Река Тунджа-1” да се предвиди изграждане на поне 2 прохода за дребни животни на всеки километър в границите на защитените зони в зависимост от техническите възможности.
- Новите проходи трябва да бъдат с диаметър минимум 300 мм, да бъдат положени под предпазния пласт или по-ниско от него и дъното запълнено до 2/3 от профила с пясък или пръст до формиране на плоска ивица.
- За проходи могат да бъдат използвани съществуващите водостоци, като в тях допълнително бъдат изградени странични пътеки „крила“, по които да преминават животните.”



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Изработени са проекти за изпълнение на проходите, които са съгласувани с РИОСВ - Стара Загора (писмо с изх. № КОС - 01 - 2797 от 04.07.2012 г.), като на работна среща на 06.03.2012 г. с представител на РИОСВ - Стара Загора са определени местата на проходите, а именно:

1. *В междугарието Коньово - Кермен от км 152+000 до км 153+500 да бъдат проектирани и изградени 3 бр. проходи за дребни животни.*

Всички проектирани проходи за дребни животни са частично изградени, като са заложени предвидените полипропиленови тръби с диаметър съответно 300 и 500 мм. За всички проходи предстои да бъдат извършени довършителни дейности, а именно:

- завършване на откосирането към съседни терени;
- запълване на дъното на проходите с пясък и пръст до 2/3 от профила до оформяне на плоска ивица;
- доизграждане на канавките;
- покриване на канавките с капаци на 2.5 м в двете посоки.

- ✓ На км 152+760 има изграден проход от полипропиленова тръба с диаметър 300 мм и челна бетонова стена. Предстои да бъдат изградени канавките пред прохода и съответно да бъдат покрити с капаци на 2.5 м в двете посоки. Предстои запълването на дъното на прохода с пясък и пръст, запълващи до 2/3 от профила до оформяне на плоска ивица. Откосирането към съседните терени не е завършено (Сн. 1).



Сн. 1. Проход от полипропиленова тръба с диаметър 300 мм на км 152+760

- ✓ На км 152+886 е изграден проход от полипропиленова тръба с диаметър 500 мм под предпазния пласт. Изградена е челната бетонова стена. Предстои завършване на откосирането към съседните терени, както и запълването на дъното на прохода с пясък и пръст, запълващи до 2/3 от профила до оформяне на плоска ивица и покриването на канавките с капаци на разстояние от 2.5 м в двете посоки.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- ✓ На км 153+442 е изграден проход от полипропиленова тръба с диаметър 300 мм под предпазния пласт. Изградена е челната бетонова стена. Частично са оформени и канавките. Извършено е откосиране към съседните терени. Предстои запълването на дъното на прохода с пясък и пръст, запълващи до 2/3 от профила до оформяне на плоска ивица, както и покриването на канавките с капаци на разстояние от 2.5 м в двете посоки.
- 2. *В междугарието Коньово - Кермен от км 157+000 до км 158+200 да бъдат проектирани и изградени 2 бр. проходи за дребни животни.*
  - ✓ На км 157+867 е изграден проход от полипропиленова тръба с диаметър 300 мм и челна бетонова стена. Предстои да бъдат изградени канавките пред прохода и съответно да бъдат покрита с капаци на 2.5 м в двете посоки. Предстои запълването на дъното на прохода с пясък и пръст, запълващи до 2/3 от профила до оформяне на плоска ивица (Сн. 2).



Сн. 2. Изграден проход за дребни животни при км 157+867

- ✓ На км 157+328 е изграден проход от полипропиленова тръба с диаметър 500 мм и челна бетонова стена. Предстои оформяне на канавките и откосиране към съседните терени, както и запълването на дъното на прохода с пясък и пръст.
- 3. *В междугарието Ямбол - Завой от км 189+000 до км 191+590 да бъдат проектирани и изградени 5 бр. проходи за дребни животни.*

В това междугарие се извършват строителни дейности, като до 15 януари 2014 г. са заложили и частично изпълнени 3 броя проходи за дребни животни (фиг. 3). Предстои да бъдат изпълнени следните довършителни дейности: завършване на откосирането към съседни терени; запълване на дъното на проходите с пясък и пръст до 2/3 от профила до оформяне на плоска ивица; доизграждане на канавките; покриване на канавките с капаци на 2.5 м в двете посоки.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 3. Етап от изграждането на проходи за дребни животни в междугарието  
Ямбол – Завой.

4. В междугарието Ямбол - Завой от км 191+590 до км 191+700, да бъдат проектирани 1 бр. проходи.

В това междугарие не се извършват строителни дейности и съответно не е изпълнен планираният проход.

От предвидените в Решение № 27-ПР/2009 на МОСВ от 26.09.2009 г. общо 5 броя проходи за дребни животни в междугарието Ямбол - Завой, три попадат в участъци, в които на този етап не са започнали строителни дейности, но тяхната реализация е предвидена в идейния проект по изместване на трасето.

Съгласно решението на МОСВ, за проходи могат да се използват и съществуващите водостоци, като в тях се изградят странични пътеки „крила”, по които да преминават животните. На този етап съществуващи водостоци не са изградени като проходи за животни, като в решението на РИОСВ - Стара Загора (писмо с изх. № КОС - 01 - 2797 от 04.07.2012 г.) не е посочена нуждата от изграждането им. При терения оглед на жп участъка бе констатирано, че съществуващите водостоци през по-голямата част от годината могат ефективно да изпълняват функцията на проходи за дребни животни и хищни бозайници без допълнителни странични пътеки („крила”), тъй като те са проходими, дъното на всички е запълнено с пръст и дребен чакъл и се наводняват само при силни валежи и снеготопене за кратък период.

- По условие 2: Прилежащите на смяна инертни материали да бъдат депонирани извън защитените зони с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.

Условието се спазва. Временно депонираните инертни материали са извън границите на ЗЗ „Керменски възвишения”.

*Въз основа на описаното по-горе, не се налага формулирането на препоръките към начина на изпълнение на този проект.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

### 1.3. „Модернизация на жп линията „София - Пловдив“

<p><b>Проект:</b></p>	<p>„Модернизация на жп линията „София - Пловдив“ ЛОТ 1. София – Елин Пелин и Септември – Пловдив. Участъкът София – Елин Пелин не е обект на този програмен период Участъкът Септември – Пловдив, е разделен по обособени позиции, както следва: - Позиция 1 – „Септември-Пазарджик“. - Позиция 2 – „Пазарджик-Стамболийски“. - Позиция 3 – „Стамболийски-Пловдив“. ЛОТ 2 Участъкът Елин Пелин – Септември</p>
<p><b>Решения по ЗООС и ЗБР</b></p>	<p>Има издадени от МОСВ: • Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 12-ПР/2010 г. – да не се извършва ОВОС за участък Септември – Пловдив, има поставени условия; • Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 13-ПР/2010 г. – да не се извършва ОВОС за участък София – Елин Пелин, има поставени условия; • Становище на МОСВ Изх. № НСЗП-5518/14.03.2011 г. – да не се изготвя оценка за съвместимост, няма поставени условия.</p>
<p><b>Решение № 12-ПР/2010 г. на МОСВ Условия/Мерки</b></p>	<p><b>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2011 - 2013 г.</b></p>
<p>1. Да се обсъди възможността за изграждане на пешеходен подлез при с. Мокрище, с цел безконфликтно преминаване на хора от двете страни на ж.п. линията.</p>	<p>В проекта е предвиден такъв подлез. Ще бъде изпълнен при строителството. Подлезът е съгласуван с Общинската администрация и с кмета на село Мокрище. До края на отчетния период строителството все още не е започнало.</p>
<p>2. Да се поставят постоянни шумозащитни прегради между жилищните терени на с. Мокрище и трасето на ж.п. линията.</p>	<p>В района на село Мокрище е подготвен проект за част „Акустична за шумозащитни екрани“, съгласно изискванията на Закон за защита от шума в околната среда, Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда и Наредба № 4 за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството. Въз основа на акустичните оразмерявания от ляво на жп линията е проектиран транспортен шумозащитен екран с дължина 433м, а от дясно два екрана с дължина съответно 179 м и 514 м. Така изготвения технически проект е съгласуван с РЗИ - Пазарджик на 21.06.2013 г. и по-късно внесен в МРР с искане за издаване на Разрешението за строеж. На 20.11.2013 г. МРР издава Разрешението за строеж № 67.</p>
<p>3. Депонирането на строителните материали да се извършва в границите на сервитута на ж.п. линията и подлежащите на смяна инертни материали да бъдат депонирани извън защитените зони с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.</p>	<p>До края 2013 г. строителството все още не е започнало.</p>
<p>4. С цел преодоляване на фрагментацията на местообитания и генетична изолация на екземплярите от двете страни на ж.п. линията за видовете, предмет на опазване в защитени зони BG0000578 „Река Марица“ и BG0002057 „Бесапарски ридове“ да се предвиди изграждане на поне 3 прохода за</p>	<p><b>До края 2013 г. строителството все още не е започнало.</b>  В проекта е предвидено за проходи да се използват съществуващи и нови водостоци, като и кръглите и плочестите отговарят на изискванията на МОСВ по отношение на размерите. В обхвата на целия проект ще бъдат изпълнени/рехабилитирани 60 водостока.</p>





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>дребни животни на всеки километър в границите на защитените зони.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Новите проходи да бъдат с диаметър минимум 500 мм, положени под предпазния пласт или по-ниско от него и дъното им да е запълнено до 2/3 от профила с пясък или пръст до формиране на плоска ивица.</li> <li>• Ако проходите са правоъгълни напречните им размери не могат да бъдат по-малки от 350/350 мм. За проходи могат да бъдат използвани съществуващите водостоци, като в тях допълнително бъдат изградени странични пътеки “крила”, които да позволяват преминаването на животните. Тези крила, трябва да бъдат съобразени с височината на водата във водостока и възможността за достъп на животните към тях.</li> </ul>	<p>В границите на защитените зони BG0000578 „Река Марица“ и BG0002057 „Бесепарски поляни“, при изграждането на водостоците, ще бъде спазено изискването на МОСВ в тях допълнително да бъдат изградени странични пътеки „крила“, които да позволяват преминаването на животните. Тези крила ще бъдат съобразени с височината на водата във водостока и възможността за достъп на животните към тях.</p>
<p>5. Броят и местата за преминаване да бъдат съгласувани със съответната РИОСВ.</p>	<p>На 12.02.2014 г. ще се проведе комисия за определяне на местоположението и вида на проходите с представители на РИОСВ – Пловдив и РИОСВ – Пазарджик.</p>

## 2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 2 НА ОПТ И ПЪТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОГПТ

За изминалия период до етап строителство/експлоатация са следните обекти:

- *Проект „Доизграждане на АМ „Тракия“ (Стара Загора – Карнобат)*
- *Проект „Строителство на АМ „Струма“*
- *Проект „Строителство на АМ „Марица“ от км 5+000 до км 70+620”*
- *Проект „Връзка на АМ „Хемус“ със „СОП – п.в. Яна“*
- *Проект „Софийски околновръстен път- Западна дъга”*
- *Проект „Път I-5 „Кърджали – Подкова”*
- *Обход на град Монтана – I-1 (E-79)” от км 102+060 до км 114+512*
- *Обходен път на град Враца” – Път I-1 (E79) от км 0+000 до км 6+818.60*
- *Обход на град Габрово с тунел под връх „Шипка” – I-5 (E-85)” от км 0+000 до км 31+000*

За всеки проект са разгледани само мерките и условията, които не са изпълнени, изпълнени са некачествено или са в процес на изпълнение, съгласно решенията по ОВОС/ОС.

Особено внимание е обърнато на компонентите и факторите, за които са идентифицирани потенциални рискове за компрометиране на мерките в краткосрочен и средносрочен бъдещ период – биоразнообразие, води, ландшафт, шумозащитни съоръжения. Визира се предстоящата дългосрочна експлоатация на изградените трасета и съоръженията по тях.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

## 2.1. Строителство на АМ „Струма”

Всички данни и коментари по обекта се отнасят за периода до 31.12.2013 г., независимо, че последния обход е извършен през януари 2014 г.

<b>Проект:</b>	<b>„Строителство на АМ „Струма”</b>
<b>Решения по ЗООС и ЗБР</b>	Решение по ОВОС № 1-1/2008 г.; Решение по ОВОС № 5-3/2010 г.; Решение № 28-ПР/02.10.2009 г.; Решение № 25-ПР/2011 г.; Решение № 42-ПР/2012 г. на МОСВ; Решение № 1-ПР/2013 г., Решение № ЕО-7/2013 г., Решение № 3-ПР/2013 г.; Решение № ЕО-25/2013 г.;
<b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условията/мярката и установени нарушения</b>
<b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА НА ПРОЕКТИРАНЕ</b> По отношение на за ЛОТ 1 и ЛОТ 4	<b>Всички изисквания за етапа на проектиране са изпълнени и включени в разрешенията за строеж и допълненията към тях.</b>
<b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА ПРЕДИ ЗАПОЧВАНЕ НА СТРОИТЕЛСТВО</b> По отношение на за ЛОТ 1 и ЛОТ 4	Мерките и условията са заложили в разрешителното за строителство на обектите. По-голямата част от тях са и задължителни условия за изпълнение в Наредба № 3 за съставяне на актове и протоколи по време на строителство. Издадени са всички разрешителни за ползване на воден обект.
31.1. Извършването на периодичен контрол на състоянието (замърсеност и дебит) на повърхностните води и на водоотвеждащите съоръжения (проводимост) – пътни канавки, водостоци и др.	Състоянието на водите към момента се следи от БД ЗБР, а проводимостта на съоръженията – канавки и водостоци са дейности влизаци в задълженията на РПУ и фирмите поддържащи РПМ. Към момента не може да се прецени качеството на поддръжката на пътищата, поради ранния етап – начало на експлоатацията за ЛОТ 1. Към момента ЛОТ 4 условията е неприложимо.
<b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА НА СТРОИТЕЛСТВО</b> По отношение на ЛОТ 1 и ЛОТ 4	<b>Условията се изпълняват.</b>
<b>НЕКАЧЕСТВЕНА ИЗПЪЛНЕНИ УСЛОВИЯ:</b> 32. Да се изготви и съгласува проект за техническа и биологична рекултивация, съгласно Наредба № 26/02.10.1996 г. Проектът да бъде съобразен с изискванията на Наредба № 1/12.01.2004 г. за борба с ерозията и свлачищата в горския фонд и строежа на укрепителни съоръжения, за участъците от автомагистралата, където има потенциална опасност от възникване на ерозионни и свлачищни процеси.	За трасето на АМ Струма – участък Лот 1 и ЛОТ 4 са изготвени проекти за ландшафтно оформяне. Те са съгласувани с РИОСВ - София и РИОСВ - Благоевград. Самите проекти са разработени така, че се явяват и като биологическо укрепване на пътните откоси по магистралата. <b>Качеството на рекултивацията и озеленяването по пуснатата в експлоатация отсечка на ЛОТ 1 е спорно.</b> <b>Проектът не е реализиран.</b> Само на определени участъци са засадени винивално растителност, предимно храсти. Голяма част от откосите не са покрити с хумус. Площите не са затревени. На отделни места има проява на ерозия.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>33. Да се изготви и съгласува със съответните компетентни органи проект за техническа и биологична рекултивация, съгласно Наредба № 26/02.10.1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт, като се осигури оползотворяване на хумусния слой. Проектът:</p> <p>33.1. да бъде съобразен с изискванията на Наредба №1/12.01.2004 г. за борба с ерозията и свлачищата в горския фонд и строежа на укрепителни съоръжения, за участъците от АМ, където има потенциална опасност от възникване на ерозионни и свлачищни процеси;</p> <p>33.2. да включва още: повлияни и ерозирани терени по време на строителството и експлоатацията на отделните участъци от трасето; площадките за временно съхранение на строителни материали и хумусния слой. Съгласувания проект да се представи в РИОСВ - София и РИОСВ - Благоевград.</p>	<p>Няма информация дали е изготвен друг проект за техническа и биологична рекултивация, различен от проекта за ландшафтно оформяне, който съдържа и биологично укрепване на откосите.</p>
<p><b>Решение по ОВОС № 5-3/2010 г. на МОСВ Условие 4) - да се изготви ландшафтно-устройствен проект за трасето, предмет на инвестиционното предложение. В проекта да се предвиди използването за озеленяване на местни растителни видове. Проектът да се съгласува с РИОСВ - Благоевград.</b></p>	<p>Проектът е в процес на съгласуване.</p>
<p><b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ ЗА ЛОТ 1 (към момента във фаза експлоатация)</b></p>	<p>Условията се изпълняват.</p>
<p><b>НЕКАЧЕСТВЕНО ИЗПЪЛНЕНИ УСЛОВИЯ:</b></p>	
<p><i>IV. По време на експлоатация и извеждане от експлоатация:</i></p> <p>44. За предпазване на сблъсък на птици всички мостови съоръжения да бъдат осигурени с шумозащитни и светлосащитни мерки - полимерни полутунели с достатъчни за проветряване отвори.</p>	<p>Неясно условие. Не се изпълнява.</p>
<p>45. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при необходимост да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на противощумни огради, залесяване и др.</p>	<p>Няма данни към момента от мониторинга. Ранен етап на експлоатация.</p>
<p>46. Отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.</p> <p>Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ - София и РИОСВ - Благоевград в срок до един месец след сключването им.</p>	<p>Договор за предаване на отпадъците от обекта за периода на експлоатация се сключва от фирмата за поддръжка на пътя, която се избира по ЗОП.</p> <p>Същата сключва договора съобразно манипулационния план за поддръжка на пътното тяло.</p> <p>Към момента такава фирма не е избрана.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>47. Да не се допуска необезопасено складиране на сол, луга и други препарати за зимно обезопасяване на пътя в обхвата на санитарно-охранителни зони на питейни и минерални водоизточници и в близост до открити водни течения.</p>	<p>Мярката не е актуална. Технологиите за поддръжка на АМ изключват складиране на такива материали в обхвата на обекта. Те се складира в пунктове от където се вкарват в специализирани автомобили за поддръжка на пътищата при зимни условия.</p>
<p><b>V. Мерките по чл.96, ал.1 т.6 от Закона за опазване на околната среда</b> 14. Да се осигури покриването с хумус и укрепването биологически на нескалните откоси на изкопите и насипите в отделните участъци от трасето</p>	<p>По трасето има отделни участъци, които са запръстени и с положен хумусен пласт. Върху тях са изпълнени частично залесяване. По-голява част от откосите не са засадени с растителност, не са и затревени. При част от тях се забелява ерозия.</p>
<p>22. Да се осигури периодичен преглед на съоръженията около пътното платно. При необходимост да се предприемат необходимите мерки за осигуряване на нормалната им експлоатация.</p>	<p>Експлоатацията не е на този етап.</p>
<p>23. Да се осигури наблюдение на състоянието на крайпътната растителност, особено на ефекта от озеленителните мероприятия, като особено внимание се обърне на пътните откоси. При необходимост да се вземат допълнителни мерки (смяна, допълнителни озеленителни работи и пр.). Да се предвиди гаранционен срок от мин. 2 години за доказване на ефекта от осъществяването на проектите за озеленяване.</p>	<p>За ЛОТ 1 - Тази препоръка не се прилага. В проекта за ландшафтно оформяне не е предвидена поддръжка на растителността в продължение на 2 години – гаранционен срок. За ЛОТ 4 – не е на този етап на изпълнение</p>
<p>24. Да се осигури своевременно почистване и рекултивирание на площадките за временно съхраняване на насипни строителни материали и строителни отпадъци.</p>	<p>Всички площи са почистени, но не са рекултивирани.</p>

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 17.01.2014 г.

#### **Лот 1 – „Дупница – Благоевград”: - Отсечката е в експлоатация** **Биоразнообразие**

Всички инженерни изисквания при изграждането на многовидов подлез за опазване на мечка, опазване на вълк и многовидови проходи са спазени. Не се осъществява управление на периметъра на съоръженията, тъй като тази площ попада извън сервитута на магистралата и не съществуват законови възможности това управление да бъде реализирано от строителя. Не се осъществява и мониторинг върху използването на съоръженията от диви животни, съответно такива данни не се предоставят периодично в РИОСВ - Перник. До момента на огледа, площите около големи и малки съоръженията не са оформени (засаждане на растителност, съгласно мерките предвидени в Решение по ОВОС 1-1/2008 г.), предвидени за преминаване на отделните видове животни.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Сн. 1 и 2 Ерозирани откоси*



*Сн. 3. Дено за земни маси*



*Сн 4. Подравнено, но не рекултивирано*



*Сн. 5 Завършен вид на многовидовия надлез за опазване на мечка*

### **Води**

Изпарителните басейни, като правило се изграждат като попивно-изпарителни. Последното вероятно е свързано с установената неефективност на изпарителните басейни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



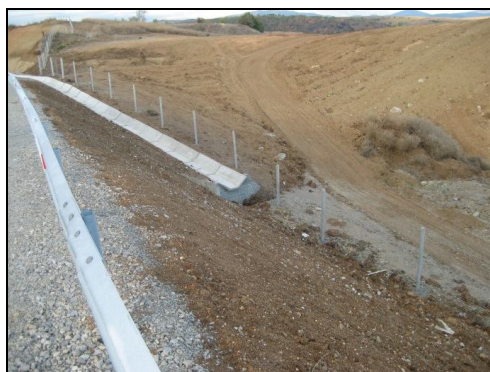
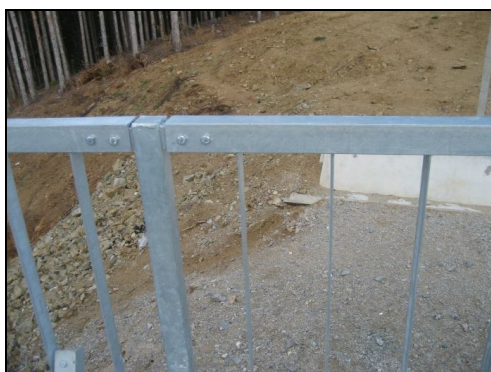
при предишни участъци, особено при конструкцията, при която се изграждат. Последната (Сн. 6) най-често представлява басейн с размери около 2 m x 3 m в план и с дълбочина до 0.5 - 0.7 m, с форма на обърната пресечена пирамида. Като цяло конструкцията на изпарителните басейни е несполучлива и тези басейни са безполезни – бързо се затлачват, не е ясно как работят в зимни условия, допълнително трябва да са покрити в някои участъци с мрежи за да не попадат в тях животни, което води до допълнително затлачване с листа, клони и отпадъци.



Сн. 6. Изпарител

От показания на Сн.6 изпарител е от участък от АМ „Струма” – ЛОТ 1, се вижда че дъното му вече започва да обраства с тревна растителност, както и да се затлачва. Независимо, че е предвиден като изпарител, явно е изграден като попивно-изпарителен басейн.

Отводнителните канавки (окопи) понякога не са съобразени с конкретните теренни условия; завършват нелогично на терена и компрометират насипите и собствената си цялост



Сн. 7 и 8. Неподходящо изпълнение на канавка



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Сн. 9. „Предстоящо” запълване на потока към водостока от насипа*

Косвен, негативен фактор върху състоянието и управлението на водите, отвеждани от обхвата на пътя, оказват и извършваните земни работи и по-точно бавното стабилизиране на откосите на изкопите (особено при дисперсните почви) и насипите и липсата на залесяване и затревяване (неизпълнено озеленяване), следствие на което се изнася земен материал и се нарушава проводимостта на отводнителнителната система.

Забелязани са нелогични решения, свързани с контрола на атмосферните води попаднали в обхвата на пътя, управлението на които не е подходящо. Тези примери касаят например отводняването на мостовете – *Сн. 10*. Тръбите от дъждовните шахти са къси, отворени и водите се „изсипват” върху отдолу разположените части на магистралния път.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 10. Висящи тръби от дъждовните шахти

### **Геология**

Въздействие върху геоложката среда се изразява основно по време на строителството, когато се извършват изкопните работи и се проявява в два аспекта:

- непотвърждаване на условията на теренната основа:

При непотвърждаване на резултатите от инженерно-геоложкия доклад и се разкриват неподходящи за теренна основа литоложки разновидности, то се налага извършването на допълнителни изкопни работи, респективно тези материали трябва да се депонират за постоянно поради тяхната неприложимост. Почти при всички разглеждани обекти така наречените „геоложки изненади“ имат доста висок процент като в някои случаи достига над 50 %. В случая това води до допълнителни проучвания, нови проектни решения и забавяне на сроковете за завършване на обектите.

Въздействие върху геоложката среда от този тип, най-често не се отразява след това на бъдещата експлоатация на трасето.

- подсичане на склоновете и проява на свличания по склоновете участъци:

Подсичането на склоновете при големи изкопи в някои случаи води до проява на свличания, които постоянно нарушават строителния процес. В някои случаи, дори при слабо хълмист терен, но при разрез, представен от слаби литоложки разновидности, могат да се проявят свличания, дори при сравнително плитки изкопи до 2-3 m. В останалите случаи, когато изкопите са с голяма дълбочина, се налага преоткосиране или изграждане на допълнителни съоръжения – главно подпорни стени.

За Лот 1 на АМ „Струма“, при подготвителните работи на трасето се проявяват свлачища като се е наложило тяхното укрепване с анкери и пилоти.

До края на периода няма индикация за активизиране на нови свлачищни процеси.

### **Ландшафт**

Отчуждителните процедури на земи за трасето на ЛОТ 1 са приключили.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Извън трасето на АМ са депонирани излишни и негодни за строителството земни маси. Отделно от тях има депа за хумус, който се използва за биологичната рекултивация при оформянето на откосите и подготовката им за озеленяване. Част от тези депа са подравнени, но не са рекултивирани.

Самият проект за ландшафтно оформяне третира:

- директно направление км 308+000 – 320+000, включващо селскостопански пътища, пресичащи магистралата;
- директно направление км 320+000 – 322+000;
- пътен възел при км 319+530 извън сервитута на директното направление в участъка от км 308+000 – 320+000;
- рекултивация на три временни връзки, след завършване на строителството в участъка от км 308+000 – 320+000.

В проекта (в количествените сметки) са дадени отделните видове растителност и конкретните бройки от всеки вид.

Видовете растителност са подбрани удачно с оглед тяхната функция – укрепване на откосите, декоративен ефект и постигане на хармонично единство между пътя и околната среда.

Няма информация дали е изготвен друг проект за техническа и биологична рекултивация, различен от проекта за ландшафтно оформяне, който съдържа и биологично укрепване на откосите.

При обхода на трасето беше установено, че няма следи от извършена рекултивация, или изпълнение на ландшафтния проект. Дори да е проведена някаква дейност по неговото осъществяване, то тя е извършена или в неподходящо време или по неадекватен начин, което е компрометирало реализацията на проекта.

### **Лот 2 – „Сандански – Кулата”**

Не всички отчуждителни процедури са приключени. Строителството е в съвсем начална фаза.

Работи се по отлагане на трасето, но само в участъците в които отчуждителните процедури са приключили. Изграждат се мост при км 336+500 по път за с. Усойка, както и няколко малки съоръжения.

Извън трасето на АМ са депонирани излишни и негодни за строителството земни маси. Отделно от тях има депа за хумус, който ще се използва за биологичната рекултивация при оформянето на откосите и подготовката им за озеленяване.

За времето до огледа няма данни за аварийни ситуации от разливи на опасни вещества.

Има изготвен проект за ландшафтно оформяне и биологично укрепване, който е одобрен и съгласуван в РИОСВ - Благоевград.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 11 Депа за хумус



Сн. 12. Мост над р. Усойка

Изготвя се проект за шумозащитни екрани за териториите на с. Усойка, жилищен терен при км 347+000 и с. Бяло поле.

#### Лот 4 – „Сандански – Кулата”

По цялото трасе се работи. Строителството е в етап, когато няма изцяло изградени съоръжения за опазване на биоразнообразието. Отчуждителните процедури на земи за основното трасе са приключили. Не са завършени и съгласувани парцеларните планове на съпътстващите обекти.



Сн. 13 и 14 Почти 2/3 от изкопите са изпълнени.

Има проблем с набавянето на материал за насипите.

Извън трасето на участък Лот 4 от АМ са депонирани излишни и негодни за строителството земни маси. Отделно от тях има депа за хумус, който ще се използва за биологичната рекултивация при оформянето на откосите и подготовката им за озеленяване.

Съгласуваните с кметовете депа за излишни земни маси са се оказали крайно недостатъчни.

Няма общинска земя, която да може да се отреди за временно складиране на отнетите обеми земни маси и строителя е преминал към договаряне с местното население и собствениците на околните земи за право на временно ползване на земите им като депа. Вследствие на недоразумения при договарянето и във връзка с тази практика е постъпила



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



жалба от местни жители, вследствие на което е издаден Протокол за споразумение, за възстановяване на земеделските имоти в първоначалния им вид от строителите.

Вследствие на некоректни договорни отношения строителя на Лот 4 - АКТОР БЪЛГАРИЯ ЕАД започва добив в незаконна кариера, приемайки на доверие от собственика, че всички документи са правно издържани. Тъй като се оказва, че кариерата е незаконна на строителя е издаден АКТ №КД-04-30 за установяване на административно нарушение. Актът е издаден от БДУВ-ЗБР. Добивът е прекратен и са изплатени глоби.

В по-голямата си част откосите не са оформени и са ерозирани вследствие климатичните условия. На места се забелязва и свличане на земна маса.



*Сн. 15 и 16 Ерозирани откоси*

Хумусният пласт не е положен. Не са изпълнени озеленителни работи – засаждане на растителност.

До момента на огледа, площите около големи и малки съоръженията не са оформени (засаждане на растителност, съгласно мерките предвидени в Решение по ОВОС 1-1/2008 г.), предвидени за преминаване на отделните видове животни.

Остатъците от асфалтовата настилка от старото пътно платно са събрани на временно депо, като ще се включат в строителството на новата магистрала, съобразно изискванията на ЗУО.



*Сн. 17. Временно депо за отпадъци от асфалтова настилка*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

Към настоящия момент строителството на магистралата продължава. Очаква се в началото на 2014 г. Изпълнителят на строителството да получи съгласуваните и утвърдени проекти за шумозащитни екрани за с. Левуново, с Чучулигово за защита от автотранспортен шум и за балнеолечебен комплекс Марикостиново и сп. Марино поле за защита от шума на ж.п. транспорт.

На този етап не е възможно да се направят изводи за качеството на изпълнение на мерките по ОВОС и ОС, тъй като по-голямата част от обекта (Лот 4) е във фаза на активно строителство, голяма част от съоръженията още не са изпълнени в окончателен вид. Предвид началния етап на експлоатация на Лот 1 също не може да се направи адекватна оценка на полезността и ефективността на мерките.

Въз основа на описаното по-горе, валидни към 31.12.2013 г. са **препоръките**, направени в третия шестмесечен доклад по наблюдение и контрол (представен на КН през м. ноември, 2013 г.), както следва:

1. По възможност да не се прекъсва оформянето на откосите и насипването на хумуса, за да се предотвратят ерозионните процеси;
2. Хумусът да е с предвидената по проекта дебелина и да е добре уплътнен;
3. При готовност и възможност (климатична) е необходимо да се пристъпи веднага към засаждане на растителността и затревяване с цел укрепване и възпрепятстване възникването на ерозия;
4. Да се допълни в проектите за ландшафтно оформяне, където не е предвидено, двегодишно поддържане на растителност и тревни площи. Да се въведе гаранционен срок;
5. Да се изготвят проекти за рекултивация на временните площадки и депа;
6. Към Плана за собствен мониторинг да се включи и провеждане на геодезичен мониторинг на склонови участъци, с проявени свлачищни процеси.

## 2.2. Проект „Доизграждане на АМ „Тракия” – Лот 2, 3 и 4”

Проект:	Проект Доизграждане на АМ „Тракия” – Лот 2, 3 и 4	
Решения по ЗООС и ЗБР:	Решение от 14.12.2009 г. за изменение и допълване на Решения по ОВОС №13/1993 г., № 6-5/1998 г., № 7-5/1998 г. - Решение № 40-ПР/2009 г за преценяване на необходимостта от ОВОС. - Решение № 89-ОС/2008 г. за ЛОТ 2 – не съдържа условия и мерки. - Решение № 104-ОС/2009 г. за ЛОТ 3 и ЛОТ 4	
	<b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения</b>
	<b>Мярка 13.</b> Да бъдат засадени линейни ивици от високоствъблени дървета към подходите на селскостопанските надлези и подлези	Гова е като част от ландшафтният проект. <b>Няма такива ивици.</b>
	<b>Условие 15.</b> Да се актуализират ландшафтно-устройствените проекти, в които: 15.1 От дендрологичният състав да отпаднат предлаганите инвазивни видове американски ясен, ясенolistен явор и аморфа; 15.2 Да се включат проекти за озеленяване, предвиждащи залесяване с местни видове дървесна и	<b>Не са изпълнени ландшафтно-озеленителни мероприятия</b> , въпреки че проекта е съгласуван и одобрен.  Ако го е имало, изпълнението е било некачествено и няма ефект.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>храстова растителност - бяла и черна топола, бряст, дъб, елша, върба. Залесяването на 100 метрови ивици от дървета да не бъде осъществявано върху площи заети от рядко растително съобщество, което се препокрива с местообитание „Панонски солени степи и солени блата” с код 1530 в землищата на с. Биково, Воденичене, Стралджа, Коньово и с. Младово. Проектите да се съгласуват с РИОСВ - Стара Загора и РИОСВ – Бургас</p>	
<p><b>Марка 13.</b> Да бъдат засадени линейни ивици от високостъблени дървета към подходите на селскостопанските надлези и подлези</p>	<p>Гова е като част от ландшафтния проект. <b>Няма такива ивици.</b></p>
<p><b>Условие 15.</b> Да се актуализират ландшафтно-устройствените проекти, в които: 15.3 От дендрологичният състав да отпаднат предлаганите инвазивни видове американски ясен, ясенolistен явор и аморфа; 15.4 Да се включат проекти за озеленяване, предвиждащи залесяване с местни видове дървесна и храстова растителност - бяла и черна топола, бряст, дъб, елша, върба. Залесяването на 100 метрови ивици от дървета да не бъде осъществявано върху площи заети от рядко растително съобщество, което се препокрива с местообитание „Панонски солени степи и солени блата" с код 1530 в землищата на с. Биково, Воденичене, Стралджа, Коньово и с. Младово. Проектите да се съгласуват с РИОСВ - Стара Загора и РИОСВ – Бургас</p>	<p><b>Не са изпълнени ландшафтно-озеленителни мероприятия,</b> въпреки че проекта е съгласуван и одобрен.  Ако го е имало, изпълнението е било некачествено и няма ефект.</p>

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 17.10.2013 г.

Последният извършен обход на обекта е в периода на изготвяне на трети шестмесечен доклад. Към онзи момент цялото трасе на АМ „Тракия” е в експлоатация. Основните проблеми се наблюдават от екипа от началото и са коментирани още в първия тригодишен доклад. Към момента се потвърждават първоначалните изводи и препоръки. Не е извършен обход в края на отчетния период, тъй като няма развитие, което да бъде регистрирано.

По цялото трасе няма мерки и условия, които да не са приложени.

Всички лотове са приети без възражения от РИОСВ, което предполага, че към момента на предаване пътното тяло е имало завършен вид, отговарящ на нормативните и естетично-визуалните изисквания за такъв обект.

При обхода бяха установени следните факти:

Установените проблеми са свързани с качеството на изпълнение, а именно:

- Неизпълнен ландшафтен проект;
- Лоша поддръжка на пътя;
- Неподходящи конструктивни решения.

Тези фактори, констатациите, причините и последствията от тях са коментирани още в първия тригодишен доклад. Последните наблюдения потвърждават изводите от тогава.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Към момента местата, където е била предвидена рекултивация са се самозалесили, затревили или са обработени като селскостопанска земя.

ЛОТ 2 е в експлоатация повече от една година и там най-ясно се виждат проблемите.

Подобна картина се очаква след време и за другите магистрални участъци, където масово не се изпълняват качествено ландшафтните проекти. По отношение на озеленяването се потвърждава предишната констатация (от предходни обходи на обекта), че проектът не е реализиран качествено. Повечето от засадените дървета в обхвата на пътя с цел озеленяване са изсъхнали.



Сн. 1 Изсъхнали дървета и затлачена канавка без отток

Получило се е самозатревяване на откосите с видове, които са довели до плътно обрасване на отводнителните канавки. Изсъхналата трева е покрила канавките, започва да гние и задържа водата, получава заблзяване и затрудняване на оттока по съоръжението.



Сн. 2 Обраснали с трева канавки



Сн.3. Наводнен проход за животни

По някои откоси са се саморазсадили акации, като някои са на ръба на канавката. Прорастването на кореновата система е възможно да наруши цялостта на канавката. На местата, където все пак е осъществен част от ландшафтния проект (след км 241+000), захрастяването започва на разстояние от 1.5 м от петата на откоса. Земната маса под храстите вече се е свлекла и е затлачила част от канавките, които не са почистени.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 4 Затлачени канавки от земята под захрастяването

Проявите на повърхностна ерозия са се увеличили в сравнение с предишния оглед.

Има нарушения в конструкцията на оградните съоръжения край пътя. Особено тежко е положението около края на мостовите конструкции на р. Азмак, където един от коловете на оградата изцяло е подкопан, а асфалтовото покритие се държи основно от колчето на еластичната предпазна ограда на АМ. Тенденциите са да се наруши асфалтовото покритие и пътя като цяло.



Сн. 5 Дълбока ровина при моста на р. Азмак



Сн. 6 Подкопан кол от оградата при моста на р. Азмак

Изпълнени са заграждения от мрежи от двете страни на мостовите съоръжения. Поради протичане на ерозионни процеси по насипите (не са уплътнени и затревени) мрежите са подкопани с което се осигурява свободен достъп на животните до пътното платно. Има и проходи, на които ограничителните еднопосочни капаци липсват. Това също



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



дава възможност животните да излязат на пътя, минавайки през образувалите се отвори. Бяха констатирани летални случаи на жълтокоремна бумка и прилипче на пътното платно.



*Сн. 7 Проход, обрасъл и с липсваща преграда(ляво)*

За преодоляване на отводнителните канавки от костенурките и други дребни животни над тях са изградени лентови мостчета с ширина около 30 см. Липсва – отмит слой пръст до тръбния проход. Входа към мостчетата в повечето случаи е плътно обрасъл с бурени, което възпрепятства преминаването на животните.

Предлаганата мярка за участъка от км 286+600 до км 289+870 по отношение на изграждане на проходите за костенурки, независимо че фрагментира защитена зона, не е адекватна. Земите от двете страни на трасето на магистралния участък са обработваеми земеделски земи, които не предлагат подходящи местообитания за костенурки, нито са техен хранителен хабитат.



*Сн .8 Буренясал проход за костенурки*



*Сн. 9 Некачествено изпълнен проход за костенурки, който е закрит с мрежата за ограничаване движението на дребни животни*

В участъка на ЛОТ 3 и ЛОТ 4 има изградени изпарителни басейни. Същите са оградени с мрежи, но не са покрити и попадналите в тях дребни животни могат да се удавят.

На ЛОТ 3 - км 256+500 - км 258+500 и км 265+000 - км 270+000, където са изградени огражденията за птици има дълги участъци, където мрежата е разкъсана, от силните ветрове на местата, където е била привързана към носещите пилони. Има голяма





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



вероятност да се доразкъса в предстоящия зимен сезон. В някои участъци ситната мрежа в основата на съоръжението е отнета.



*Сн. 10. Разкъсана мрежа в местата на захващане*



*Сн.11 Канавката зауства в селскостопански път*

Конструктивните решения също бяха разгледани в предишния доклад. Основният проблем си остават заблатяващите се изпарителни басейни, канавките с нарушен отток, поради обратен наклон, заустване в равен терен или затлачване с материал от откосите.

#### **Води:**

- Не е ясна необходимостта и ефективността от изпълнението на изпарителните басейни в този им вид на изпълнение. Илюстрация на посленото е представена на снимки 12, 13, 14 и 15 и се отнася за Лот 4:



*Сн.12. Запълнен изпарителен басейн след няколко часа валеж*



*Сн.13. Същият изпарителен басейн и запълнената (заблатена) канавка към него*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 14. Затревен изпарител, „работят”  
само канавките



Сн. 15. „съседен”, практически сух изпарител

- Основно внимание се отделя на пътното платно и основните („големи”) съоръжения – мостове, надлези и подлези. Що се отнася до отводнителната система в обхвата на пътя, определено може да се констатира, че тя се подценява. Илюстрация на посленото е представена на снимки 16 и 17, които са на Лот 2, 18 – за Лот 3 и 19 – за Лот 4:



Сн. 16. Заводнен водосток и канавки



Сн. 17 Канавка „заустваща“ в черен път



Сн. 18. Канавка с добро оттичане на водите,



Сн. 19. Канавка запълнена растителност  
запълваща се от скатов материал

- Общи бележки: неподходящо изливане на води от приемните дъждовни шахти на мостовете директно върху отдолу преминаващите селскостопански пътища, силна ерозионна дейност от неподходящо изпълнено управление на атмосферните води,



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

компрометиране на съоръжения в обхвата на пътя – огради, мрежи за насочване на животните, устои на мостовете.

Въз основа на описаното по-горе, валидни към 31.12.2013 г. са **препоръките**, направени в третия шестмесечен доклад по наблюдение и контрол (представен на КН през м. ноември, 2013 г.), както следва:

1. Да се предприемат мерки за редовно почистване на отводнителните съоръжения;
2. Да се актуализира и изпълни ландшафтния проект. Да се предвиди първоначално поддържане на растителност и тревни площи – гаранционен срок от две или три години, за да може растителността да се прихване и адаптира към новите растително условия;
3. Да се намери вариант за отводняване на наводнените канавки.

### 2.3. Проект „Строителство на АМ „Марица“ от км 5+000 до км 70+620”

<b>Проект:</b>	<b>„Строителство на АМ „Марица“ от км 5+000 до км 70+620”</b>	
<b>Решения по ЗООС и ЗБР:</b>	<p><b>Решение от 02.07.10 г. на МОСВ</b> за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 37/1994 г. Становище за ОС № 05-ОС/2007 г.</p> <p><b>Решение № 26-ПР/2011 г. на МОСВ</b> за обект: АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320 за реконструкцията на инженерните мрежи на други ведомства – електропроводи, оптични кабели, водопроводи преминаване и изместване на напоителни и отводнителни полет.</p> <p><b>Решение № 47-ПР/2012 г.</b> Допълнителни реконструкции на линейни мрежи на други ведомства във връзка с изграждане АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320 – ВЕЛ и газопроводи.</p> <p><b>Решение № 46-ОС/2013 г. на МОСВ</b> - Проект „Промени в проектната документация на Подробен устройствен план -парцеларен план (ПУП-ПП) за обект: АМ „Марица“ Оризово-Капитан Андреево, участък „Оризово-Харманли“ от км 5+000 до км 71+011.31, подобект: Селскостопански пътища и напоителни полета”, който няма да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000.</p> <p><b>Решение № ЕО-15/2013 г. на МОСВ</b> - Подробен устройствен план - Парцеларен план (ПУП-ПП) за обект: АМ „Марица“ Оризово-Капитан Андреево, участък „Оризово-Харманли“ от км 5+000 до км 71+011.31, подобект: Селскостопански пътища и напоителни полета, при прилагането на който няма вероятност да се окаже значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве.</p>	
<b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения</b>	
<p><b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА НА ПРОЕКТИРАНЕ</b></p> <p><b>По отношение на за ЛОТ 1 и ЛОТ 2</b></p> <p>2. Да се предвиди, преди започване на строителството, поставянето на постоянни шумозащитни прегради между автомагистралата и населени места (в т.ч. при с. Поляново), намиращи се в близост до нея и при нужда извършването на отделно проектиране, с индивидуален проект за всяка зона.</p>	<p><b>Всички изисквания за етапа на проектиране са изпълнени и включени в разрешенията за строеж и допълненията</b></p> <p>Обект за шумозащита – с. Поляново</p> <p>Утвърдената от АПИ Проектна документация за изграждане на шумозащитно съоръжение при с. Поляново е предоставена на Изпълнителя на АМ „Марица“ – Сдружение „Марица – Хайуей“.</p> <p>Към настоящия момент не е започнало изграждането по шумозащитния екран. Не е избран и конкретния акустичен елемент. При избора на елемента, Изпълнителя задължително да изисква от фирмата-производител Сертификат за съответствие на акустичните и неакустични характеристики със БДС EN 14388:2006.</p>	
<b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА ПРЕДИ СТРОИТЕЛСТВО</b>	Мерките и условията са заложили в разрешителното за строителство на обектите. По-голямата част от тях са и	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<b>По отношение на за ЛОТ 1 и ЛОТ 2</b>	задължителни условия за изпълнение в Наредба № 3 за съставяне на актове и протоколи по време на строителство. Издадени са всички разрешителни за ползване на воден обект. Не се извършва проучване на археологическите обекти от км 23+630 до км 24+460, поради липса на изпълнител. Спряна е работата в този участък с акт 10/11.02.2013 г. Очаква се закъснение на договора – най-рано през 2014 г.
<b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА СТРОИТЕЛСТВО</b> <b>По отношение на за ЛОТ 1 и ЛОТ 2</b>	Обектът е във фаза на активно строителство и не е възможно да се направят изводи за качеството на изпълнение на мерките по ОВОС.
<b>УСЛОВИЯ ЗА ФАЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯ</b> <b>По отношение на за ЛОТ 1 и ЛОТ 2</b>	Обектът не е на етап експлоатация
<b>МЕРКИ ОТ РЕШЕНИЯТА</b>	Всички мерки от решенията по ОВОС и ОС са задължително условие при строителството и са приложени в разрешителните за строителство и техните допълнения. Контролът се извършва от строителния надзор и екипа за управление на проекта.

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 09.01.2014 г.

Строителството на магистралата по нейната дължина е на различни етапи:  
- участък от км 0+000 до км 2+930 (пътен възел „Оризово” с АМ „Тракия”) е в експлоатация, а участъкът до км 5+000 е изпълнен.

„Автомостра „Марица” от км 2+900 до км 73+320” е разделена на два лота:

- ЛОТ 1 от км 5+000 до км 36+400, Оризово-Димитровград;
- ЛОТ 2 от км 36+400 до км 70+640, Димитровград – Харманли.

От предвидените мерки в етапа на строителство към момента са предвидени всички необходими проходи за различни видове животни в зависимост от спецификите на местообитанията в участъците със значително биологично разнообразие.

#### ЛОТ 1

В момента на огледа, работата по изграждане на ЛОТ 1 беше временно преустановена поради метеорологични условия – гъста мъгла, но по участъка се работи.

#### **Биоразнообразие:**

Проходите започват от км 9+000 (мярка № 1). До км 10+000 са изградени 5 прохода (общо с отводнителните водостоци) с диаметър 50 и 100 см. На места водостоците и проходите са на близко разстояние – 20 м (сн. 2). Всички са от гофрирани, метални тръби. Необходимо е дъното на проходите да се засипе с пръст или пясък, за да се премахнат неравностите на тръбата за да станат подходящи за преминаването на влечуги, земноводни и дребни бозайници. Независимо от това, че са съгласувани с МОСВ това конструктивно решение е рисково, доколкото покритието на дъното лесно може да бъде отмито от протичащи при интензивни валежи води и би затруднило преминаването на дребните животни по него.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 1. Гофрирана, метална тръба.



Сн.2. Проход и водосток на разстояние около 20 м при км 10+000.

Естакадата над микроязовира при км 11+840 все още е в начален етап на строителство. Връзката на двата ръкава се осъществява със стоманенобетонна тръба с диаметър 150 см.

Премостването на р. Стара река е в процес на строителство. Към момента е временно коригирано коритото на реката и са поставени носещите колони (сн. 3).

Мостът над р. Марица при км 24+796 е изграден (сн. 4)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 3. Временна корекция на р. Стара река



Сн. 4 Мост над р. Марица

Няма избран изпълнител за проучването на археологическите обекти между км 23+630 и км 24+460, установени от катедра „Археология” на СУ „Климент Охридски”. Поради противоречия в нормативната база на ЗОП и АОП са възникнали конфликти между организациите АПИ и НИНКН, като предстои решение от ВАС по казуса. За участъка строителството е спряно с акт 10/11.02.2013 г.

Избран е изпълнител на реконструкциите на ВЛ 110, 200 и 400 кV, собственост на НЕК. Към момента няма строителна дейност по реконструкциите.

#### Води:

В етапа на строителство се извършват и най-големите въздействия върху повърхностните водни обекти, които трябва да бъдат преминати с мостови съоръжения. При тези случаи практически невъзможно е да се спазват заложените изисквания за засягане на бреговите зони само в обхвата на сервитута на пътя.

На снимки с № 5 и 6 са представени такива примери за АМ „Марица” ЛОТ 1, премостване на яз. „Добри дол”.



Сн.5



Сн. 6

#### Ландшафт и биологично укрепване:

В проекта за ландшафтно оформяне и биологично укрепване за участъка на АМ „Марица” ЛОТ 1 Оризово - Димитровград от км 5+000 до км 36+400 (актуализиран проект) е предвидено да се засади общо следната растителност:

- засаждане на 7-9 годишни широколистни фиданки – 1 980 бр.;
- засаждане на 3 годишни пикирани храсти – 25 460 бр.;
- засаждане на 2 годишни непикирани храсти – 566 686 бр.;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Предвидено е и затревяване на тревни площи – 477 дка;

Поливане на тревни площи, храсти и дървета.

За участъка от км 5+000 до км 15+158 е предвидено затревяване и засаждане на храсти в средната разделителна ивица. При сухите преходи за животните е предвидено да бъдат засадени насочващи ивици от ниски храсти.

Изграждането на всички големи съоръжения и пътни възли по АМ е в напреднал стадий.

До момента не всички откоси и берми са оформени. Хумусът е депониран в близост до откосите или на опреселено депо за това. Положен е по откосите само в ограничени участъци. Средната разделителна ивица е оформена с пръст само в отделни участъци. Предстои довършването ѝ. Частично са изградени и оформени канавките. Банкети са изградени само в отделни участъци. Не е извършено затревяване или захрастяване на откосите, което е довело до образуването на ерозирали участъци. При км 18+960 (от двете страни на АМ) са оформени участъци за изграждане на паркинги.

## ЛОТ 2

Към момента се строи активно по цялото продължение по ЛОТ 2 на АМ „Марица”.

### **Биоразнообразие:**

Водостоците се оформят като биокоридори по подходящ начин. Впоследствие ще се монтират насочващи мрежи към тях, които да предпазват от попадане на пътното платно на животните и да ги ориентират към тях.

Предвидени са всички необходими проходи за различни видове животни в зависимост от спецификите на местообитанията в участъците със значително биологично разнообразие, в т. ч. многовидови сухи подлези, многовидови проходи под мостове на реки и тръби за преминаване на костенурки, съгласно Решенията по ОВОС.

Освен водостоците, са проектирани и изградени към момента 6 прохода с диаметър 100 и 150 см.



Сн.7. Проход при км 61+800

Проходите излизат пред канавките. За да успеят животните да ги преодолеят, ще се наложи преместване на самата канавка, подобно на изградените съоръжения по АМ „Тракия”.

На този етап от строителството вход и изход на трасето при мостовете не са оградени с насочващи мрежи, които да отклоняват животните от тях, тъй като мостовете са в процес на изграждане.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



На практика неизползваеми и неподходящи като проходи за животни са водостоци с казанчета и такива, разположени в участъци на пътя с откоси.

Селскостопанските проходи могат да изпълняват ролята на биокоридори, като на този етап от строителството те не са завършени (Сн. 8 и 9).



Сн. 8. Начален етап от полагане на водосток, който ще бъде използван и като биокоридор за дивите животни



Сн. 9. Етап от изграждане на селскостопански проход

На този етап от строителството са заложили или частично изпълнени всички предвидени проходи, представляващи метални, вълнообразно нагънати тръби, подобно на тези по ЛОТ 1.

Изграден е временен технологичен път през река Харманлийска - извършено чрез насипване на скални материали. Речната вода се пропуска през две метални тръби с диаметър 2 м. Локално е променен хидрологичния режим на р. Харманлийска, както и съставът на дънните съобщества. На този етап от строителството гладките заграждения от ситна мрежа за прекратяване на достъпа на земноводни и влечуги до пътното платно, не са изпълнени.



Сн. 10 Временно пропускане на водите



Сн. 11 Временен технологичен път през реката

Мостът над р. Харманлийска вече е изграден. Предстои рекултивиране на временния път (изгребване на насипа) и възстановяване коритото на реката.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 12. Новоизграден мост над р. Харманлийска

#### Води:

Към момента не се извършват дейности по корекцията на р. Азмака от км 64+600 до км 65+100 и от км 65+200 до км 65+350.

Проектирането на водостоците и тяхното изпълнение не винаги е подходящо. При огледа бяха забелязани случаи, при които водата преминава под водостока и създава условия за суфозия и постепенно компрометиране на водостока и на пътя – сн. 13 и 14 - АМ „Марица” ЛОТ 2 сух водосток и течаща вода под него:



Сн. 13



Сн. 14

Горното в съчетание с недоброто стабилизиране на откосите води до затлачване и ограничаване проводимостта на канавките и водостоците – сн. 15-16.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 15



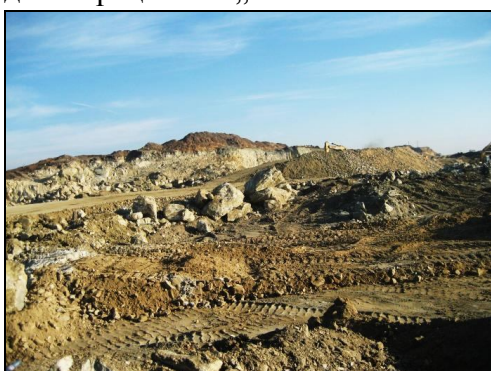
Сн. 16

Негативно влияние оказва и използването на скални материали, разкрити при изкопни дейности, за изграждане на основните елементи на земното тяло на пътя – основно насипи и земната основа и земното легло на настилката. В резултат на това на отделни участъци се организират кариери за добив на строителни материали, които надхвърлят границите на ограничителната строителна линия (50 м, измерена хоризонтално и перпендикулярно на оста на пътя от края на лентата за аварийно спиране).

Допълнително се нарушават и изискванията на Закона за подземните богатства, съгласно които, наред с концесионирането, добива на подземни богатства е свързан със спазване на процедура по проучването им, с която се определят запасите и приложимостта на подземното богатство за различни нужди.

Вземането на няколко проби и анализирането за установяване приложимостта им за конкретни нужди не гарантира качествата на целия разработван масив.

На сн. 17-19 са представени такива кариери (при с. Поляново) и макар и ориентировъчно може да се прецени за „обхвата” на това въздействие.



Сн. 17



Сн. 18

Въздействие върху геоложката среда се изразява основно по време на строителството, когато се извършват изкопните работи и се проявява при непотвърждаване на условията на теренната основа.

Като пример може да се посочи разкриването на глини (въглифицирани) с много високо съдържание на органични вещества с дебелина от порядъка на 1.2 m и дължина на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



участъка около 500 m, разкрит при подготовката на теренната основа в ЛОТ 2 от АМ „Марица”.



Сн. 19. Глини с високо съдържание на органика  
(черната ивица в средата)

#### **По отношение на ландшафта и рекултивацията:**

За трасето на АМ „Марица” – участък Лот 2 е изготвен проект за ландшафтно оформяне. Проектът е съгласуван с РИОСВ. Самият проект е разработен така, че се явява и като биологическо укрепване на откосите по трасето на магистралата. Биологичното укрепване на откосите ще се осъществи чрез затревяване, след полагане на хумусния пласт, съгласно типовете напречни профили.

За участъка на АМ „Марица” ЛОТ 2 Димитровград - Харманли от км 36+400 до км 71+011.31 е предвидено да се засади общо следната растителност:

- засаждане на 7-9 годишни широколистни фиданки – 2 989 бр.;
- засаждане на пикирани храсти – 10 200 бр.;
- засаждане на непикирани храсти – 238 949 бр.;

Предвидено е и затревяване на тревни площи – 469.6 дка;

Поливане на тревни площи, храсти и дървета;

Средната разделителна ивица и банкетите са стабилизирани с трайна настилка и не се предвижда затревяване или засаждане на храсти. Освен на директното трасе са изготвени проекти за укрепване на откосите и цялостното оформяне на три броя пътни възли. Сервитута на магистралата се използва максимално за обслужващи пътища. За времето до огледа няма данни за аварийни ситуации от разливи на опасни вещества и замърсяване на земи и почви в обхвата на строителната дейност. За транспортната и строителната техника са организирани временни площадки в рамките на трасето на пътя. В района на с. Поляново км 60+201 е оформена площадка за машинен парк за техниката използвана при строителството на магистралата. (Сн. 20)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Сн.20. Временна площадка за строителна и транспортна техника; временна площадка за земни маси при км 65+680*

Терените за депониране на земните маси и хумус са съгласувани с община Харманли, Симеоновград, Хасково, Димитровград. Хумус ще се използва за биологичната рекултивация при оформянето на откосите и подготовката им за озеленяване.

На отделни места има депонирани земни маси в сервитута на магистралата, оформени като временни дига за предпазване от зимните метеорологични условия, които в последствие ще се използват при откосите. На отделни места има договореност с кметовете, негодните земни маси да се използват за повдигане на нивото на терените до магистралата за да не се задържа вода и земите да се превърнат в блата.

- При км 69+362 - депо за строителни материали;
- При км 61+500 – кариера за строителни материали – чакъл;
- При км 51+400 - депо за земни маси;
- На км 70+331 – депо за хумус;
- На км 68+420 - при надлез за ж.п. линията – депо за хумус; площадка за строителна техника;
- При км 62 +000– депо за хумус и земни маси.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 21 Депо за земни маси и хумус



Сн. 22 Определени площадки за  
депониране на земни маси

По голяма част от откосите не са оформени и не са охумусени и се наблюдават началните фази на ерозията вследствие на метеорологичните условия и плиткозалагащи подземни води.



Сн. 23 Неоформени откоси и с начална фаза на ерозия

Извършено е охумусяване на част от откосите, но те не са затревени. Засаждане на растителност е извършено на много малка част от трасето. При км 70+331 – пътен възел Тополовград се работи усилено, като се оформят и откосите. Около км 70+000 изгражда се подпорна стена около 130 м, поради наличие на съществуващо гробище. Около км 66+200 откосите частично са охумусени. При км 63+000 частично е изпълнено озеленяване, което е неподдържано и се намира в лошо състояние. След км 57+000 около 9 км от откосите са охумусени, без да е извършено озеленяване. Има поява на ерозия в отделни участъци. По трасето на магистралата има участъци с неоформени откоси, берми, неизградени канавки, неоформени банкети. Има участъци при които все още се отлага трасето. Корекцията на р. Азмака от км 64+600 до км 65+100 и от км 65+200 до км 65+350 не е реализирана и не е извършено залесяването, съгл. изискванията на Условие 2 от Решение № 26-ПР/2011 г. на МОСВ.

Изкопаните и негодните земни маси за изграждане на трасето се депонират на определените за това места – депа или изравняване на терени в частни парцели със съгласието на собствениците и Общината.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Предстои охумусяване на откосите и бермите и ландшафтно оформяне и биологично укрепване. Биологичното укрепване на откосите е предвидено да се осъществи чрез затревяване, след полагане на хумусен пласт. При преходи за животни под АМ, както и при мостовете, и при биокоридорите е предвидено да бъдат оформени с храсти за улесняване преминаването на животните. И за двата участъка на АМ „Марица” предстои да се извърши рекултивация на временните площадки и депата за земни маси.



Сн. 24, 25, 26 и 27 Дена, подлежащи на рекултивация

### Шум:

Обект за шумозащита – с. Поляново, съгласно заданието за допълнително проектиране.

Изготвен е проект за шумозащитен екран, съгласуван с АПИ и МОСВ. Екранът е с височина 2 м от км 59+800 до км 60+660 с преходни участъци от двата му края с постепенно намаляваща височина – 1.5 м и 1 м. Представянето на сертификат от производителя на избрания акустичен елемент съгласно изискванията на БДС EN14388:2005 е задължение на изпълнителя. Утвърдената от АПИ Проектна документация за изграждане на шумозащитно съоръжение при с. Поляново е предоставена на Изпълнителя на АМ „Марица” – Сдружение „Марица – Хайуей”. Към настоящия момент не е започнало изграждането по шумозащитния екран. Не е избран и конкретния акустичен елемент. При избора на елемента, Изпълнителя задължително да изисква от фирмата-производител Сертификат за съответствие на акустичните и неакустични характеристики със БДС EN 14388:2006.

Въз основа на описаното по-горе, валидни към 31.12.2013 г. са **препоръките** за проекта, направени в третия шестмесечен доклад по наблюдение и контрол (представен на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



КН през м. ноември, 2013 г.), които са както следва (препоръки 1, 2, 5 и 6), както и две допълнителни препоръки (3 и 4):

1. По възможност да не се прекъсва оформянето на откосите и насипването на хумуса. Той трябва да е с предвидената по проекта дебелина и да е добре уплътнен. При готовност и възможност (метеорологични условия) е необходимо да се пристъпи веднага към засаждане на растителността и затревяване с цел укрепване и възпрепятстване възникването на ерозия.

2. В проектите за ландшафтно оформяне не е предвидено поддържане на растителност и тревни площи и гаранционен срок. Необходимо е да се допълни, за да се гарантира реализацията на проекта

3. В проекта за ландшафтно оформяне не е предвидено да се изгради залесяване с влаголюбиви видове дървета и храсти в участъка на мостовете, както и в участъка на максималното доближаване до р. Марица при Харманлии. Необходимо е проектът да се допълни и изпълни, съгласно изистванията на Условие 19 от Разрешението.

4. Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа и площадки и пътища, кариери за добив на материали в рамките на сервитута на пътя и всички нарушения извън трасето на магистралата, както и ландшафтното им оформяне с растителност. В противен случай е възможна поява на ерозионни процеси, които водят до нарушения в локалния ландшафт в продължение на дълги години.

5. Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа и площадки и всички нарушения извън трасето на магистралата.

6. При избора на елемент за изграждането на шумозащитния екран да се изисква акустичните и неакустичните характеристики да отговарят на БДС EN14388:2006.

#### 2.4. Проект „Път I-5 „Кърджали-Подкова”

<b>Проект:</b>	„Път I-5 „Кърджали – Подкова”	
<b>Решения по ЗООС и ЗБР:</b>	Решение от 29.11.2010 г. за изменение и допълнение на Решение по ОВОС на министъра на околната среда и водите № 8-1/2001 г. Решение № 6 - ПР/2012 г. Решение № 4-ПР/2013	
	<b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условията/мярката и установени нарушения за периода м. юни -м. ноември 2013 г.</b>
	<b>I. ЗА ФАЗА ПРОЕКТИРАНЕ</b>  <b>ДОПЪЛНИТЕЛНО ПРОЕКТИРАНЕ</b> В резултат на допълнително проектиране е изготвен технически проект „Сухи проходи към отводнителните водостоци за преминаване на дребни животни и влечуги” в изпълнение на т. 7 от условията в решението по ОВОС. Предвижда се изграждането на тръбни и правоъгълни водостоци от км 342+639 до км 367+427 с пътечки и рампи за преминаване на дребни животни. В края на водостоците е предвидено оформяне на насочващи залесителни ивици с нискорастящи храсти с дължина по 10 м.	Строителството на пътното платно по основния проект е приключило.  Мярката е изпълнена отчасти. Тези залесителни пояси не са направени.
	<b>II. Преди започване на строителството:</b> <b>НЕИЗПЪЛНЕНИ УСЛОВИЯ</b> 9. Да се монтират временни шумозаглушителни прегради	При извършване на строителните работи в



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>между строителния участък за изграждане на съответната част от пътното трасе и разположените до нея жилищни терени за всяко от населените места – с. Градинка и махала Масларово (с. Върбен). Преградата при с.Градинка да се запази до края на строителните дейности по изграждане на цялото трасе за ограничаване негативното въздействие от страна на тежкотоварния обслужващ транспорт.</p> <p>9.1 В края на строителството временните шумозащитни прегради да се заменят с шумозащитен екран – стена за защита на близките до пътя жилищни терени за с. Градинка и махала Масларово (с. Върбен). Да се предвидят прозрачни екрани поради малкото разстояние между пътя и жилищните терени.</p>	<p>участъка при с. Градинка не са използвани временни шумозащитни екрани. При извършване на строителните работи в участъка при с. Градинка не са използвани предписаните в Решението по ОВОС на МОСВ, временни шумозащитни екрани. Няма постъпили оплаквания от жителите на селото (вкл. и в най-близките до обекта къщи) от шумовото въздействие при извършване на различните видове строителни работи в този участък.</p> <p>Монтирани са постоянните шумозащитни екрани. Не са прозрачни, а са метални. Няма оплаквания от населението във връзка с тези елементи.</p>
<p>1. Да се актуализират ландшафтно-устройствените проекти и се съгласуват с РИОСВ – Хасково. Предвид проявените „геоложки изненади” по време на строителството– свлачища, високи подпочвени води, допълнително преоткосиране, изграждане на подпорни стени, изграждане на нови кръстовища и съоръжения (не включени в предварителния проект) е необходимо актуализирането на ландшафтния проект.</p>	<p>Изготвен актуализиран проект за ландшафтно оформяне. Проектът е съгласуван с РИОСВ - Хасково. Самият проект е разработен така, че се явява и като биологическо укрепване на пътните откоси. Проектът не е изпълнен или е изпълнен некачествено.</p>

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 10.01.2014 г.

Това е най-тежкият обект за изпълнение, поради появата на много свлачища като „геоложка изненада”. Основните причини за тези явления са сложната геоложка основа – промяна в литологията, проява на тектонски обособени слаби зони, както и проява на плитките подземни води.

#### Ландшафт:

Строителството на пътя е приключило. Пътното платно е изградено изцяло. Положени са и канавките, но част от тях са запълнени със свлечени земни маси и паднали камъни. Някои от тях са неоформени и заустени в равен терен без отток. Не е изпълнен проектът за ландшафтно оформяне и биологично укрепване или реализацията му е некачествена. Само на отделни места са засадени отделни видове растителност, които се намират в незадоволителен вид и не биха могли да изпълняват предназначението си – предимно укрепване. Затревяване на терените не е извършвано. Откосите и бермите са изградени, но някои от тях не са добре оформени и се наблюдава развитие на ерозионни процеси. Не са извършвани рекултивационни работи на откоси и скатове за предотвратяване на тези процеси. Голяма част от откосите са оформени и заскалени. На много малко участъци е положен хумусен пласт. Залесителни мероприятия не са провеждани.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 1-8 Различни прояви на ерозионни и свлачищни процеси.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Част от временните депа и площадки са подравнени грубо, без засадена растителност, което дава допълнителна възможност за възникване на ерозионни процеси.

На места има необходимост от ново преоткосиране, укрепване или изграждане на подпорни стенички.

За реконструкцията на инженерните инфраструктурни съоръжения е предвидено рекултивация с отнетия хумусен пласт от тях, което е частично изпълнено.

Точното и навременно изпълнение на ландшафтните проекти, вкл. рекултивацията е от голямо значение при изпълнението на такива сложни обекти, където основния проблем е високата подпочвена вода и земната основа. Особено важно е подбирането на подходящи видове с укрепваща и здрава коренова система, която да предотврати на първо място ерозията, преди негативните процеси да доведат до тежки последици изискващи значителни средства и ресурс за да бъдат отстранени.

#### **Биоразнообразие:**

При мостовете са изпълнение насочващи мрежи, които да отклоняват животните от тях е изготвен технически проект за „Защитни огради, възпрепятстващи достъпа на животни към подходите за мостовите съоръжения”.

Мрежата е с височина 160 см и ситната мрежа с отвор10/10 см с височина 0.50 м. Мрежите са замонолитени към бетоновата стеничка.

При премостването на реките, съгласно мерките по ОВОС, са изградени гладки отвесни обърнати в горния край към съоръженията заграждения от ситна мрежа плътно до стоманената преградна мрежа, които да прекратят достъпа на земноводни и влечуги до пътното платно.

Мярката е изпълнена, но при преминаване над канавките под мрежата е оставено достатъчно разстояние, което допуска дребни животни да излязат на пътното платно, с което съоръжението се компрометира.



*Сн. 9 Свободни пространства под предпазните мрежи.*

Останалите мерки и препоръки са изпълнени от строителя според предписанията на експертите и Решението по ОВОС.

В резултат на допълнително проектиране е изготвен технически проект „Сухи проходи към отводнителните водостоци за преминаване на дребни животни и влечуги”. За преминаването на дребни животни през трасето на пътя, се предвидени съоръжения за преминаване на дребни животни във водостоци с постоянно течаща вода. За целта е



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



предвидено, да бъдат изградени пътеки, които се намират над нивото на тези води във водостоците. Подходите към пътеките, намиращи се във водостоците са рампи, по които дребните животни да могат да достигнат до пътеките. В обяснителната записка, се заявява, че по директното трасе на пътя „Кърджали – Маказа” от км 342+639 до км 367+427 се предвиждат да има тръбни водостоци с диаметър 100 см, 150 см, 230 см, 310 см и правоъгълни водостока 200/200 см и 300/250 см, за които са предвидени направата на пътечки и рампи за преминаване на дребни животни и влечуги. През месец юли 2013 г. са направени констатации и препоръки относно привеждането в готовност за експлоатация на съоръженията. В заключение експертите препоръчват на 12 водостока да се изпълнят бетонови пътечки с парапет. Двадесет и четири водостока на практика не могат да се използват като прелезни съоръжения за дребни животни поради стръмни и недостъпни за животните скатове и/или изградени казанчета (Сн. 10), които са непреодолимо препятствие. Всички останали водостоци могат да се използват при експлоатацията на пътя в зависимост от поддръжката им.

Строителят е взел под внимание всички препоръки на експертите и на настоящия етап всичките 12 препоръчани водостока са изпълнени като прелезни съоръжения (бетонови пътечки над нивото на водата с парапет) – Сн. 11.



Сн. 10. Водосток с изградено казанче, който не може да бъде използван като прелезно съоръжение за дребни животни



Сн. 11. Изградена бетонова пътечка с парапет за преминаване на дребни животни през водосток

Ориентиращите мрежи не са поставени.

Растителността в участъците на премоствания над реки е разчистена само в периметър, необходим за изграждане на съоръжението и безопасна работа на техниката.

### Шум:

Обекта за шумозащита – с. Градинка и с. Върбен (махала Масларово)

В акустичния проект се препоръчва за района на с. Градинка и с. Върбен да се поставят шумозащитни екрани. Екранът е метален, звукопоглъщащ, с акустични показатели: категория А4 по отношение на звукопоглъщане и категория В3 по отношение на звукоизолация (БДС EN1793-1.2).

Екраните са изградени от еднотипни модули (елементи) с дължина 3 м и височина 2.5 м. Акустичните елементи са тип МА1– производство на фирма „Металеса” („Metalesa”) – Валенсия, Испания. Притежават сертификат СЕ 1292 гарантиращ качествата им и отговарят на изискванията на БДС EN14388:2006. Сертификатът е представен от производителя на фирмата изпълнител „Симинвест” – Радомир.



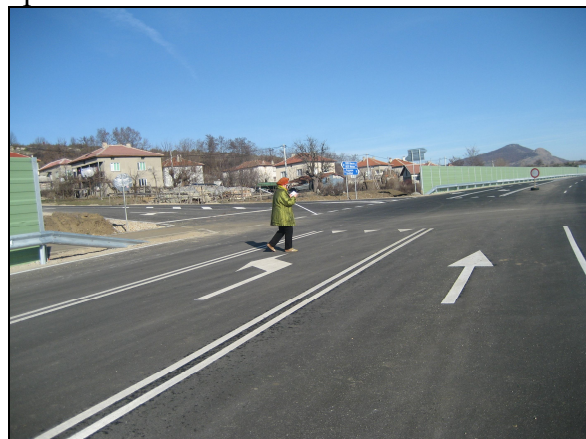
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



При с. Върбен екранът е изпълнен с определената в акустичния проект височина, но с по-малка дължина от определената 300 м и е допуснато нарушение на целостта на екрана с прекъсване с дължина 1 м между 13<sup>та</sup> и 14<sup>та</sup> секция. Не са изпълнение и закривяванията на екрана при отклонението (кръстовището) за с Върбен.



Сн. 12 Нарушение в целостта на екрана



Сн. 13 Липса на закривявания на екрана

#### Геология:

Въздействие върху геоложката среда се изразява основно по време на строителството, когато се извършват изкопните работи и се проявява в два аспекта:

- непотвърждаване на условията на теренната основа;

Въздействие върху геоложката среда от този тип, най-често не се отразява след това на бъдещата експлоатация на трасето.

- подсичане на склоновете и проява на свличания по склоновите участъци.

Подсичането на склоновете при големи изкопи в някои случаи води до проява на свличания, които постоянно нарушават строителния процес. В някои случаи, дори при слабо хълмист терен, но при разрез, представен от слаби литоложки разновидности, могат да се проявят свличания, дори при сравнително плитки изкопи до 2-3 м. В останалите случаи, когато изкопите са с голяма дълбочина, се налага преоткосиране или изграждане на допълнителни съоръжения – главно подпорни стени.



Сн. 14 и 15 Начало на запълване на шахти и водостоци



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Сн. 16 и 17 Ерозионна дейност по откоси от свързани (песчливо-глинести) почви*



*Сн. 18 Запълнени канавки.*

Една от констатациите, която може да се направи е, че от особена важност е последващото поддържане на пътя след въвеждането му в експлоатация. На този етап се установява естествената стабилизация на откосите. Отсъствие на строителния персонал, който може да реагира бързо при негативни процеси и да възстанови състоянието на откосите и проводимостта на отводнителната система, може да се очакват, нежелателни последици, както за пътя и съоръженията към него, така и към сигурността на преминаващите по пътя.

#### **Води:**

Основният конфликт по отношение опазване на водните тела се проявява по време на етапа на строителството. Като линейни обекти, пътните трасета пресичат райони с различни природни дадености, които в някои случаи се променят много бързо по –



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



отношение на релефа, литостратиграфските особености на земната основа, развитие на хидрографската мрежа и т.н. Проблемът произтича от това, че реализацията на проектните решения е възможна, но изпълнението им не винаги може да се извърши при спазване на екологичните изисквания.

Особен случай като съоръжение са приемните шахти за разливи при инциденти. Такива са предвидени за Път I-5 „Кърджали – Подкова”. Основният акцент по отношение опазване на водите е свързан с изпълнение на т. 5 от условията в Решението по ОВОС, което изисква „да се проектират към бетониранието окопи при мостовете над р. Върбица, р. Читак дере, р. Саръяр дере, р. Джебелска, р. Безименна, р. Голямата река приемни шахти за разливи при инциденти, както по време на строителството, така и при експлоатацията на Път I-5 „Кърджали-Подкова”.

*За всеки от мостовете са предвидени по 2 броя шахти, с обем 25 m<sup>3</sup> и размери 7x4x1 m, които да поемат разливи при инциденти на пътя на петролни продукти.*

Проектът е променен по следния начин, след съгласуване:

- мост над р. Читак дере на км 345+360 – 4 бр. приемни шахти;
- мост над р. Джебелска на км 354+015 – 1 бр. приемни шахти;
- мост над р. Саръяр дере на км 357+220,20 – 2 бр. приемни шахти;
- мост над р. Безименна на км 360+730 – 2 бр. приемни шахти;
- мост над р. Голяма река на км 361+630 – не се изграждат приемни шахти;
- мост над р. Върбица на км 366+570 – 3 бр. приемни шахти.



Сн. 19 Приемна шахта

В конкретния случай не е ясно ако събирателните шахти са запълнени с вода, как ще поемат разливите от аварирани МПС.

Въз основа на описаното по-горе, даваме следните **препоръки за обекта**:

1. Да се предприемат мерки за редовно почистване на отводнителните съоръжения;
2. Да се актуализира и изпълни ландшафтния проект. Да се предвиди първоначално поддържане на растителност и тревни площи – гаранционен срок от две или три години, за да може растителността да се прихване и адаптира към новите растителни условия;
3. Да се отстранят посочените несъответствия при екрана при с. Върбен.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

## 2.5. Проект „Връзка на АМ „Хемус“ със СОП-п.в. Яна”

<b>Проект:</b>	„Връзка на АМ „Хемус“ със „СОП – п.в. Яна”	
<b>Решения по ЗООС и ЗБР:</b>	Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 166-14/1996 г. Решение № 7-ПР/2012 г. Решение № 2-ПР/2013 г.	
	<b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условиято/мярката и установени нарушения за периода</b>
	<b>I. ЗА ФАЗАТА НА ПРОЕКТИРАНЕ :</b>	Мерките и условията са изпълнени.
	<b>II. ПРЕДИ ЗАПОЧВАНЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО:</b>	Условията са изпълнени.
	<b>III. ПО ВРЕМЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО:</b>	Условията и мерките са изпълнени. Няма данни за нарушения и актове.
	<b>НЕКАЧЕСТВЕНО ИЗПЪЛНЕНИ УСЛОВИЯ</b>	
	<p>2. За ограничаване на замърсяването на атмосферния въздух и шумовото натоварване на жилищния район на с. Горни Богоров, от км 6+750 до км 7+250 на автомагистралата, да се предвиди изграждането на екраниращо съоръжение (шумозащитна стена). Решение по ОВОС №166-14/1996 г.</p> <p>9. С цел ограничаване на бариерния ефект на магистралата върху дивите наземни животни да бъдат проектирани и изградени специализирани прелезни съоръжения, както и да бъдат дооборудвани определени класически съоръжения така, че да могат да бъдат използвани от дивите животни, както следва:</p> <p>9.1. Отводнителните водостоци да бъдат проектирани по начин, позволяващ използването им като прелезни съоръжения за земноводни, влечуги и дребни бозайници.</p> <p>9.2. Водосъбирателните канавки, разположени успоредно на пътно платно, да бъдат проектирани така, че да възпрепятстват попадането на животински видове върху пътя.</p> <p>9.3. Сух проход за дребни животни, на около 5 км от началото на участъка (фиг. XX, № 5 от ДОВОС), за който е допустимо изместване до 100 м, в зависимост от особеностите на терена и другите съоръжения по магистралата. При възможност проходното съоръжение да свързва сухо дере или понижение на терена.</p> <p>15. Да се актуализира ландшафтно-устройствения проект, в който се предвиди озеленяването на територията да се използват местни видове растения. (от ОВОС№ 166-14/1996 г.)</p>	<p>Изготвен акустичен проект за шумозащитен екран – стена от км 6+750 до км 7+390. <b>Не е изпълнена качествено. Има зона без покритие.</b></p> <p>Част от водостоците са комбинирани с казанчета и не могат да изпълняват роля на проходи за дребни животни. В случаите, когато дъното на казанчето е под нивото на водостока, те задържат вода, в която умират всички попаднали в тях дребни животни.</p> <p>Проектът за ландшафтно оформяне и биологично укрепване е от 2010 г. и няма информация дали е актуализиран след това. В проекта е предвидено защитни зелени пояси от два реда плътно засадени тополи в сервитутната ивица от км 0+300 до км 0+900 в дясно (пред института по фуражна промишленост), от км 6+700 до 6+800 и 6+900 до 7+050 дясно (пред с. Г. Богров).</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p><b>V Мерки по чл. 96, ал. 1 т. 6 от ЗООС</b></p> <p>3. ...”.....подлезите да започват и свършват извън загражденията на магистралата в специално залесени с храсти и дървета петна с площ до 5 ага. Растителността да се засади ветрилообразно спрямо прохода, като към него води пътека. Микрорелефа на залесеното петно трябва да се оформи като вал с формата на полумесец и височина 1м”.</p> <p>5. Да се предвиди изграждане на прозрачни екраниращи съоръжения от двете страни на магистралата с височина 2 м в участъка на трасето край 33 „Долни Богров - Казичане.</p> <p>9. След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци своевременно да се почистват...</p> <p>12. Отнегия хумус от засегнатите от трасето земи да се съхранява на специално определена площадка за временно съхранение до използването му за рекултивация.</p> <p>15. При премостването на река Лесновска да бъдат изградени гладки отвесни обърнати в горния край към съоръженията заграждения от ситна мрежа плътно до стоманената преградна мрежа, които да прекратят достъпа на земноводни и влечуги до пътното платно.</p>	<p>Средната разделителна ивица ще се изпълни с двегодишни храсти. За биологичното укрепване на пътните откоси е предвидено:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- профил 1 – ниски насипни и изкопни откоси с височина до 3 м; предвидено е затревяване;</li><li>- профил 2 и 3 – средни насипни откоси с височина до 6 м; предвидено е затревяване и засаждане на 2 годишни храстови фиданки;</li><li>- профил 4 – третира насипния откос от км 7+100 до км 7+400, където освен укрепителни функции, растителността е разположена така, че да има защитен ефект спрямо шум.</li></ul> <p>-на определени места е предвидено засаждане на групи от 7 - 9 годишни дървета (иглолистни и широколистни).</p> <p><b>Не е изпълнено качествено озеленяването</b></p> <p>Предвидените прилежащи залесителни мероприятия не са изпълнени. Това намалява ефективността на съоръженията или води до невъзможност те да изпълняват функцията си на проходи за част от дивите животни.</p> <p>В проекта не е предвидено. Необходимо е допълване и актуализиране на проекта за ландшафтно оформяне и укрепване с цел изпълнение на Условие 3.</p> <p>Екраниращите съоръжения са заменени с мрежа, съгласувано с МОСВ. Приема се, че мярката е изпълнена, макар и изменена.</p> <p>Условието не е изпълнено</p> <p>Извън трасето на АМ са депонирани излишни и негодни за строителството земни маси. Отделно от тях има депа за хумус, който би трябвало да се използва за биологичната рекултивация при оформянето на откосите и подготовката им за озеленяване, което <i>не е изпълнено</i></p> <p>Не е изпълнено</p>
---	---





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p><b>IV. По време на експлоатацията</b> 29. След пускане в експлоатация на магистралния участък да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух в с. Горни Богров при най-близко разположените до пътното платно къщи. При наличие на повишени концентрации на азотен диоксид – над долния оценъчен праг (ДОП) на нормата за опазване на човеешкото здраве (ОЧЗ), да се обсъдят допълнителни мерки от страна на съответните органи - кметства, РИОСВ - София, Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).</p>	<p>Предстои да се изпълни. Все още няма данни за замервания.</p>
--	--

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 09.10.2013 г.

Обектът е в експлоатация. Констатациите са от обхода направен за третия шестмесечен доклад, но към момента няма промени по трасето на пътната отсечка. Участъкът не засяга защитена територия по ЗЗТ, нито защитени зони по ЗБР. В непосредствена близост до ЗЗ „Долни Богров - Казичане” ВГ 0002004 за опазване на дивите птици. Ландшафтният проект не е реализиран. Има единично засадени тополи в близост до шумозаглушителните пана. Площите не са затревени. Средната разделителна ивица не е засадена с предвидените по проект храсти. Не е отделена с бордюр от основната настилка на пътното платно. Пръста излиза над настилката, което води до нейното компрометиране.



Сн.1 Част от разделителната ивица на пътя



Сн.2 Откосите не са оформени, затревени или залесени



Сн.3 Ерозирани откоси и запушени канавки



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн.4 Неоформени откоси при надлези



Сн.5 Лошо оформени настилки

Има отделни участъци, които са запръстени и охумусени. При предишния оглед бяха изкопани 430 дупки, които до момента не са засадени.

До момента на огледа, площите около големи и малки съоръженията не са оформени (засаждане на растителност, съгласно мерките предвидени в Решение по ОВОС 166-14/1996 г.), предвидени за преминаване на отделните видове животни.



Сн.6 Оградни мрежи за птици в участъка на АМ „Хемус“, при влажните зони на Долни Богоров

Основните проблеми установени при огледа и свързани с **биоразнообразието** са:

- Водостоците на места завършват с казанчета, което се превръща в своеобразен капан за дребни животни (Сн.7).
- Липсва ситна мрежа при моста на р. Лесновска, както и няма поставена врата на оградната стоманена мрежа (Сн. 8 и 9). Нарушена крайречната растителност (Сн. 10).
- Мрежата на места при водостоците и канавките е вдигната високо и не изпълнява предназначението си (Сн.11).

За защита на жилищната територия на с. Горни Богров от транспортния шум по изготвен проект е изграден шумозащитен екран –стена от км 6+750 до км 7+792 с височина



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



2.5 м, 2.0 м и 1.5 м. Акустичния елемент е съставен от плътна част от иглолистна дървесина, звукопоглъщащ материал и лице в слой от гъста предпазна тъкан и е еднакъв с този на АМ „Струма” ЛОТ 1. Избраният елемент е различен от предложения в проекта. Екранът е прекъснат между км 6+802 и км 6+884 при насипа на пътя с. Горни Богров – с. Ботунец. Не е изпълнена препоръката, дадена в третия шестмесечен доклад по наблюдение и контрол, за застъпване на краищата на екрана и насипа, поради което съществува открит незащитен участък от пътя, в който шумът от транспортния поток безпрепятствено се разпространява към жилищната територия на селото.

- Не са изпълнени точно мерките в т 1, 2 и 3 от Решението. Комбинираните проходни съоръжения завършват с наводнена канавка, което е невъзможно препятствие за дребните бозайници и влечуги (Сн.12).



Сн.7



Сн.8



Сн.9



Сн.10



Сн. 11



Сн. 12

В процеса на строителство се проявяват основните конфликти по отношение на водните тела, които се явяват и генератор на проблеми в последващия етап на експлоатация.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- отводнителните канавки (окопи) понякога не са съобразени с конкретните теренни условия; завършват нелогично на терена и компрометират насипите и собствената си цялост. Изводът е илюстриран чрез Сн. 13.



Сн. 13 Неподходящо изпълнение на канавка

- косвен, негативен фактор върху състоянието и управлението на водите, отвеждани от обхвата на пътя, оказват и извършваните земни работи и по-точно бавното стабилизиране на откосите на изкопите (особено при дисперсните почви) и насипите и игнорирането на ландшафтния проект и озеленяването, следствие на което се изнася земен материал и се нарушава проводимостта на отводнителнителната система. Изводът е илюстриран чрез Сн.14:



Сн.14. Запълване на канавка от нестабилизиран откос



Сн.15. Висящи тръби от дъждовните шахти

Забелязани са и нелогични решения, свързани с контрола на атмосферните води попаднали в обхвата на пътя, управлението на които не е подходящо. Тези примери касаят например отводняването на мостовете – Сн. 15.

Тръбите от дъждовните шахти са къси, отворени и водите се „изсипват” върху отдолу разположените части на магистралния път.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Въз основа на описаното по-горе, валидни към 31.12.2013 г. са **препоръките**, направени в третия шестмесечен доклад по наблюдение и контрол (представен на КН през м. ноември, 2013 г.), както следва:

1. Удължаване на екрана до застъпването на края му с насипа, което към момента не е направено;
2. Да се актуализира и изпълни ландшафтния проект;
3. Казанчетата, където завършват водостоците да се покрият с мрежа, за да се предотврати падането на дребни животни в тях;
4. Да се постави предписаната ситна мрежа при моста на р. Лесновска, както и врата на оградната стоманена мрежа при реката;
5. Мрежата при водостоците и канавките, където е вдигната високо да се удължи, за да изпълнява предписаните ѝ функции;
6. Да се намери вариант за отводняване на наводнената канавка при комбинираните проходни съоръжения за да изпълнява функциите си на проход за дребните бозайници и влечуги.

#### 2.6. Проект „Обходен път на гр. Враца” – Път I-1 (E79) от км 0+000 до км 6+818.60

Проект:	„Обходен път на град Враца”
Решения по ЗООС и ЗБР	<b>Решение № 10 - ПР /2010 г.</b> „Изграждане на обходен път на гр. Враца от км 141+300 (0+000) до км 147+600 (6+816.6), включително реконструкция на засегнатата техническа инфраструктура”, което <b>няма вероятност</b> да окаже значително отрицателно въздействие върху ЗЗ <b>НЯМА ПОСТАВЕНИ УСЛОВИЯ</b>

#### Констатации от обхода на обекта, извършен на 14.10.2013 г.

Към момента се извършва активно строителство по цялата дължина на трасето, в начална фаза. Съгласувани с община Враца депо за съхранение на хумус - № 6200-5411/26.04.2013 г. и депо за извозване на земни маси - № 6300-5411/26.04.2013 г. Издадени са 16 бр. разрешителни за ползване на воден обект, като се изграждат 18 водостока по протежение на пътната отсечка. Проектът е съгласуван с всички експлоатационни дружества. Отложено е цялото трасе на терена. По целият участък се работи. Пътното плътно е изградено частично до първи пласт – зона А. Граничи предимно с обработваеми земи.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн. 1 По целият участък се работи



Сн. 2. Земни маси и хумус депонирани отстрани на трасето

При км 4+020 – слаби почви, в резултат на които се получава заблатяване. За участъка ще се използва заскаляване и геотекстил за укрепване. При км 0+640 се изгражда пътен възел тип тропет – на две нива. Изкопаните земни маси и хумус са депонирани отстрани на трасето в частни имоти (договор със собствениците). Общинското депо за земни маси и хумус е далече от обекта и в момента не се ползва за депониране. На отделни места по трасето са оформени грубо откосите. До момента не е извършено полагане на хумус по откосите. Не е засаждана растителност и не е затревявано. Стоителната техника, временни фургони и материали са разположени в рамките на пътя. Заложени и частично изпълнени са два водостока, с функциите на проходи за диви животни – съответно при км 3+230 (Сн.3) и км 4+550. Първоначалният проект за изграждането им от бетонови профили е заменен с използването на метални тръби и дъно, оформено като бетонова пътечка за животните. Местоположението на двата прохода е избрано сполучливо, като деретата от двете страни на пътя са със запазена дървесна и храстова крайречна растителност и представляват благоприятни местообитания за земноводни, влечуги и бозайници.



Сн.3 Заложен водосток с функция на проход за животни при км 3+230

Въз основа на описаното по-горе, валидна към 31.12.2013 г. е **препоръката**, направена в третия шестмесечен доклад по наблюдение и контрол (представен на КН през м. ноември, 2013 г.), както следва:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



За обекта има изготвен проект за ландшафтно оформяне с растителност и укрепване на откосите, но към него не са включени пътните връзки (път София - Оряхово), които се разрушават и подлежат на рекултивация. Необходимо е проекта за ландшафтно оформяне да се актуализира, включвайки и тези площи.

## 2.7. Проект „Обход на град Габрово с тунел под връх „Шипка” – I-5 (E-85)” от км 0+000 до км 31+000

<b>Проект:</b>	„Обход на гр. Габрово с тунел под връх „Шипка” – I-5 (E-85)” от км 0+000 до км 31+000	
<b>Решения по ЗООС и ЗБР</b>	Решение ОВОС 4-2/2012 г. на МОСВ	
	<b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условиято/мярката и установени нарушения за периода</b>
	<p><b>I. ЗА ФАЗАТА НА ПРОЕКТИРАНЕ :</b></p> <p>7. Да се предвиди изграждане на шумозащитни съоръжения покрай пътното платно, при: с. Поповци - екран-стена, едностранно (км 7+500); кв. „Чехлевци” - екран-стена, двустранно (км 10+900); кв. Велчевци - екран-стена едностранно, преминаващ в екран-парапет по проектирания мост (км 11+500), кв. „Дядо Дялко” - екран-парапет от двете страни на надлеза (км 16+000), включително и по отклоненията за влизане и излизане от надлеза; кв. „Радецки” - екран-стена, едностранно (км 19+500).</p> <p>8. Да се изготви самостоятелен проект, с който се определи вида, размерите, точното местоположение на екраниращото съоръжение, в зависимост от взаимното разположение на шумовия източник и обекта на въздействие, необходимото намаляване на нивото на шума за постигане на хигиенните норми, релефа и др. фактори. С проекта да се предвиди екраните да бъдат звукопоглъщащи откъм страната на източника на шум.</p>	<p>Към момента се работи само по отсечките в рехабилитация:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Първи етап - от км 0+000 до км 7+670</li> <li>• Втори етап - от км 7+670 до км 10+939</li> </ul> <p>Към момента не са проектирани и изградени шумозащитните екрани. Обектът като цяло е в начален стадий на изпълнение, а дейностите по реализацията на тези съоръжения ще започнат в етапа на същинска строителна дейност.</p> <p>Условието не е нарушено, но не е достигнат този етап на изпълнение.</p>
	<p><b>II. ПРЕДИ ЗАПОЧВАНЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО:</b></p> <p>7. Да се предприемат необходимите действия за сключване на писмени договори с лица, притежаващи съответно разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл. 12 от ЗУО или комплексно разрешително. Копия от договорите да бъдат представени в РИОСВ - Велико Търново и РИОСВ - Стара Загора в срок до един месец след сключването им.</p> <p>8. Да се изготви Схема за разделно събиране, временно съхраняване и транспортиране на изкопните земни, земно-скални и скални маси, хумусната пръст и отделните видове отпадъци, които се очаква да се образуват в процеса на строителството и при експлоатацията на обекта, която да представлява неразделна част от Програмата за управление на дейностите с отпадъци.</p> <p>9. Да се съгласуват с кметовете на съответните общини маршрутите за транспортиране на отпадъците и инсталацията/съоръжението за третирането им, съгласно чл. 18, ал. 2 от Закона за управление на отпадъците.</p>	<p>Това е нормативно изискване при даване на строителна линия с Образец 2а. Изпълнява се за всеки ЛОТ по отделно.</p> <p>Не е на този етап на реализация</p> <p>Това е нормативно изискване при даване на строителна линия с Образец 2а. Изпълнява се за всеки етап поотделно.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>10. Да се изготви ландшафтно-устройствения проект, включващ и проект за рекултивация, в който се предвиди за озеленяването на територията. Проектът да предвиди дендрологичният състав на дървесните видове за ландшафтното оформяне пътя да предвижда използване само на растителни видове, представени в съседните територии, като не се използват агресивни и инвазивни видове.</p>	<p>Изготвя се при проектирането на новото строителство. Още не е одобрено като дейност.</p>
<p><b>III. ПО ВРЕМЕ НА СТРОИТЕЛСТВОТО:</b></p> <p>1. В участъците от пътя в близост до населените места, строителната дейност, включително и реконструкция на съпътстващата пътя техническа инфраструктура, да се извършва само през светлата част на денонощието (основно през дневния период)</p> <p>2. Изкопните, товаро-разтоварните, транспортните и др. дейности да се извършват в съответствие с изискванията за ограничаване на неорганизираните емисии на прахообразни вещества съгласно чл. 70 от <i>Наредба № 1 за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии</i> (обн. ДВ бр.64/2005 г.).</p> <p>3. Строителните дейности, засягащи повърхностни водни обекти, да се извършват след получаване на съответните разрешителни за ползване на воден обект, съгласно чл. 46, ал.1 от Закона за водите.</p> <p>18. Да не се допуска нерегламентирано изхвърляне и депониране на отпадъци и строителни материали извън границите на строителните площадки.</p> <p>19. Да се осигури своевременно извозване на строителните отпадъци и излишни земни маси на депо, определено от общината, при спазване изискванията на чл. 18 от ЗУО.</p> <p>20. Отпадъците да се предават въз основа на сключени писмени договори с лица, които притежават съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл. 12 от ЗУО или комплексно разрешително.</p>	<p>Няма данни условията да са били нарушени или да не са спазвани. Няма проверка от РИОСВ на обекта до момента.</p>
<p><b>IV. ПО ВРЕМЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА:</b></p>	<p>Не е достигнат този етап.</p>
<p><b>V. МЕРКИ ПО ЧЛ. 96, АЛ. 1 т. 6 ОТ ЗАКОНА ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА</b></p>	<p>Не се отнасят за етапа на рехабилитация, който се осъществява към момента.</p>

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 08.01.2013 г.

Към момента се довършват рехабилитационните дейности

- Първи етап от км 0+000 до км 7+670

Участъкът е изграден преди 25 години, като за него е предвидена само рехабилитация и ремонт на големите съоръжения. Рехабилитацията се изпълнява без отбиване на движението. Поставени са бетонови канавки, италиански улеи за отвеждане на атмосферните води, банкетите са оформени с насипан и трамбован чакъл с чакъл, има ново асфалтово покритие. Оформени са площадките за отдых (отбивки). Довършено е пътното платно. В процес на поставяне е хоризонталната и вертикалната маркировка. Практически участъка е изграден

- Втори етап - от км 7+670 до км 10+939.

Участъкът е изграден до биндер преди 15 години.



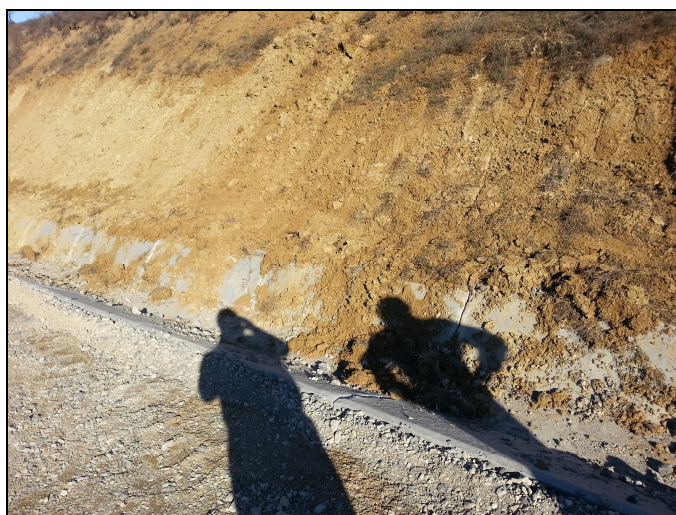


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Почти е приключила рехабилитацията на основното трасе, включваща възстановяване и подобряване на транспортно – експлоатационните качества на пътно платно. Предстои полагането на най-горния износващ слой и поставянето на хоризонталната и вертикалната маркировка. Остава да се довършат части от отводнителната канавка край пътя, както и почистването и рекултивацията на площадките за временно съхранение на строителни материали и отпадъци.

По трасето се забелязва същата тенденция, характерна за повечето обекти, а именно неукрепване на откосите, непосредствено след тяхното изграждане. Много скоро започват ерозионни процеси и свличания на земните маси в канавките.



Сн.1 Начало на ерозионни процеси

Към момента няма възражения и оплаквания. Не са извършвани проверки на обекта от РИОСВ – Велико Търново.

**Не са необходими препоръки за опазване на околната среда за проекта към момента.**

## 2.8. Проект АМ „Калотина – София - Лот 1 – Западна дъга на СОП”

<b>Проект:</b>	Софийски околновръстен път от км 59+400 до км 6+310	
<b>Решения по ЗООС и ЗБР:</b>	<p><b>Решение 34-ПР/2010 на МОСВ</b> за ИП „Софийски околновръстен път от км 59+400 до км 6+310 - разширение и реконструкция и изместване на съоръжения на съществуващата инфраструктура”, което <b>няма вероятност</b> да окаже значително отрицателно въздействие върху ЗЗ.</p> <p><b>Решение № 6- ПР /2013г.</b> - да не се извършва ОВОС за ИП: „Изместване и реконструкция на съоръженията на други ведомства в участъка на „Път II-18 „Софийски околновръстен път - западна дъга” от км 0+780 до км 6+308.17”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие.</p>	
<b>Условия/Мерки от решения по ОВОС</b>	<b>Изпълнение на условията/мярката и установени нарушения за периода</b>	
<p>Условията са от Решение 6-ПР/2013 г.</p> <p>1. Да се спазват мерките от програми 7.1.3, 7.1.5, 7.1.6 и 7.1.7 на ПУРБ на ДР за опазване на повърхностните и подземните води от замърсяване.</p> <p>2. При реконструкцията на водопроводите да се</p>	Няма данни да са нарушени към момента.	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



предприемат всички необходими мерки с оглед предпазване от компрометиране на съоръженията и недопускане влошаване качеството на подаваната питейна вода.	
--	--

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 28.01.2014 г.

П.в. „Сливница” - на три нива. Работи се по цялото трасе на участъка. Частично е изградена конструкцията на надлеза. Създадена временна организация на кръгово движение. П.в. „Сливница” към р. Какач - работи се по изместването и реконструкцията на топлопровод. П.в. „Царица Йоана” - изградени са армонасипните стени на бъдещата естакада.

В обхвата на ПК „Филиповци” са положени комуникациите за канализацията и ел. проводите. Работи се по отводняването и водоснабдителната мрежа. Осигурени са почистването на пътните платна и достъпът до съществуващите търговски обекти.

Няма предвидени шумозащитни средства в този участък. Няма оплаквания от шумови въздействия. Изграждат се временни пътни връзки, нови водопровод, канал, колектор.



Сн.1 Участък при естакадата

Изкопаните земни маси и хумус се депонират на депо по околновръстното шосе в близост до пътя.



Сн.2 Временно депонирани земни маси



Сн. 3 Временно депонирани земни маси



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Строителната техника, временни фургони и материали са разположени в границите на пътя. Няма оплаквания, констативни протоколи или актове за нарушения. Не са извършвани проверки на място от РИОСВ - София – планови или предизвикани.

На този етап **не са необходими препоръки** за опазване на околната среда за проекта.

### 3. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3

#### 3.1. Проект „Разширение на метрото в гр. София”

<p>Проект:</p>	<p><b>Разширение на метрото в София:</b>  <b>Етап I</b>          - Централен участък от Линия 2: „Пътен възел Надежда (МС 5-II) – Централна жп гара – пл. Света Неделя – бул. „Черни връх” (МС 11-II);          - продължение на II метростанция от метростанция 11 („Джеймс Ваучер”), км 10 до метростанция 12, км 11 (между ул. „Сребърна” и ул. „Филип Кутев” - район Лозенец)  <b>ЕТАП II - Включва два лота:</b>  <b>Лот 1 - участък от Линия 2 „ж.к. Обеля – ж.к. Надежда – Пътен възел Надежда”;</b>  <b>Лот 2 - участък от Линия 1 „ж.к. Младост 1 - Младост 3 - бул. Цариградско шосе” (част от трасето „Младост - Дружба - Летище”)</b>  <b>Етап III</b>  <b>Лот 1 „Цариградско шосе — Летище София” и</b>  <b>Лот 2 „ж.к. Младост 1 -Бизнес парк в Младост 4”</b></p>
<p>Решения по ЗООС и ЗБР:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Решение за ОВОС № СО-172-ПР/2006 г. да не се извършва ОВОС за ИП: „Разширение на метрото от МС 13 в ж.к. „Младост I” през ж.к. „Дружба” до новия терминал Летище София”;</li> <li>• Решение № СО-60-ПР/2007 г. за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда инвестиционно предложение: „Участък от II-ри метростанция - от надлез „Надежда” до кръстовище на бул. „Джеймс Баучер” и бул. „Черни връх”;</li> <li>• Решение № СО-55-ПР/2009 г. за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП: Изграждане на II-ри метростанция - участък ж.к. „Обеля” пътен възел „Надежда”;</li> <li>• Решение № СО-35-ОС/2010 г. Съгласува ИП за: „Разширение на метрото в гр. София: участък ж.к. Младост I - ж.к. Дружба - Летище София”, който няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху видовете и техните местообитания;</li> <li>• Решение № 45- ПР /2012 г. да не се извършва ОВОС на ИП за: „Разширение на метро София - от бул. „Андрей Сахаров” (след МС 13) в ж.к. „Младост I” до МС 16 („Бизнес парк София”) в ж.к. „Младост IV”, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие;</li> <li>• Решение № СО - 130 - ПР/2012 г. да не се извършва ОВОС за ИП за „Промяна на проекта за част от трасето”, от възложителя - Столична община - Метрополитен ЕАД. изразяваща се в изграждане съвместно с МС 21 на ж.п. спирка, за осигуряване на директна връзка на метрото с националната ж.п. мрежа и промяна на подземното преминаване на трасето в открито на естакада и на ниво „терен” в траншея, от км 5+010 (ул. Неделчо Бончев) до откритата метростанция станция 23 на Летище София, район Искър, Столична община което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания;</li> </ul>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	<ul style="list-style-type: none"> <li>Решение № 11-ПР/2013 г. да не се извършва ОВОС на ИП: „Метро - София - продължение на II метролиния от метростанция 11 („Джеймс Баучер“), км 10 до метростанция 12, км 11 (между ул. „Сребърна” и ул. „Филип Кутев” - район Лозенец)”</li> </ul>
<b>Условия/Мерки</b> <b>Към предупредителните протоколи и решения по ОВОС</b>	<b>Изпълнение на условията/мярката и установени нарушения за периода</b>
Мерките и условията от предупредителните протоколи са спазени. Няма данни за нарушения. За изминалия период всички условия, които са се отнасяли към дейностите за етапа са били взети предвид. Същото се отнася и за дейностите към момента, които се явяват продължение на строителството на същия обект.	Към момента няма данни за нарушения или неизпълнение на поставените условия.

На база на предоставена информация от МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД, добрите практики по опазване на околната среда и човешкото здраве, които бенефициентът прилага при изпълнение на проекта са:

1. Изготвени са и са изпълнени проекти за вертикална планировка и озеленяване на засегнатите територии от изпълнението на Проекта. Изпълнено е компенсационно залесяване .

2. При строителството на метростанции:

2.1. За предотвратяване вредното въздействие от слягане на земната основа е била назначена комисия, която да обходи предварително и проучи състоянието и прецени необходимостта от укрепване и подсилване на рискови сгради, както и временно демонтиране за периода на изкопните работи и преместване за постоянно на друго място на разкритите по време на строителството находки;

2.2. За предотвратяване на вредното въздействие от ерозия в района на станциите е изпълнено укрепване на изкопите с масивни стоманобетонни шлицови стени и армиран торкрет по изкопните откоси;

2.3. Назначен е главен археолог, който е отговорял за изготвянето, съгласуването с Възложителя, координирането и изпълнението на програма за опазване на архитектурното наследство в района на изкопите за метростанциите в ЦГЧ;

2.4. Трансфер на замърсители – отпадъци, краткотрайно емисионно натоварване с изгорели газове и запрашаване – одобрени транспортни маршрути за движение на товарният автомобилен транспорт и постоянен контрол за спазване на транспортните маршрути;

2.5. Временно шумово натоварване на акустичната среда предимно в светлата част на денонощието върху прилежащите и околни територии на строителните площадки – за намаляване на тези въздействия е разработен специален проект за организация на строителството и на маршрути за движението по време на строителството. Тези проекти предвиждаха оптимални размери на строителните площадки, транспортни схеми за извозването на земните маси, подходи за строителните машини и организация на движението, която да намали до минимум отклоненията на обичайните транспортни потоци по време на строителството. По такъв начин отрицателния ефект в строителния период, има локален характер и е сведен до минимум;

2.6. При строителството на тунели - при липса на контрол по време на строителството съществува известен риск от слягане на терена – за ограничаване на влиянието върху сляганята на земната основа по време на тунелните работи е приета щитова технология и съвременни методи за изпълнение на тунели. В тази насока беше



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



изпълнено инжектиране на циментен разтвор зад конструкцията на тунелите за подобряване на съвместната работа с почвата, ограничаване на деформациите над тунелите и предотвратяване понижението на подпочвените води. При преминаване на трасето в близост до сгради и съоръжения, с оглед предотвратяване на повреди в тях, строителството беше изпълнено в укрепени котловани с корави масивни укрепления от типа на шлицовите стени и армиран торкрет по окосите на изкопите.

За ограничаване и предотвратяване на вредните въздействия в проекта са Изпълнявани следните превантивни действия:

- Мониторинг на слягането на сградите и на терена при необходимост от водопонижение при строителството;
- Система за наблюдение на ниво на подпочвените води.

3. По време на експлоатация:

3.1. Въздействие от шум и вибрации – За ограничаване на шумовото въздействие от наземните въздухоприемащи/въздухоизхвърлящи устройства и на надземните участъци бяха изпълнени специални шумозаглушителни съоръжения във вентилационните уредби и на надземните участъци;

3.2. За намаляване на вибрациите по трасето под изискванията на санитарните норми е изпълнен виброизолиран релсов път със стоманобетонни двублокови траверси със специална гумена изолация. Този тип релсов път позволява значително намаляване на вибрациите и ограничава зоната на влияние само в рамките на пътното платно, под което е разположено метрото.

### **Констатации от обхода на обекта, извършен на 21.01.2014 г.**

Продължава строителството на Етап III Лот 1, включващ трасето „Бул. Цариградско шосе - ж.к. Дружба - летище София” с дължина 5 км и 4 метростанции. От тях 2 подземни и 2 открити - на естакада и на ниво терен.

Участъкът е разделен на три обособени позиции, с различни изпълнители и към момента се извършва активно строителство по цялото трасе. Изградени са временни селища и са оборудвани офиси.

Тунелът между МС 19 и 20 е изграден. В жилищната територия на ж.к. Дружба основните строителни дейности са приключили. Въз основа на единично оплакване от шума на строителната техника е приложено на практика решение за промяна в режима на работа – от 9.00 часа сутрин в делнични дни и от 10.00 часа в почивни дни. Строителството на това разширение на метрото продължава в индустриалната зона до летище София.

Предвиждат се шумозащитни екрани – тунелен тип при надземните участъци от трасето на метрото между МС 19 и 20 и между МС 22 и 23, за които се изготвят проекти

И по трите позиции се извършват строително-монтажните работи- преустройства на комуникации и инженерни мрежи, укрепване, изкопни работи и др.

Лот 2 от Етап III - „ж.к. Младост I -Бизнес парк в ж.к. Младост IV” е с дължината на участъка е 2.6 км с 3 метростанции и се строи от двама изпълнители Цялото трасе е подземно, а строителството се извършва по открит способ в укрепени изкопи.

Извършват се строителните работи по метростанциите и трасето. Към настоящия момент няма оплаквания от шума на строителната дейност. На всички площадки, от които



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



строителната техника излиза на уличната мрежа на града са обособени автомивки и места за отмиване на калта от гумите.



*Сн.1 Автомивка при Искърско шосе*

#### **Води/ Геоложка среда:**

При строителството на метростанциите и тунелите съществува известен риск от слягане на земната основа в съседство със строежа.

За предотвратяване на вредното въздействие ще бъде назначена комисия от архитекти, художници и инженери, която да обходи предварително и проучи състоянието и прецени необходимостта от укрепване и подсилване на рискови сгради или временно демонтиране за периода на изкопните работи или преместване за постоянно на друго място на разкритите по време на строителството находки.

При преминаването на трасето в близост до сгради и съоръжения, с оглед предотвратяване на повреди в тях, строителството е предвидено в укрепени котловани с твърди, масивни укрепления от типа на шлицовите стени.

За запазване съществуващото състояние на повърхностните и подземните води при строителството се предвижда подобно предварително укрепване на котлована с шлицови стени с последващо изолиране на конструкцията на тунелите, чрез който метод се очаква най-слабо въздействие върху режима на подземните води.

С реализирането на инвестиционния проект няма да се наруши екологичното състояние на повърхностните водни обекти, не се очаква да се засегнат извори на минерална вода и негативно въздействие върху подземните води.

С въвеждането в експлоатация, за съевременно установяване на начало на вредни въздействия и тяхното ограничаване са предвидени следните превантивни дейности:

- мониторинг на слягането на сградите и на терена при необходимост от водопонижение при строителството;
- система за наблюдение на ниво на подпочвени води с разрешение и под контрола на МОСВ – Басейнова дирекция на основание Закона за водите. Ще се поддържат геоложки журнали, ще се извършва замерване на нивото и лабораторно изследване на водите.

В началото на 2014 г. се предвижда в РИОСВ – София да се внесе „План за собствен мониторинг по компоненти и фактори на околната среда за обекти: Втори метродиаметър на Метро в София и подземен паркинг на 4-ри нива към метростанция П-11 „Джеймс



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Баучер” на Метрополитен ЕАД във връзка с Предупредителен протокол № СО-60-ПР/2007 от 22.03.2007 г.

Планът включва само „въздух” и „шум и вибрации”.

Непрекъснато се извършва мониторинг върху подземните води и по специално върху водните нива.



*Сн. 2 Водопонизителна система МС 21 „Дружба”*

#### **Шум и вибрации:**

**Разширение на метрото Етап III Лот 1 от МС19 на бул. „Цариградско шосе до МС 23 – летище София”**

Предвидените по проект шумозащитни екрани – „тунелен тип” при наземните участъци от трасето на метрото между МС 19 и МС 20 и между МС 22 и МС 23 са в процес на изграждане. Тези съоръжения изпълняват двойна функция – шумозащитна и обезопасяваща. Въз основа на опита от съществуващите в експлоатация защитни съоръжения от този тип по наземните части на метро София, за повишаване на условията по безопасност в посочените участъци на разширението, страничните стени са изпълнени от стоманобетон с височина 3.20 м. Предстои изграждането на конструкция, носеща поликарбонатния таван. Страничните стоманобетонени стени са с висока звукоизолационна способност и достатъчна височина за ограничаване и разпространението на шума в околната на трасето среда.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Сн.3 Бетонова част (височина 3.20 м) на шумозащитните екрани от „тунелен тип”

Строителните работи се извършват през дневния период в интервала от 6.30 ч до 22.30 ч, съгласно Наредбата на Столична община.

#### **Разширение на метрото Етап III Лот 2 от МС 13 (ж.к. „Младост 1” до МС 16 – Бизнес парк ж.к. „Младост 4”**

Режимът на работа в този участък е дневен (от 9<sup>00</sup> до 18<sup>00</sup> ч.) и нощен (от 22<sup>00</sup> ч. до 6<sup>00</sup> ч.) само при извършване на строителни дейности под земята, които не са източник на шум в околната среда. При строителството и на двете разширения се изпълнява разработен проект за организация на строителните работи (добро експлоатационно състояние на използваната техника, недопускане на работа на празен ход, оптимални маршрути на обслужващия транспорт и др.), в резултат на което се минимизира негативното шумово въздействие в околната среда.)

#### **Вибрации:**

За ограничаване на вибрациите на трасето на метрото се предвижда изпълнение на виброизолиран релсов път със стоманобетонни двублокови траверси със специална виброизолационна система („каучукови ботуши”) В момента на огледа такъв вибрационен път се изпълнява в участъка в близост до летище София.

Въз основа на описаното по-горе, даваме следните **препоръки за обекта:**

#### **1. Да продължи мониторинга върху подземните води по отношение:**

- изменение на водните нива, както и на развитие на депресията на водното ниво;
- контрол на черпените водни количества;





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- влияние върху съседни вододобивни съоръжения;
  - приложение на черпените водни количества (напоиване, миене на улици и площадки и др.) , с цел ограничаване директното им подаване в канализационната мрежа.
- 2. Да продължи мониторинга на слягането на сградите и на терена.**

#### **4. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 4 ПО ОПТ И ЗА ВОДЕН ТРАНСПОРТ ПО ОГПТ**

##### **4.1 Проект „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС”**

За проекта има издадени писма, че изграждането на обектите не подлежи на процедури по ОВОС, ОСВ или ЕО. Издадено е разрешително за строеж и през отчетния период се изгражда РИС център – гр. Русе.

##### **Констатации от огледа на обекта, извършен на 11.10.2013 г.**

В момента се извършват строителни дейности по сградата и кейовата стена. Поради високите нива на р. Дунав и проникване на води в строителните изкопи се е наложило предприемане на допълнителни мерки и временно спиране на СМР, което е довело до забавяне в изпълнението на графика за строителство.



*Сн.1 Сграда на РИС Център Русе в строеж*



*Сн.2 Кейова стена до сграда на РИС Център Русе в строеж.*

*Въз основа на описаното по-горе, не се налага формулирането на препоръките към начина на изпълнение на този проект.*

##### **4.2 Проект „Зимно укритие за кораби – Фаза 3” (Зимовник на ИАППД)**

Строителните дейности по Фаза 3 са започнали на 05.02.2005 г. и до 30.09.2010 г. са приключили на около 75 %. След това на практика не са извършвани повече строителни



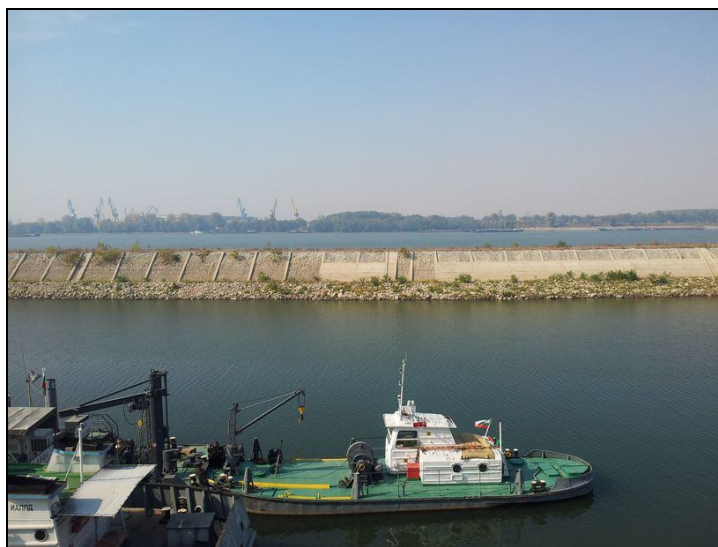
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



работи и на 26 юли 2011 г. е издаден официален Акт 10 за спиране на строителството поради изпадане на Изпълнителя в неплатежоспособност. По време на строителството не са установени несъответствия, свързани с опазването на околната среда.

### Констатации от теренния оглед на обекта, извършен на 11.10.2013 г.

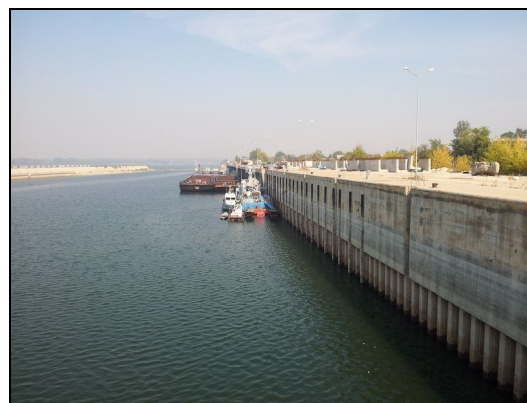
В момента не се извършват строителни дейности на обекта. В укритието има няколко кораба.



Сн. 1 Общ поглед към зимовника от югоизток. Вижда се недовършената облицовка.



Сн. 2 Общ поглед към зимовника от изток



Сн. 3 Общ поглед към зимовника от юг

Въз основа на описаното по-горе, не се налага формулирането на препоръките към начина на изпълнение на този проект.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

## V. ИНФОРМАЦИЯ ЗА НАЧИНА И СТЕПЕНТА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПРЕДХОДНИТЕ ДОКЛАДИ

В изпълнение на проекта за Генерален план за мониторинг на околната, във всеки изготвен доклад по наблюдение и контрол (един тригодишен доклад и три шестмесечни доклади) бяха изведени препоръки за опазване на околната среда и ефективно прилагане на мерките и условията за ограничаване на негативните въздействия върху околната среда от решенията/становищата по ОВОС/ЕО/ОС към бенефициентите по ОПТ 2007-2013 г.

За отчитане на начина и ефективността на изпълнение на дадените препоръки бенефициентите бяха запитани с писма (през м. януари, 2014 г.), като получените отговори са представени в настоящата т. V.

### 1. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА НА БЕНЕФИЦИЕНТИТЕ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПЪРВИ ТРИГОДИШЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА 2007 – 2010 Г.

Бенефициентите да съдействат за създаване на контакти и организиране на работни срещи между проектантите и екипите по ОВОС и ОС, за да може на ранен етап да бъдат избягвани технически решения с отрицателно въздействие върху околната среда. Същевременно чрез такава съвместна работа ще бъде избягвано и налагането на мерки и условия по опазване на околната среда, които противоречат на строителните и техническите норми.

#### **Начин на изпълнение:**

**Изпълнява се от всички бенефициенти, както следва:**

- **ДП „НКЖИ”** се стреми да синхронизира дейностите по проектирането и тези, които се изискват съгласно процедурите по Глава Шеста от ЗООС. Стремехът е да получават завършени проекти във фаза идейно или техническо проектиране, които да са минали и съответната преценка по ОВОС и ОС и всички забележки от страна на Компетентния орган по околна среда да са отразени.
- **АПИ:** Изпълнява се. АПИ осъществява контакти и организира работни срещи с проектантите на обектите и експерти по ОВОС и ОС. Всяко изменение/допълнение на проекта, което е извън обхвата на решението по ОВОС се съгласува с МОСВ съгласно ЗООС и ЗБР.
- **НКСИП:**
  - За АМ „Струма” – Лот 3 - чрез процедура по обществена поръчка се наемат проектант на предварителния проект, екологичен консултант и ръководител на проекта/стратегически съветник. По



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

този начин се осигурява координиране на дейностите по изготвяне на проекта и изготвяне на документацията по отношение на околната среда, в т.ч. доклади и мерки за опазване на околната среда, актуализирана оценка за съвместимост с Натура 2000 и екологичен анализ. При работата на проектанта на идейния проект и екологичния консултант са заложили срещи по време на целия работен процес;

- **За АМ „Хемус“** – стартирала е тръжна процедура за подготовка на предпроектни проучвания и доизграждане на обекта – предвидено е провеждане на нова процедура по ОВОС. При работата на проектанта и консултанта по ОВОС са заложили работни срещи по време на целия процес на работа.

- Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент **ДШИ**, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО. В случай на изискване за провеждане на такива, препоръката ще бъде взета предвид.
- **В ИАПД:** Предварителните проучвания за подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък на река Дунав се осъществяват от румънска страна в рамките на програма ИСПА Румъния, като бенефициент е Министерство на транспорта и инфраструктурата на Румъния. В следващите фази на развитието на проекта (техническа/работна) след 2014 г. ИАПД ще бъде бенефициент от българска страна и тези препоръки ще бъдат взети под внимание. ИАПД е съдействала в процеса на проектиране на GPS геодезичната мрежа местоположението на геодезическите точки да бъде съгласувано с МОСВ, като положителното му становище и Декларацията на органа, отговарящ за мониторинга на обектите от Натура 2000 са издадени преди да е приключен и предаден работния проект за GPS мрежата;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД:** Изпълнява препоръката.

✚ Препоръчително е да се въведе задължителна практика на консултиране на изпълнителя и на строителния надзор с експерта, препоръчал съответната смекчаваща мярка по биоразнообразие, като се осигури възможност за присъствие на експерта по време на изграждането на съответното съоръжение и/или при приемането му в завършен вид.

#### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ“** разрешава достъпа на експерти от различни сфери на науката до строителните площадки на проектите, изпълнявани по ОПТ. Те биха приветствали едно сътрудничество на доброволни начала и с експерти по биоразнообразие;
- **АПИ:** Изпълнява се. За да осигурят ефективно изпълнението на мероприятията, смекчаващи въздействията върху околната среда, строителя и строителния надзор, чрез отдел ОВОС и ОС извършват консултации със съответния експерт, препоръчал екологичната мярка. За съгласуване на допълнителното проектиране се представя в МОСВ задължително становището на експерта от колектива разработил Доклада по ОВОС, който е препоръчал съответната мярка на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



намаляване на отрицателното въздействие. Едва след това от МОСВ се съгласува проектното съоръжение и се издава допълнение към разрешителното за строеж от МРР. В спорни моменти отдел ОВОС и ОС към АПИ е организиран и многократни работни срещи в МОСВ, заедно с проектантите за решаване на проблемни въпроси, като сме срещали разбиране от колегите в МОСВ;

- **НКСИП:** - Сметчаващите мерки по биоразнообразие ще бъдат взети предвид при изграждането на обектите;
- **ДППИ** - към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО. В случай на изискване за провеждане на такива, препоръката ще бъде взета предвид;
- **ИАППД** - на този етап препоръката е неприложима, тъй като няма проекти в изпълнение със строителен надзор;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Препоръката не касае проекти, по които дружеството е бенефициент.

✚ Необходимо е да се вмени задължение на екипите по поддръжка на инфраструктурните обекти, да отделят специално внимание на съоръженията, изградени във връзка със сметчаващите мерки, с цел гарантиране на тяхната експлоатационна годност.

#### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** – в системата на железопътната инфраструктура, поддържането на техническата изправност на железния път и съоръженията към него е пряко свързано с безопасността на влаковото движение и е от първостепенно значение. Поддържането на въведените в експлоатация железопътни обекти се извършва от Подделение „Железен път и съоръжения” при ДП „НКЖИ”. Регионалните структури на Подделение „ЖПС” отговарят за годността на всички съоръжения, независимо от техните функции и предназначени;
- **АПИ** – Ще бъде взето предвид при изготвянето на новата тръжна документация за поддържане на новопострелените автомагистрали;
- **НКСИП** – Проектите не са достигнали на такъв етап;
- **ДППИ** - Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО и не са изградени такива съоръжения. В случай на изискване за изграждане на такива, препоръката ще бъде взета предвид;
- **ИАППД** - на този етап препоръката е неприложима, тъй като няма завършени проекти;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Препоръката не касае проекти, по които дружеството е бенефициент.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- ✚ Препоръчително е при изграждането на шумозаглушителни съоръжения, да се провеждат всеобхватни консултации с местното население и по-специално с хората непосредствено живеещи до инфраструктурния проект, с цел предоставяне на подробна информация за техническите параметри на съоръженията и за очакваните ползи от тях.

### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** - При проектирането и строителството на инфраструктурни проекти в системата на железопътната инфраструктура се извършват всички, законово регламентирани обществени обсъждания. При провеждане на процедура по ОВОС се извършва и подробно запознаване на засегнатата общественост с резултатите и препоръките на Доклада за ОВОС. При наличие на препоръки и/или възражения от страна на населението и местните власти, те се отразяват в Доклада за ОВОС;
  - **АПИ** – За всеки обект АПИ като Възложител има утвърдени планове за Собствен мониторинг от Изпълнителната агенция по околната среда /ИАОС/, където са заложен и замервания на нивата на шум през различните части на деня. Към момента се разработва документацията за провеждане на мониторинги за отделните обекти. Резултатите от проведените мониторинги ще се докладват в ИАОС, където при необходимост ще се предписват допълнителни мерки. АПИ е в началото на изпълнението на тези мониторинги, където срещаме проблеми с осигуряване на акредитирани лаборатории за измерване на замърсяванията и ще разчитаме на свободни такива, които ще ни се предоставят с екипи срещу заплащане. Към момента стартира процедурата за „Обходен път на гр. Монтана”, чрез акредитираната лаборатория в Плевен, за измервания нивата на шума, преди да започнат реалните строителни дейности. Целта е да се проследи ефекта от реализацията на обходния път на града. Мярката е заложена в решението по ОВОС за обекта;
  - **НКСИП** – Проектите не са достигнали на такъв етап;
  - **ДППИ** - Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, няма изискване за изграждане на такива съоръжения. В случай на изискване за изграждане на такива, препоръката ще бъде взета предвид;
  - **ИАППД** – Препоръката е неприложима за проектите, по които ИАППД е бенефициент;
  - **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Препоръката не касае проекти, по които дружеството е бенефициент. Дружеството в изпълнение на условията и мерките по ОВОС, възлага с договор на акредитирана лаборатория (на НИСИ) периодично измерване на вибрации и ниво на шума, съгласно разработен план във връзка с експлоатацията на метрото.
- ✚ Препоръчително е упражняването на контрол при изготвянето на акустични проекти и точното им изпълнение, като се обърне специално внимание на изпълнението на предвидената дължина на екраните без прекъсвания.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** - Изграждането на съоръженията за шумозащита се извършва след изготвянето на проект за тях, който се разглежда като част от работния проект за съответния железопътен проект. След издаване на разрешение за строеж за съответен проект, наблюдението по време на изпълнението на строителните работи за тяхното пълно съответствие с проекта и нормативните изисквания на законодателството в Република България се извършва от строителния надзор на обекта;
- **АПИ** – Изпълнява се. По отношение на изпълнението на шумозащитните екрани - проектите се съгласуват с съответния експерт, който ги е препоръчал и се изпълняват. Има единични случаи на отклонение по отношение на дължините, предвид на това, че някъде в идейния проект трасето е в открит участък, а в техническия проект попада в лек изкоп по отношение на нивелетата. При определяне на дължините не са заложили обслужващи врати предвид инциденти, работа по поддържане и др. Въпреки, че шумозащитните екрани се изграждат за начало в обектите по ОП „Транспорт”, същите се изграждат вече успешно по обектите и няма жалби към момента за обектите, които вече са в експлоатация;
- **НКСИП** – Проектите не са достигнали на такъв етап;
- **ДППИ** - Към момента към нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, няма изисквания за изграждане на шумозаглушителни съоръжения. В случай на изискване за изграждане на такива, препоръката ще бъде взета предвид;
- **ИАППД** - Препоръката е неприложима за проектите, по които ИАППД е бенефициент;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Препоръката не касае проекти, по които дружеството е бенефициент.

С цел намаляване на въздействията по време на строителните работи и по-добър контрол на изпълнението на мерките и условията, заложили в решенията по ОВОС и ОС, е препоръчително строителният надзор и екипите/звената за изпълнение на проектите да имат като постоянен член на екипите си експерти по околна среда, които:

- да следят за спазването и практическата реализация на мерките и условията, заложили в решенията по ОВОС и ОС за проекта;
- да контролират изготвянето, съгласуването и прилагането на Планове за управление на околната среда от страна на Изпълнителите, както и други документи и разрешителни;
- да извършват регулярни посещения на строителните площадки и да следят за спазването на законодателството по околна среда и забраните за съответните защитени зони, в близост до които се извършват строителните дейности;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- да контролират дали строителната техника се движи само по одобрените маршрути, дали временните пътища са обезопасени, дали строителните материали се складират само на одобрените места, дали изкопаните хумус и земни маси се депонират само на одобрените депа, дали инертните материали се добиват само от одобрени и законосъобразни места и други дейности, които оказват пряко въздействие върху околната среда;
- редовно да контактуват с местните власти и контролните органи, с цел своевременно да информират възложителя при напредъка на проекта и вземане на решения по конкретни проблеми, възникнали в процеса на работа, касаещи околната среда;
- да следят за провеждането на периодични инструктажи на работниците, във връзка с опазването на околната среда;
- да участват в инструктажите на работниците, като им дават разяснения за опазване на околната среда и за конкретните ограничения в текущия работен участък.

#### **Начин на изпълнение:**

- ДП „НКЖИ” - В екипите на строителния надзор и изпълнителите има експерти по околна среда, които имат като отговорност да следят проектирането и изпълнението на строителните дейности да отговаря на условията на решенията по ОВОС и ОС и всички останали изисквания, заложен в екологичното законодателство на Р. България.  
На строителния надзор/инженер по Фидик е възложено да защитава интересите на Възложителя, а отдел „ТПЕ” при дирекция „СРИП” на ДП „НКЖИ” има задължението да подпомага звената за управление и изпълнение на проекти по отношение на провеждането на дейностите по околна среда, по този начин отпада необходимостта от съществуването на нарочен експерт по околна среда в техните екипи.  
ДП „НКЖИ” има утвърдени добри практики по отношение на комуникациите с регионалните структура на МОСВ, които са доказали своята ефикасност, видно от извършени проверки и липсата на констатиран нарушения при изпълнението на инфраструктурните проекти.  
По отношение на съдържанието на провежданите периодични инструктажи на работниците и служителите на изпълнителите, то в тях задължително е заложено и инструктаж по отношение на дейностите по опазване на околната среда, като се съобразяват с конкретните условия на всяка една строителна площадка. Не са регистрирани нарушения, които да са довели до увреждане на качествата на околната среда, както и такива, които да са в разрез със забраните за съответните защитени зони;  
АПИ - Към строителния надзор е необходимо да има експерт еколог (справка АМ „Люлин”), който да следи постоянно действията по изпълнение на мерките и всичко заложено в решенията по ОВОС, вкл. изпълнението на ландшафтните проекти. Съответния експерт да следи за реализацията на мерките, описани в





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



доклада по ОВОС/Оценка за съвместимост, участва в работните срещи на обекта, обсъжда заедно с проектанта изготвените проекти, касаещи изпълнението на мероприятията. Приемаме препоръката на консултанта;

- **НКСИП** – Проектите не са достигнали на такъв етап;
- **ДППИ** - Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО. В случай на изискване за провеждане на такива, препоръката ще бъде взета предвид. ДППИ изпълнява контрол на най-ранен етап при осъществяване на строителни дейности и извършва регулярни посещения на строителните площадки. Създадено е специализирано звено: Направление „Маркетинг на пристанищните дейности и екология”, което е ангажирано с извършването на проучвания, изготвяне на отчети, консултиране, подготвяне на програми, свързани с опазването на околната среда. Направлението осъществява функции по:
  - осигуряване получаването на екологични разрешителни;
  - подготовка на планове и системи за управление на околната среда;
  - оценяване на предложения относно безопасността на пристанищата и влиянието им върху околната среда;
  - провежда проучвания във връзка с екологичния ефект на някои решения;
  - оценява, преглежда и наблюдава политиката за безопасността, стандартите и нормите в областта на околната среда;
- **ИАПД** – към момента препоръката е неприложима, тъй като няма такива проекти в изпълнение;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Препоръката се спазва от дружеството, което е създадо съответната организация преди години. На етап тръжна документация, всички мерки от Решенията по ОВОС и допълнителното проектиране се изброяват в отделно приложение и се вменят за изпълнение на фирмата изпълнител на строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП. Контролът по изпълнение на строителството, който се прилага и по отношение на мерките от Решението по ОВОС и ОС се изпълнява от фирмата изпълняваща надзора по строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП и от обектовите отговорници на инвеститорския контрол. Със започване на строителството се избира Звено за управление на проекта – по участъци. Звеното за управление на проекта (ЗУП), ръководи, контролира и съгласува дейностите по строителството, като при него се съхраняват копия от всички документи свързани с контрол по строителството, вкл. и такива изготвени от РИОСВ. Звеното за управление на проекта има обектов отговорник, който ежеседмично контролира изпълнението на всички дейности, вкл. в строителното разрешително. Строителят на обекта, съвместно с надзора, под контрола на Метрополитен има задължението да проведе всички съгласувателни процедури със съответната РИОСВ и МОСВ по отношение на ПУОС, ПУО (за обекти стартирали при стария ЗУО), аварийни планове, депа за излишни земни маси, обходни пътища и др. При проверка от контролните органи – РИОСВ на обекта, копие от документа се представя на строителя/надзорника (констативен протокол или



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*предписание), които се съхраняват при документите на Звеното за управление на проекта за сведение и/или решаване на проблема. На техническите съвети се кани представител от РИОСВ – София, за информация и предварителни насоки.*

- ✚ На експертите по околна среда от строителния надзор и екипите/звената за изпълнение на проектите следва да бъдат осигурени правомощия да спират незабавно констатирани нерегламентирани действия увреждащи околната среда и да изискват от нарушителите да бъдат предприети незабавни коригиращи мерки.

### **Начин на изпълнение:**

- ДП „НКЖИ” - При констатирани нерегламентирани действия, увреждащи околната среда, Възложителят и строителният надзор инструктират изпълнителя за конкретните действия, които трябва да бъдат предприети за предотвратяване на вредното въздействие;
  - АПИ - Инструктажите се изпълняват редовно съвместно с тези по охрана на труда, за които се изготвят списъци, като се посочват конкретните ограничения за участъка по отношение на опазване на околната среда;
  - НКСИП – Проектите не са достигнали на такъв етап;
  - ДППИ - Изпълнява се от Направление „Маркетинг на пристанищните дейности и екология”;
  - ИАПД - На този етап препоръката е неприложима, тъй като няма такива проекти в изпълнение;
  - МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД – ЗУП (съгласно описаното по предходната препоръка) ръководи, контролира и съгласува дейностите по строителството, като при него се съхраняват копия от всички документи свързани с контрол по строителството, вкл. и такива изготвени от РИОСВ. Звеното за управление на проекта има обектов отговорник, който ежеседмично контролира изпълнението на всички дейности, вкл. в строителното разрешително.
- ✚ В случай, че процедура по глава шеста от ЗООС още не е започнала, е препоръчително:
    - Още на фаза предпроектни проучвания на пътни и железопътни трасета да се използват актуални картни основи, на базата на които да се съгласуват вече изградени инфраструктурни обекти на други институции и ведомства. При проектиране на пътища и железопътни линии, още в етапите на предпроектните проучвания да се вземат предвид резултатите от проучването за проблемните участъци за миграции на дивите животни в транспортната мрежа (проект за възстановяване на екологични мрежи през транспортни коридори в България) - Идентифициране на проблемни участъци и практически решения, с цел при разработване на отделните варианти да се заложи като част от проекта изграждането на съответните съоръжения за преминаване на животни;
    - Още на фаза предпроектни проучвания, при разработване/избиране на варианти да се съобразят предложенията със съществуващата картна основа



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

на Националната екологична мрежа, която е част от общоевропейската екологична мрежа „Натура 2000”, за избягване на проекти, недопустими като тежест на въздействие върху околната среда и конкретно върху биоразнообразието – Директивата за местообитанията и директивата за дивите птици.

### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** - При разработване на предпроектни проучвания и варианти на идеен проект, в ДП „НКЖИ” задължително се извършват всички съгласувателни процедури, изискващи се съгласно разпоредбите на ЗУТ и ЗООС. При възможност, предпочетеният за изпълнение вариант е съобразен с Националната екологична мрежа и с миграционните пътища на дивите животни. Важно е да се отбележи, че като цяло новите железопътни проекти са обвързани с местоположението на съществуващи гарови комплекси и населени места. Този факт, понякога ограничава възможностите за разработване на трасе, което да не е в конфликт с миграционните пътища и защитените зони. В такива случаи се разработват варианти с най-малко въздействие и се предвиждат съоръжения, които да гарантират условията за запазване на биоразнообразието;
- **АПИ** - Изпълнява се. АПИ съгласува всички дейности и мероприятия с МОСВ, съгласно екологичното законодателство, с което се получава забавяне на строителните работи при някои обекти, предвид на това, че от МОСВ се изисква и допълнителна информация. Има обекти с няколко процедурани преценки за необходимост от ОВОС/ЕО. Дълги процедури са получаването на разрешителни за ползване на водни обекти от Басейновите дирекции – при внасяне на пълната документация до 3 /три/ месеца. Двукратно се изчаква обжалване при обявяването и после при издаването на конкретното разрешително. Всички изменения, непълноти по отношения на линейната инфраструктура, преоткосиране и др. рефлектират в екологичните процедури и удължават сроковете за съгласуване, респективно и допълнението към разрешението за строеж.;
- **НКСИП** – Съгласно представената информация, за проектите, по които бенефициент е НКСИП е предвидено изпълнението на препоръката;
- **ДППИ** - Първата препоръката е неприложима за ДППИ, тъй като се отнася за пътни и железопътни проекти. Втората се изпълнява в процеса на съгласуване на проектите с компетентните органи;
- **ИАППД** - Първата препоръката е неприложима за ИАППД, тъй като се отнася за пътни и железопътни проекти. Този вид препоръка обаче е особено важна и съотносима за проекта за подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък, тъй като морфологичните процеси в река Дунав водят до перманентни изменения на релефа на дъното на реката. За проекта за подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък във фазата



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



на предпроектните проучвания (по ИСПА Румъния), при разработване/избиране на варианти, предложенията се съобразяват със съществуващата картна основа на Националната екологична мрежа, която е част от общоевропейската екологична мрежа „Натура 2000“;

- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Препоръката не касае проекти, по които дружеството е бенефициент.

✚ Препоръчително е, при неприключили процедури по ОВОС и ОС при оценката на основния проект да се включи и оценка на съгответстващи основния проект дейности – изместване на съоръжения и комуникации на други ведомства и пр.

### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** - Железопътните инфраструктурни проекти, представляват съвкупност от дейности с различно естество, които включват и взаимовръзките със съществуващата инфраструктура на други ведомства. При процедурата по ОВОС и ОС се оценява железопътния проект в неговата цялост;
- **АПИ** - Приемаме препоръката. По-бързо и удобно е да се процедурат по ЗООС и ЗБР реконструкциите на линейните мрежи с директното трасе, но не винаги има информация за съществуващите мрежи в етапа на проектирането. Това би спестило много време на Възложителя от допълнителни процедури, особено при преминаване през защитени зони и други чувствителни територии по Натура 2000;
- **НКСИП** – Аналогично на АПИ;
- **ДППИ** - Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО. В случай на изискване за провеждане на такива, препоръката ще бъде взета предвид;
- **ИАППД** - Препоръката е неприложима за проектите, по които ИАППД е бенефициент;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Препоръката се изпълнява..

## **2. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПЪРВИ ШЕСТМЕСЕЧЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА ЮНИ 2012 – НОЕМВРИ 2012 г.**

Препоръките и тяхното изпълнение към момента са както следва:

1. Бенефициентите да създадат специализирани сектори към отдел „Екология”, които да се осъществяват наблюдение и контрол на спазването на мерките по ОВОС, ОСВ, ЕО и процедурите от екологичното законодателство в процеса на строителство и експлоатация на проектите по ОПТ и ОГПТ. Същите да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



изготвят ежемесечни доклади при отчитане на напредъка по строителството, които да се базират на редовни посещения на обектите, комуникации с местните РИОСВ при възникване на проблеми и инициране на срещи на различни нива при поява на спорни решения. Горното ще е от полза за всички транспортни проекти, независимо от тяхното финансиране.

### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** - В Дирекция „СРИП” на ДП „НКЖИ” е създаден отдел „Териториални процедури и екология” („ТПЕ”), който се състои от два сектора, единият, от които е сектор „Екология” и са му възложени функции, някои от които са:
  - Контролира и координира дейността на консултантите при изготвянето на ДОВОС и ОС и съгласуването им със засегнатото население и МОСВ;
  - Контролира изпълнението на договорите, изпълнявани от Дирекцията, по отношение на принципите на опазване на околната среда;
  - Координира изпълнението на съответните задължения на участниците в процеса по изпълнението на проектите по ОПТ, регламентирани в нормативната уредба;
  - Следи, контролира и оказва съдействие при изпълнението на необходимите мероприятия при извършване на дейности, свързани с опазване на околната среда, регламентирани в договорите и плановете за управление на околната среда за всеки проект;
  - Участва и оказва съдействие на държавните контролни органи до обекти и територии за извършване на проверка, за вземане на проби от настоящи или потенциални източници на замърсяване и/или увреждане на околната среда;
  - Участва в проверки на място за дейности, касаещи опазването на околната среда;
  - Подпомага Звената за подготовка, изпълнение и управление на проекти (ЗИП/ЗИУП), както и другите структурни звена в дирекцията за дейности касаещи процедурите по опазване на околната среда, отнасящи се към проекти финансирани със средства от ЕС;

В Докладите за отчитане на напредъка по съответните проекти се отразява изпълнението на дейностите по опазване на околната среда. Служителите в отдел „ТПЕ” на дирекция „СРИП”, както и служителите, ангажирани с управлението и изпълнението на проектите, финансирани по ОПТ са изградили добри взаимоотношения със структурите на МОСВ, като по този начин не се допуска извършването на дейности с риск за околната среда и здравето на хората;
- **АПИ** - Предвид направената препоръка в екипите за управление на проектите /ЕУП/, за конкретните обекти от ОП „Транспорт” са включени и членове от отдел ОВОС и ОС при дирекция ИПОП. Същите заедно с консултанта по екология към УС на АПИ, следят за изпълнение на мерките и условията заложиени в решенията по ОВОС, както и съгласуват с компетентния орган



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



МОСВ, допълнителните съоръжения за намаляване на въздействието, като проходи за диви животни, надлези, мрежи, изпарителни басейни и др. Отдел ОВОС и ОС провежда процедурите за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти за мостовите съоръжения над водни обекти в регионалните Басейнови дирекции към МОСВ;

- **НКСИП** – Не е представена информация за наличието или предвиждането за изпълнение на препоръката, като не е достигнат и такъв на работа по проектите;
- **ДППИ** - Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО. ДППИ изпълнява контрол на най-ранен етап при осъществяване на строителни дейности и извършва регулярни посещения на строителните площадки. Създадено е специализирано звено: Направление „Маркетинг на пристанищните дейности и екология”, което е ангажирано с извършването на проучвания, изготвяне на отчети, консултиране, подготвяне на програми, свързани с опазването на околната среда. Направлението осъществява функции по:
  - осигуряване получаването на екологични разрешителни;
  - подготовка на планове и системи за управление на околната среда;
  - оценяване на предложения относно безопасността на пристанищата и влиянието им върху околната среда;
  - провежда проучвания във връзка с екологичния ефект на някои решения;
  - оценява, преглежда и наблюдава политиката за безопасността, стандартите и нормите в областта на околната среда;
- **ИАППД** - В дирекция „Хидрология и хидрометеорология” в ИАППД има трима експерти по Екология. Нуждата от създаване на специализиран сектор ще се прецени в зависимост от времето на стартиране на проектите и техния обем;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Изпълнява се.

2. Експертите по екология (надзорниците към момента), изпълнявайки контрола на строителството на най-ранен етап да осъществяват връзка с контролните органи - РИОСВ, за съгласуване на всички документи свързани с мерките от ОВОС, ОС, ЕО и вменени като задължение на изпълнителите, с което да осигуряват обратна връзка за Възложителя на проекта и гарантират спазването на изискванията на екологичното законодателство.

### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** - В екипите на изпълнителите и строителния надзор на всеки проект, задължително има и експерти, които отговарят за спазването на всички мерки по ОВОС и ОСВ, залегнали в съответните решения на МОСВ, както и спазването на изискванията на екологичното законодателство в страната. При необходимост от провеждането на срещи с представители на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

*МОСВ, то те задължително се извършват в присъствието на представители на ДП „НКЖИ“;*

- **АПИ** - Според подписаните договори за извършване на строителен надзор (консултантски услуги), консултантът набавя всички необходими документи за закононото започване на строителството, отговоря за съставянето на всички актове и протоколи по време на строителството, контролира строителния процес и съдейства при осигуряване на необходимите за строителството становища от заинтересованите дружества/ведомства. В тръжните документи за изпълнение на строителен надзор (консултантски услуги), не е залегнало изискване за осигуряване на експерт еколог от страна на консултанта;
  - **НКСИП** – Не е достигнат такъв етап на развитие на проектите;
  - **ДППИ** - Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО. Принципният контрол от страна на ДППИ се осъществява от Направление „Маркетинг на пристанищните дейности и екология“;
  - **ИАПД** - На този етап препоръката е неприложима, тъй като няма такива проекти в изпълнение;
  - **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Изпълнява се.
3. Бенефициентите да изискват от съответния изпълнител на проекта, през целия период на строителството, да информира своевременно за всяко решение, което взема съвместно с местната администрация, с цел да се установи съответствието със законодателството по околна среда.

#### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ“** - Всяко едно техническо решение на изпълнителите, което може да бъде класифицирано като промяна или изменение на основния проект, задължително подлежи на разглеждане и съгласуване от страна на ДП „НКЖИ“ и за него се уведомява Компетентния орган по околна среда;
- **АПИ** – Изпълнява се. Изпълнителят на проекта информира АПИ своевременно за всяка промяна на проекта по време на строителството. След приемането на промените от страна на възложителя (АПИ), същите се изпращат в МОСВ за становище;
- **НКСИП** – Не е достигнат такъв етап на развитие на проектите;
- **ДППИ** - Принципният контрол от страна на ДППИ се осъществява от Направление „Маркетинг на пристанищните дейности и екология“;
- **ИАПД** - На този етап препоръката е неприложима, тъй като няма такива проекти в изпълнение;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – *Изпълнява се.*
4. Бенефициентите да създадат специализирани сектори към отдел „Екология”, които да се осъществяват наблюдение и контрол на спазването на мерките по ОВОС, ОСВ, ЕО и процедурите от екологичното законодателство в процеса на строителство и експлоатация на проектите по ОПТ и ОГПТ. Същите да изготвят ежемесечни доклади при отчитане на напредъка по строителството, които да се базират на редовни посещения на обектите, комуникации с местните РИОСВ при възникване на проблеми и инициране на срещи на различни нива при поява на спорни решения. Горното ще е от полза за всички транспортни проекти, независимо от тяхното финансиране.

#### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** – *Аналогично на препоръка 1;*
  - **АПИ** - *Препоръката се изпълнява, като контрола се извършва от строителния надзор, екипите за управление на проекта и се работи в тясна връзка с експертите от отдел ОВОС, които следят за изпълнението на мерките и предприемат действия при възникване на конфликти. Изпълнението на мерките при експлоатация са задължение на фирмите за поддържане на пътищата, които сключват договор по ЗУТ с АПИ;*
  - **НКСИП** – *Не е достигнат такъв етап на развитие на проектите;*
  - **ДППИ** – *Аналогично на препоръка 1;*
  - **ИАППД** - *В дирекция „Хидрология и хидрометеорология” в ИАППД има трима експерти по Екология. Нуждата от създаване на специализиран сектор ще се прецени в зависимост от времето на стартиране на проектите и техния обем;*
  - **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – *Създадената организация на дружеството е достатъчна, препоръката се изпълнява.*
5. Експертите по екология (надзорниците към момента), изпълнявайки контрола на строителството на най-ранен етап да осъществяват връзка с контролните органи - РИОСВ, за съгласуване на всички документи свързани с мерките от ОВОС, ОС, ЕО и вменени като задължение на изпълнителите, с което да осигуряват обратна връзка за Възложителя на проекта и гарантират спазването на изискванията на екологичното законодателство.

#### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ”** - *В екипите на изпълнителите и строителния надзор на всеки проект, задължително има и експерти, които отговарят за спазването на всички мерки по ОВОС и ОСВ, залегнали в съответните решения на МОСВ, както и спазването на изискванията на екологичното законодателство в страната. При необходимост от провеждането на срещи с представители на*





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*МОСВ, то те задължително се извършват в присъствието на представители на ДП „НКЖИ“;*

- **АПИ** - Препоръката се спазва. Контролира се от надзорника и екипа за управление на проекта. При възникване на проблеми се търси незабавно съдействие на Бенефициента, и ако се налага, и на експерти по екология;
  - **НКСИП** – Не е достигнат такъв етап на развитие на проектите;
  - **ДППИ** - Към момента нито един от проектите, по които е бенефициент ДППИ, не подлежи на процедура по ОС, ОВОС или ЕО. Принципният контрол от страна на ДППИ се осъществява от Направление „Маркетинг на пристанищните дейности и екология“;
  - **ИАППД** - На този етап препоръката е неприложима, тъй като няма такива проекти в изпълнение;
  - **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Създадената организация на дружеството е достатъчна, препоръката се изпълнява.
6. Бенефициентите да изискват от съответния изпълнител на проекта, през целия период на строителството, да информира своевременно за всяко решение, което взема съвместно с местната администрация, с цел да се установи съответствието със законодателството по околна среда.

#### **Начин на изпълнение:**

- **ДП „НКЖИ“** - Всяко едно техническо решение на изпълнителите, което може да бъде класифицирано като промяна или изменение на основния проект, задължително подлежи на разглеждане и съгласуване от страна на ДП „НКЖИ“ и за него се уведомява Компетентния орган по околна среда;
- **АПИ** - Препоръката се изпълнява за всички проекти до окончателното приключване на обекта и пускане в експлоатация;
- **НКСИП** – Не е достигнат такъв етап на развитие на проектите;
- **ДППИ** - Принципният контрол от страна на ДППИ се осъществява от Направление „Маркетинг на пристанищните дейности и екология“;
- **ИАППД** - На този етап препоръката е неприложима, тъй като няма такива проекти в изпълнение;
- **МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** – Създадената организация на дружеството е достатъчна, препоръката се изпълнява.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

### 3. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ВТОРИ ШЕСТМЕСЕЧЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА ДЕКЕМВРИ 2012 – МАЙ 2013 Г.

#### **1. За „Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска територия“:**

1. Около изградените прокари в участъка км 202 до км 211 и в участъка Свиленград-Турска граница да се извърши залесяване с растителност, която да насочва животните към прокарите.

**Начин на изпълнение:** И двата участъка са въведени в експлоатация. Служителите, към експлоатационните поделения на ДП „НКЖИ”, отговорни са за поддържането на железния път и съоръженията към него, отговарят за поддържането и възстановяването и на проходите за дребни животни, като в това число влиза и поддържането на дребната растителност около техните входове.

#### **2. За Лот 1 и Лот 4 на АМ „Струма“:**

1. При извършване на геоложките проучвания, обхвата им да отговаря на Указанията за инженерно-геоложки проучвания при проектиране на автомобилни пътища/1979 г., които предвиждат достатъчен брой проучвателни сондажи и геолого-проучвателни мероприятия, които да бъдат изпълнени в местата на високи изкоти, насипи, свлачищни райони, слаби почви и др.

**Начин на изпълнение:** През 2007 г. за изготвяне на инвестиционния проект за двата обекта са разработени отделни инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания за Лот 1 и Лот 4 на АМ „Струма”. Съгласно Техническото задание за проектиране на двата обекта, обхвата на проучванията трябва да отговаря на „Норми за инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания/1993 г.”, част от „Норми за проектиране на автомобилни пътища”. В тях е посочено, че трябва да се вземат предвид и изискванията на „Ръководство за инженерно-геоложки проучвания на автомобилни пътища (одобрено от Главно управление на пътищата 1979 г.) Следователно изготвените инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания за Лотове 1 и 4 отговарят и на Указанията за инженерно-геоложки проучвания при проектиране на автомобилни пътища (1979 г.).

2. По отношение на шумозащитните съоръжения:

2.1. Фирмата производител да представи Сертификат в съответствие с БДС EN 14388:2005, което гарантира качествата на шумозащитното съоръжение (акустични и неакустични);

2.2. Стриктно спазване на проекта при изпълнението му по отношение на височина и дължина на предвидения екран-стена.

**Начин на изпълнение:** **За Лот 1:** Наличен сертификат за съответствие на шумозащитните панели (с директива 89/106/СЕЕ, хармонизирана със стандарт БДС EN 14388:2005). Изпълнената шумозащитна ограда съответства на одобрения технически проект, за което



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



има представени актове по Наредба №3. **За Лот 4:** Налице е одобрен технически проект за шумозащитната ограда и тя предстои да бъде изпълнена.

### **3. За Лот 1 и Лот 2 на АМ „Марица“:**

1. *Необходимо е да се преоткосират част от свлечените откоси и ако е необходимо да се укрепя;*

**Начин на изпълнение:** Ще бъдат предприети необходимите мерки по преоткосиране и укрепване на откосите.

2. *По възможност да не се прекъсва оформянето на откосите и насипването на хумуса. Той трябва да е с предвидената по проекта дебелина и да е добре уплътнен. При готовност и възможност (метеорологични условия) е необходимо да се пристъпи веднага към засаждане на растителността и затревяване с цел укрепване и възпрепятстване възникването на ерозия;*

**Начин на изпълнение:** Бележката по отношение да се продължи работата по оформянето на откосите, както и насипването на хумуса и засаждането на растителност при подходящи метеорологични условия ще бъде взета под внимание при изпълнението на обекта.

3. *В проектите за ландшафтно оформяне не е предвидено поддържане на растителност и тревни площи – гаранционен срок. Необходимо е да се допълни;*

**Начин на изпълнение:** Поддържането на растителността и тревните площи след приключване на обекта е залегнало и се изпълнява съгласно договорите за поддържане на автомагистралата.

4. *Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа и площадки и всички нарушения извън трасето на магистралата.*

**Начин на изпълнение:** Съгласно чл. 44, ал. 2 и ал. 6 от договорите на изпълнителите са предвидени извършването на рекултивация на площадките, използвани за депа и всички нарушения извън трасето на магистралата.

### **4. За проект „Път I-5 „Кърджали - Подкова“:**

1. *Своевременни мерки за отстраняване на проявените „геоложките изненади“*

**Начин на изпълнение:** Предприети са действия.

2. *За участъците в които е наложително изграждане на подпорни стени и допълнително укрепване на откосите*

**Начин на изпълнение:** Въпреки, че обекта вече е в експлоатация, при явна необходимост ще се предприемат действия за изграждане на подпорни стени и др. укрепителни съоръжения.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

3. По възможност да не се прекъсва оформянето на откосите и насипването на хумуса. Той трябва да е с предвидената по проекта дебелина и да е добре уплътнен. При готовност и възможност (метеорологична) е необходимо да се пристъпи веднага към засаждане на растителността и затревяване с цел укрепване и възпрепятстване възникването на ерозия

**Начин на изпълнение:** Бележката по отношение да не се прекъсва оформянето на откосите, както и насипването на хумуса и засаждането на растителност при подходящи метеорологични условия е взета под внимание при изпълнението на обекта.

4. Предвид проявените „геоложки изненади“ – свлачища, високи подпочвени води, допълнително преоткосиране, изграждане на подпорни стени, нови кръстовища е необходимо допълване на проекта за ландшафтно оформяне. Ако е наложително допълването на проекта, да се съгласува с РИОСВ - Хасково своевременно

**Начин на изпълнение:** Отговор в № 2. Всяко изменение на проекта ще се съгласува с компетентните органи.

5. Във връзка с новото преоткосиране на част от откосите е наложително преразглеждане на проекта за ландшафтно оформяне и биологично укрепване и подмяна на отделни видове растителност с други или прилагане на друга техника за укрепване на откосите (примерно: използване на мрежи при скалните откоси, геомембрана, хидро посев). Промяната да се извършва в ход със съгласието на проектанта

**Начин на изпълнение:** В местата с ново преоткосиране на част от откосите, проектантът е прецизирал ландшафтното оформяне и биологично укрепване, както и поставянето на мрежи при скалните откоси. Промените са съгласувани с проектанта в Заповедната книга. Дейностите са в одобрения обхват и няма необходимост от съгласуване с МОСВ/РИОСВ.

6. В проектите за ландшафтно оформяне не е предвидено двегодишно поддържане на растителност и тревни площи. Необходимо е да се допълни

**Начин на изпълнение:** Двегодишното поддържане на растителността и тревните площи ще се извършва от строителя до изтичане срока на договора, а след това от съответната фирма за поддържане.

7. Да се изготвят проекти за рекултивация на временните кариери за трошен камък, депа за земни маси и хумус и др. временни площадки

**Начин на изпълнение:** Дейностите са възложени с Договора на строителя и се изпълняват от него

8. Своевременно възлагане и изготвяне на Проектите за шумозащитни екрани при с. Градинка и с. Върбен (махала Масларово). При проектирането, при избор на акустичния елемент на екрана да се изисква от фирмата производител Сертификат за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



съответствие с БДС EN14388:2005. Акустичните характеристики на елемента да отговарят на следните изисквания: по отношение на звукоизолация – категория В3, по отношение на звукопоглъщане – категория А3 и А4. За намаляване на негативното визуално въздействие върху населението да се обърне специално внимание на изискването от Решението на МОСВ за най-подходящо съотношение между плътна (звукопоглъщачата) и прозрачна част на екраните, поради малкото разстояние между пътя и жилищните терени.

**Начин на изпълнение:** Шумозаглушителните огради са изпълнени в началото на 2014 г.

### **5. За проект „Връзка на АМ „Хемус“ със „СОП - п.в. Яна“:**

1. За да не се компроментира акустичния ефект на екрана в този участък, краищата на екрана и насипа трябва да се прекриват.

**Начин на изпълнение:** Допълнителното проектиране във връзка с ОВОС е съгласувано с МОСВ с писмо наш Вх. № 04-04-336/09.10.2012 г. (изх. на МОСВ 12-00-1440/09.10.2012 г.), което прилагаме. Приемаме, че има несъответствие в дължината на екрана. Ще се положат усилия да се коригира по дължина, но за съжаление обекта вече е в експлоатация.

2. Да се изиска от фирмата-производител да представи сертификат в съответствие с БДС – EN – 14388:2005, което гарантира експлоатационните качества на шумозащитните съоръжения (акустични и неакустични).

**Начин на изпълнение:** Прилагаме сертификат за изпълнените шумозащитните съоръжения предоставен от Изпълнителя.

### **6. За проект „Разширение на метрото в гр. София“:**

1. Да се има предвид опитът при открития участък на метролинията в района на кв. „Мусагеница“ да се обърне внимание на звукоизолиращата способност на екрана „тунелен тип“ в открития участък на бъдещата метролиния между МС 20 и МС 21.

**Начин на изпълнение:** изпълнява се.

### **7. Общи препоръки:**

- При процедуриране по ЗООС на инвестиционните намерения, свързани с експлоатацията на р. Дунав като воден път, да се предвиди изпълнението на мярка № 9 от Становището по ЕО № 1-1/2010 г., с което е съгласуван ОГПТ – да се направи предварителен мониторинг от ихтиобиолози, като се идентифицират мръстилицата (местата за изхвърляне на хайвера) на есетровите и други защитени риби и се предвидят конкретни мерки за опазването им при драгажната дейност, както и същата да не се извършва през размножителния период, **тъй като мярката не се изпълнява при процедурите по ОВОС към момента.**

**Начин на изпълнение:** ИАПД - Мярката не се изпълнява, тъй като не са извършвани драгажни дейности в отчетния период.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

- При извършване на нови процедури по ОВОС следва да се ползва и съобразява *Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Environmental Impact Assessment (Ръководство за интегриране на климатичните изменения и биоразнообразието в оценката на въздействието върху околната среда)*, публикувано на интернет страницата на Европейската комисия, на адрес <http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/EIA%20Guidance.pdf>.

**Начин на изпълнение:** Мярката се изпълнява.

- При извършване на екологичната оценка на ОПТТИ 2014 – 2020 г. следва да се използва и съобрази *Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment (Ръководство за интегриране на климатичните изменения и биоразнообразието в стратегическата екологична оценка)*, публикувано на интернет страницата на Европейската комисия, на адрес <http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/SEA%20Guidance.pdf>.

**Начин на изпълнение:** Мярката се изпълнява.

#### **4. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДЕЙСТВИЯТА ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ТРЕТИ ШЕСТМЕСЕЧЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ ЗА ПЕРИОДА ЮНИ 2013 – НОЕМВРИ 2013 г.**

- При изготвяне на докладите за ОВОС за проекти, свързани с транспортна инфраструктура, да се използват данните на МОСВ от проект „*Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове*”, финансиран по Оперативна програма „Околна среда” 2007-2013 г.

**Начин на изпълнение:** Мярката се изпълнява.

#### **За „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от ж.п. линията „Пловдив – Бургас”**

- *Да се извършва редовно оросяване на временните пътища.*

**Начин на изпълнение:** Препоръката е взета под внимание и на изпълнителите са дадени съответните инструкции.

#### **За „Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска територия”:**

- *Да се изпълни условието в Решение № ЕО-21/2013 за изменение на ПУП-ПП за реконструкция на съществуващи ВЛ 20 kV и ВЛ 110 kV на територията на община Димитровград „Във всички участъци около железопътното трасе, в които се извършва подмяна на съоръженията на*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*електропреносната мрежа, да се поставят полимерни изолатори върху стълбовете с цел предотвратяване смъртността на птиците“.*

**Начин на изпълнение:** Изпълнителят е инструктиран да предприеме необходимите действия за изпълнение на съответното условие. Към настоящият момент, не стартирало изпълнение на строителни дейности по реконструкция на съществуващи ВЛ 20 кV и 110кV.

- *Да се потърси решение за по-надеждно закрепване/замонолитване на капаците върху канавките, за да не могат да бъдат откраднати.*

**Начин на изпълнение:** Препоръката е взета под внимание и ще бъде изпълнена.

- *Да се полагат повече грижи за опазване на растителността край р. Марица, особено в защитените зони.*

**Начин на изпълнение:** Препоръката е взета под внимание и ще бъде изпълнена.

#### **За АМ „Струма“:**

- По възможност да не се прекъсва оформянето на откосите и насипването на хумуса, за да се предотвратят ерозионните процеси;

**Начин на изпълнение:** Бележката ще бъде взета под внимание при изпълнението на неприключилите обекти.

- Хумусът да е с предвидената по проекта дебелина и да е добре уплътнен;

**Начин на изпълнение:** Бележката ще бъде взета под внимание при изпълнението на неприключилите обекти.

- При готовност и възможност (климатична) е необходимо да се пристъпи веднага към засаждане на растителността и затревяване с цел укрепване и възпрепятстване възникването на ерозия;

**Начин на изпълнение:** Бележката ще бъде взета под внимание при изпълнението на неприключилите обекти.

- Да се допълни в проектите за ландшафтно оформяне, където не е предвидено, двегодишно поддържане на растителност и тревни площи. Да се въведе гаранционен срок;

**Начин на изпълнение:** Поддържането на растителността и тревните площи след приключване на обекта е залегнало и се изпълнява съгласно договорите за поддържане на автомагистралата.

- Да се изготвят проекти за рекултивация на временните площадки и депа;

**Начин на изпълнение:** Съгласно чл. 44, ал. 2 и ал. 4 от договора на изпълнителя на Лот 4 е предвидено извършването на рекултивация на площадките използвани за депа и всички нарушения извън трасето на магистралата. За АМ „Струма“ Лот 1 с цел подобряване на ландшафта, Изпълнителят е извършил следните дейности по рекултивация на временни площадки и депа на територията на община Дупница:

- Предварително заравняване на терените;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Разстилане на хумусен пласт;
  - Разстилане на подхумусния хоризонт, добит в резултат на изкопните работи от почвения профил, съдържащ малки количества хумус и обитаем от микроорганизми;
  - Разстилане на по-дълбоките пластове, добити в резултат на изкопните работи, които след обработка са годни за развитие на растителност.
- Към Плана за собствен мониторинг да се включи и провеждане на геодезичен мониторинг на склонови участъци, с проявени свлачищни процеси.

**Начин на изпълнение:** Бележката ще бъде взета под внимание при изпълнението на неприключилите обекти.

**По отношение на всички препоръки за обекта:** строителството на АМ „Струма“ Лот 1 приключи на 30.08.2013 г. и за част от препоръките от третия шестмесечен доклад по наблюдение и контрол за периода юни 2013 г. - ноември 2013 г. е **налице обективна невъзможност да бъдат изпълнени.**

#### **За АМ „Тракия“:**

- Да се предприемат мерки за редовно почистване на отводнителните съоръжения;

**Начин на изпълнение:** Съгласно Закона за пътищата АМ „Тракия“ е част от Републиканската пътна мрежа и е със статут на изключителна държавна собственост, която се управлява от Агенция „Пътна инфраструктура“. В изпълнение на разпоредбите на Закона за пътищата, а именно осигуряване на нормално функциониране и експлоатационни условия на АМ „Тракия“, Лотове 2, 3 и 4, на 01.11.2012 г. Агенция „Пътна инфраструктура“ е сключила договор за текущ ремонт, поддържане и зимно поддържане на АМ „Тракия“, Лотове 2, 3 и 4 – директно трасе, прилежащи пътни съоръжения и принадлежности в обхвата на автомагистралата. Обект на поддържане и почистване към този договор са и отводнителните съоръжения.

- Да се актуализира и изпълни ландшафтният проект;

**Начин на изпълнение:** Съгласно издаденото Решение от 14.12.2009 г. на Министерство на околната среда и водите за Изменение и допълнение на решения по ОВОС, в изпълнение на т. 15 от цитирания документ, за всеки един Лот е изготвен актуализиран ландшафтен проект. Залесяването е извършено с местни дървесни видове. Засадени са и насочващи ивици от дървесна растителност в съображение с т. 6 от Решение на МОСВ от 14.12.2009 г.

- Да се покрият с мрежа изпарителните басейни с цел опазване на дребни животни от удавяне;

**Начин на изпълнение:** Съгласно Решение №104-ОС/2009 г., трасето на АМ „Тракия“ Лот 3 преминава през следните защитени зони: BG0000441 „Река Блатница“ и BG30000418 „Керменски възвишения“. В тези участъци са направени три броя изпарителни басейни (при км 261+300, 268+980 и км 269+400) с различни размери. Изпълнена е оградна мрежа





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



по контура на басейните с допълнителни двойни врати (за достъп до съоръжението). Проектът, изготвен в изпълнение на препоръките и мерките в доклада по ОВОС и Решение №104-ОС/2009 г., е предоставен на МОСВ през месец май 2012 г. за становище. В отговор от 27.06.2012 г., министерството изразява мнение, че „... с изпълнението на така предложеното оградяване на съоръженията вместо изисканото с мярка 17 от Решението от 14.12.2010 г. покриване отгоре на съоръжението, ще се осигури постигане на същия резултат, посочен в цитираната мярка.”



*Изпарител на км 266+610 при Лот 3*

Съгласно Решение №104-ОС/2009 г., трасето на АМ „Тракия” Лот 4 преминава през следните защитени зони: **BG0000196 ”Река Мочурица”, BG0000192 ”Река Тунджа 1” и BG0002094 ”Адата – Тунджа”**. За предотвратяване навлизането на бозайниците в утаителите на водостоците, е изпълнена мрежа покрай тях с височина около 35 см.

Изградени са утаители в следните участъци:

От км 276+200 до км 282+000

От км 286+371 до км 291+000

От км 291+000 до км 293+500

От км 295+500 до км 297+500

От км 299+500 до км 302+038

От км 304+961 до км 325+280

Мрежите са поставени само при утаителите, които не попадат в участъците с предвидена бетонова/полимерна „стеничка” в основата на „заешката” ограда. Такава бетонова/полимерна „стеничка” с височина 40 см над терена е изпълнена в следните участъци:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



от км 282+000 до км 286+371

от км 293+500 до км 295+500

от км 297+500 до км 299+500

от км 302+038 до км 304+961

Проектите, изготвени в изпълнение на препоръките и мерките в доклада по ОВОС и Решение №104-ОС/2009 г., е предоставен на МОСВ през месец август 2012 г. и месец май 2013 г. за становище. В отговор, министерството изразява мнение, че **„Проектираните „утаители (изпарителни басейни)”, в изпълнение на мерки 16 и 17 от решението от 14.12.2009 г. и мярка 1 от Решение №104-ОС/2009 г., изпълняват предназначението си за ограничаване на попадането на животни на пътното платно и намаляване на риска от смъртност.”**

В заключение по тази препоръка, изразяваме следното мнение: Изпарителните басейни са съоръжения с големи размери и тяхното покриване с мрежа ще възпрепятства тяхната експлоатация и поддържане. В зоната на отвеждане на водите през облицования окоп не е възможно поставянето на мрежа, поради факта, че ще се получи затлачване на съоръжението и прекратяване на неговото функциониране.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Да се намери вариант за отводняване на наводнените канавки;

**Начин на изпълнение:** Предполагаме, че препоръката се отнася за Лот 3, където е констатирана необходимостта от почистване и/или направа на отводнителни съоръжения около сервитута на трасето за отводняване на пътното тяло. Към днешна дата е изготвен проект за „**Мерки за подобряване на отводняването на прилежащи терени**”. Понеже обекта, предмет на проектиране и строителство, е извън обхвата на автомагистралата, е изготвен и Парцеларен план. Със заповед от 28.11.2013 г., издадена от министъра на регионалното развитие, парцеларния план е одобрен. Предстои изготвяне на Комплексен



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



доклад за оценка на съответствието на техническите проекти със съществените изисквания към строежите, след което АПИ може да обяви процедура за строителство.

- Да се следи панелите, оформени като врати за достъп на шумозащитните екрани, да бъдат винаги затворени с цел недопускане на нарушаване ефективността на съоръжението.

**Начин на изпълнение:** При регулярните обходи на автомагистралата, пътните специалисти на местното пътно управление и служителите на поддържащата фирма, следят за изправността на пътните принадлежности в обхвата на автомагистралата, включително и изградените съоръжения по ОВОС.

#### **За АМ „Марица“:**

- Необходимо е да се преоткосират част от свлечените откоси и ако е необходимо да се укрепят;

**Начин на изпълнение:** Ще бъдат предприети необходимите мерки по преоткосиране и укрепване на откосите.

- По възможност да не се прекъсва оформянето на откосите и насипването на хумуса. Той трябва да е с предвидената по проекта дебелина и да е добре уплътнен. При готовност и възможност (метеорологични условия) е необходимо да се пристъпи веднага към засаждане на растителността и затревяване с цел укрепване и възпрепятстване възникването на ерозия;

**Начин на изпълнение:** Бележката по отношение да продължи работата по оформянето на откосите, както и насипването на хумуса и засаждането на растителност при подходящи метеорологични условия ще бъде взета под внимание при изпълнението на обекта. Изпълнението е заложено в договора на Изпълнителя.

- В проектите за ландшафтно оформяне не е предвидено поддържане на растителност и тревни площи – гаранционен срок. Необходимо е да се допълни;

**Начин на изпълнение:** Поддържането на растителността и тревните площи след приключване на обекта е залегнало и се изпълнява съгласно договорите за поддържане на автомагистралата.

- Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа и площадки и всички нарушения извън трасето на магистралата;

**Начин на изпълнение:** Съгласно чл. 44, ал. 2 и ал. 6 от договорите на изпълнителите са предвидени извършването на рекултивация на площадките, използвани за депа и всички нарушения извън трасето на магистралата.

- При избора на елемент за изграждането на шумозащитния екран да се изисква акустичните и неакустичните характеристики да отговарят на БДС EN14388:2006.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**Начин на изпълнение:** При избор на шумзащитни панели, за същите ще бъде изискано да отговарят на БДС EN 14388:2006г. Съоръженията са заложи в договора на Изпълнителя.

#### **За Път „Кърджали-Подкова“:**

- При извършване на геоложките проучвания, обхвата им да отговаря на Указанията за инженерно-геоложки проучвания при проектиране на автомобилни пътища/1979 г., които предвиждат достатъчен брой проучвателни сондажи и геолого-проучвателни мероприятия, които да бъдат изпълнени в местата на високи изкопи, насипи, свлачищни райони, слаби почви и др.;

**Начин на изпълнение:** Страните по договор се съобразяват с препоръката в местата на високи изкопи, насипи, свлачищни райони, слаби почви да се извършват достатъчен брой сондажи и геолого-проучвателни мероприятия;

- Във връзка със новото преоткосиране на част от откосите е наложително преразглеждане на проекта за ландшафтно оформяне и биологично укрепване и подмяна на отделни видове растителност с други или прилагане на друга техника за укрепване на откосите (примерно: използване на мрежи при скалните откоси, геомембрана, хидро посев). Промяната да се извършва в ход със съгласието на проектанта;

**Начин на изпълнение:** В местата с ново преоткосиране на част от откосите, проектантът е прецизирал ландшафтното оформяне и биологично укрепване, както и поставянето на мрежи при скалните откоси. Промените са в одобрения обхват на пътя.

- В проектите за ландшафтно оформяне не е предвидено двегодишно поддържане на растителност и тревни площи. Необходимо е да се допълни;

**Начин на изпълнение:** Двегодишното поддържане на растителността и тревните площи ще се извършва от строителя до изтичане срока на договора, а след това от съответната фирма за поддържане

- Да се изготвят проекти за рекултивация на временните кариери за трошен камък, депа за земни маси и хумус и др. временни площадки;

**Начин на изпълнение:** Дейностите са възложени с Договора на строителя и се изпълняват от него.

- Своевременни мерки за отстраняване на проявените ерозионни процеси;

**Начин на изпълнение:** Препоръката ще се изпълнява от строителя до изтичане срока на договора, а след това от поддържащата фирма след въвеждане на пътя в експлоатация.

- Необходимо е рекултивиране на всички нарушения от строителния процес и временните депа;

**Начин на изпълнение:** Дейностите са възложени с Договора на строителя и се изпълняват от него.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Стриктно спазване на проекта по отношение на височините и дължините на екраните;

**Начин на изпълнение:** Препоръката се изпълнява.

- Към Плана за собствен мониторинг да се включи и провеждане на геодезичен мониторинг на склонови участъци, с проявени свлачищни процеси;

**Начин на изпълнение:** Към настоящия момент всички проявили се свлачищни процеси са овладени.

- Да се търсят адекватни конструктивни решения за поемане на разливи от аварии край открити водни течения. Малко вероятно е препоръчаните приемни шахти да изпълнят функциите, за които са предназначени.

**Начин на изпълнение:** Намерено е алтернативното конструктивно решение, приемните шахти са повдигнати на по-високи нива от кота *високи води* на реките.

#### **За Връзка на АМ „Хемус” със СОП „Яна”:**

- Удължаване на екрана до застъпването на края му с насипа, което към момента не е направено;

**Начин на изпълнение:** Проектите по Допълнителното проектиране във връзка с изпълнението на мерките по ОВОС са изпратени до МОСВ за становище. Същите са съгласувани от МОСВ с писмо наш Вх. № 04-04-336/09.10.2012г. ( изх. на МОСВ 12-00-1440/09.10.2012г.)

- Да се актуализира и изпълни ландшафтния проект;

**Начин на изпълнение:** Ландшафтният проект е актуализиран, изпълнените работи са приети от консултанта (строителния надзор) и издаден акт образец 15 на 19.08.2013 г.

- Казанчетата, където завършват водостоците да се покрият с мрежа, за да се предотврати падането на дребни животни в тях;

**Начин на изпълнение:** Проектите по Допълнителното проектиране във връзка с изпълнението на мерките по ОВОС са изпратени до МОСВ за становище. Същите са съгласувани от МОСВ с писмо наш Вх. № 04-04-336/09.10.2012 г. ( изх. на МОСВ 12-00-1440/09.10.2012 г.).

- Да се постави предписаната ситна мрежа при моста на р. Лесновска, както и врата на оградната стоманена мрежа при реката;

**Начин на изпълнение:** Проектите по Допълнителното проектиране във връзка с изпълнението на мерките по ОВОС са изпратени до МОСВ за становище. Същите са съгласувани от МОСВ с писмо наш Вх. № 04-04-336/09.10.2012 г. ( изх. на МОСВ 12-00-1440/09.10.2012 г.).

- Мрежата при водостоците и канавките, където е вдигната високо да се удължи, за да изпълнява предписаните ѝ функции;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**Начин на изпълнение:** Проектите по Допълнителното проектиране във връзка с изпълнението на мерките по ОВОС са изпратени до МОСВ за становище. Същите са съгласувани от МОСВ с писмо наш Вх. № 04-04-336/09.10.2012 г. ( изх. на МОСВ 12-00-1440/09.10.2012 г.).

- Да се намери вариант за отводняване на наводнената канавка при комбинираните проходни съоръжения за да изпълнява функциите си на проход за дребните бозайници и влечуги.

**Начин на изпълнение:** Проектите по Допълнителното проектиране във връзка с изпълнението на мерките по ОВОС са изпратени до МОСВ за становище. Същите са съгласувани от МОСВ с писмо наш Вх. № 04-04-336/09.10.2012 г. ( изх. на МОСВ 12-00-1440/09.10.2012 г.).

#### **Обходен път на гр. Враца:**

- За обекта има изготвен проект за ландшафтно оформяне с растителност и укрепване на откосите, но към него не са включени пътните връзки (път София-Оряхово), които се разрушават и подлежат на рекултивация. Необходимо е проекта за ландшафтно оформяне да се актуализира, включвайки и тези площи.

**Начин на изпълнение:** За пътните връзки, които подлежат на разрушаване при реализацията на Обходния път на гр. Враца, се предвижда техническа рекултивация, тъй като с течение на времето терените ще се затревят по естествен път с местна растителност и не е необходимо да бъдат влагани допълнителни средства за изкуствено затревяване.

## **VI. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2011 – 31.12.2013 г.**

### **1. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО ОПТ И ОГПТ**

Въздействието върху околната среда е оценено на база на анализ на получената информация за начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно отстраняване на въздействието върху околната среда, поставени в т. I на Становища по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОПТ 2007-2013 г. и № 1-1/2010 г., с което е съгласуван ОГПТ.

**По отношение на ОПТ 2007 -2 013 г.**, стойностите на индикаторите като цяло показват положителни тенденции, като липсват индикатори, които да сочат за значителни негативни въздействия върху околната среда. За периода не са наблюдавани непредвидени



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



въздействия върху околната среда и човешкото здраве при реализирането на проекти по ОПТ 2007 - 2013 г. Мерките от Становището по ЕО се изпълняват.

**По отношение на ОГПТ**, данни са събирани както по индикаторите, така и по изпълнението на мерките от Становището по ЕО. Въз основа на събраните данни, не са установени значителни негативни въздействия върху околната среда в резултат от реализацията на проекти включени в ОГПТ за отчетния период. Мерките от Становището по ЕО се изпълняват.

Следва да се отбележи, че тъй като голяма част от проектите не са завършени, **индикаторите от становищата по ЕО за ОПТ и ОГПТ не са напълно представителни** за докладвания период 01.01.2011 – 31.12.2013 г.

## **2. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В РЕЗУЛТАТ НА РЕАЛИЗИРАНЕ НА КОНКРЕТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОПТ И ОГПТ**

Обобщено, за отчетния период, не е констатирано неспазване на изискванията на ЗООС и ЗБР по отношение провеждането на изискващите се процедури по ОВОС и ОС.

При стартиране на съответната процедура, бенефициентите изпълняват дадените от компетентните органи указания за стъпките, които да се предприемат с цел успешното приключване на съответната процедура (в т.ч. провеждане на консултации със заинтересовани ведомства, засегната общественост и пр.).

Постановените в издадените актове условия и мерки са задължителни за изпълнение съгласно изискванията на нормативната уредба по ОВОС и ОС. Бенефициентите добросъвестно изпълняват задълженията си за уведомяване на съответните институции и съгласуване на необходимата документация с тях. Мерките и условията, заложиени в решенията по ОВОС и ОС за всеки конкретен проект, са винаги включени като задължителни изисквания при по-нататъшното проектиране и изпълнение на проектите и са като приложение към тръжната документация за избор на Изпълнител. По този начин може да се отчете, че е създаден успешен механизъм за изпълнение на мерките и условията за намаляване на потенциалните въздействия върху околната среда и човешкото здраве, идентифицирани при разработването на ОВОС и ОС.

При налагащо се допълнително проектиране (отнася се главно за пътни проекти), предложеното техническо решение, придружено със становище на съответния експерт, участвал в изготвянето на документацията по ОВОС, се представя на компетентния орган – МОСВ/РИОСВ за съгласуване. Одобряването на начина на изпълнение на условието/мярката се отразява в допълнително проектиране и в допълнение към разрешението за строеж.

Следва да се обърне внимание на факта, че при голяма част от проектите, след провеждане на основната процедура по ОВОС, е извършено допълнително процедуране за





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



налагащо се от съпътстващи основния проект дейности – изместване на съоръжения и комуникации на други ведомства.

Практика при отделните бенефициенти, е вменяването на съответния изпълнител на проекта, на задължения за изпълнение на всички условия и мерки от Решенията по ОВОС и ОС, както и изготвянето на ПУОС, ПУО (за обекти стартирали при стария ЗУО), аварийни планове и др. Прекият контрол (независимо от този, който се извършва от РИОСВ), се осъществява от фирмата изпълняваща надзора по строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП и от обектовите отговорници на инвеститорския контрол.

Отделен механизъм за контрол и следене изпълнението на поставените изисквания се осъществява от структурните звена за управление на проектите, в чиито правомощия са ръководенето на проекта, контролирането и съгласуването на дейностите по строителството и пр.

По отношение прилагането на чл. 9 на *Директива 2011/92/ЕС относно оценка на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда*, изрично е изискано от МРРБ писмено потвърждение за начина на запознаване на обществеността как са взети предвид мерки за предотвратяване, намаляване или отстраняване на възможни отрицателни въздействия. Съгласно писмо изх. № 90-05-1884/24.10.2012 г. на МРРБ, Разрешенията за строеж се издават въз основа на:

- Одобрен технически или работен инвестиционен проект;
- Неразделна част от разрешението за строеж, е влязло в сила решение по ОВОС или решение с което е преценено да не се извършва ОВОС;
- За всяко издадено от министъра на регионалното развитие и благоустройството разрешение за строеж се съобщава на заинтересованите лица с обявление, обнародвано в ДВ, като то може да бъде обжалвано пред ВАС в 14 дневен срок от обнародването му;
- Съгласно чл. 149, ал. 5 от ЗУТ, МРРБ уведомява писмено съответните РДНСК за издадените разрешения за строеж, като им изпраща копия от тях и пр.

Към момента няма индикации за проблеми или доказателства за настъпили необратими и тежки последствия върху човешкото здраве и/или околната среда при изпълнение на проектите по ОПТ и ОГПТ.

Развитието на проектите за периода 01.01.2011 – 31.12.2013 г. е било в различни стадии. Най-активно строителство и напредък по проектите има при приоритетна ос 3 – Метрополитен – София. Много проекти са в строителство и по приоритетна ос 2, където са пуснати в експлоатация цялото трасе на АМ „Тракия“, ЛОТ1 на АМ „Струма“, АМ „Хемус“ – СОП-гара Яна. Готов е път Път I-5 „Кърджали-Подкова“ като е направено откриване през февруари 2014 г. Активна строителна дейност се извършва по АМ „Марица“ ЛОТ 1 и 2, „Обходен път на град Враца“ – Път I-1 (E79) от км 0+000 до км 6+818,60, „Обход на град Габрово с тунел под връх „Шипка“ – I-5 (E-85)“ от км 0+000 до км 31+000 и АМ „Калотина – София - Лот 1 – Западна дъга на СОП“. Подготвителна дейност преди строителство е „Обходен път на гр. Монтана“. По време на строителната дейност се оказва най-мощно въздействие върху околната среда. Мерките и условията от ОВОС и ОС по всеки проект са насочени основно към ограничаване на тези негативни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



въздействия, като още на етап проектиране са препоръчани съоръжения и дейности, които да бъдат предвидени не само за етапа на строителство, но и в периода на експлоатация.

По отношение на проектирането до етап разрешение за строеж, всички мерки се изпълняват и съгласуват във всеки един етап с контролния орган МОСВ/РИОСВ и не се допуска продължаване на проектирането, преди да са отразени изискванията от решенията по ОВОС в строителните разрешителни и техните допълнения и вменени като задължение на изпълнителите на строителството.

Установените по конкретни проекти пропуски са незначителни и касаят основно технически пропуски от страна на изпълнителите на строителството и контрола на надзора.

На база на събраната и анализирана информация, както и на база извършените теренни огледи, може да бъде направено заключението, че за периода 01.01.2011 – 31.12.2013 г. няма настъпили необратими и тежки последствия върху човешкото здраве и околната среда вследствие изпълнение на проекти от ОПТ и ОГПТ.

Въз основа на анализите в предходните раздели, **не е необходимо предприемането както на коригиращи действия, така и включването и идентифицирането на допълнителни мерки** за ограничаване, намаляване и предотвратяване на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ 2007 - 2013 г. (в остатъка от периода до 2015 г.) и при прилагането на ОГПТ. Направени са единствено **препоръки** по отношение на определени проекти, с цел качествено изпълнение на поставените мерки от Решенията по ОВОС и ОС.

**VII. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПТ (до 2015 г.) И ОГПТ (2014 – 2020 г.)**

Въз основа на резултатите от извършените анализи и оценки, за подобряване изпълнението на ОПТ 2007 - 2013 г. в остатъка от периода за изпълнение на проектите (до 2015 г.) и ОГПТ до 2020 г. по отношение на въпросите, свързани с околната среда, считаме, че следва да се изпълнят всички направени до момента препоръки, описани в т. V на настоящия доклад. Като допълнителни препоръки предлагаме следните:

**1. На ниво ОПТ и ОГПТ:**

- *Като препоръка, насочена към проектантския екип на Възложителя на съответния обект считаме, че е полезно, на етапа на предпроектни проучвания да се предоставят възможните приблизителни координати, въз основа на които експерт – фитоценолог, да направи максимално точни флористични проучвания, чрез налагане върху картна основа с картирани местообитания и при оглед на обекта на място;*
- **С цел изпълняване на изискването на мярката от Становището по ЕО за ОГПТ „Да се ползва информацията относно флористичните проучвания от провеждания мониторинг на горските екосистеми, тази за здравословното им състояние и тази за биологичното разнообразие”**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

*предлагаме Възложителите на докладите за ОВОС да поставят в тръжната документация за избор на изпълнител на ОВОС и ОС използването на горната информация;*

- *За изпълнение на мярката от Становище по ЕО за ОГПТ „При процедиране по ЗООС на инвестиционните намерения, свързани с експлоатацията на р. Дунав като воден път, да се направи предварителен мониторинг от ихтиобиолози, като се идентифицират мръстилищата (местата за изхвърляне на хайвера) на есетровите и други защитени риби и се предвидят конкретни мерки за опазването им при драгажната дейност, както и същата да не се извършва през размножителния период” същата трябва да бъде включена от Възложителя като изискване към екипа, изготвящ докладите по ОВОС и ОС за проекта.;*
- *Като препоръка към УО на ОПТ 2007-2013 г. считаме, че е необходими да бъдат предприети действия за изготвянето на доклад по наблюдение и контрол и за периода до края на 2015 г., с цел в този доклад да бъдат направени изводи и анализи на етап, на който изпълнението на проектите е приключило.*
- *УО да предостави във възможния кратък срок препоръките от докладите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда от прилагането на ОПТ и ОГПТ на бенефициентите за съвременното им съобразяване и изпълнение. Следва да се контролира изпълнението на препоръките (например чрез изискване бенефициентите да докладват периодично пред УО), с цел осигуряване на съответствие с поставените мерки и условия за опазване на околната среда и човешкото здраве.*

## **2. На ниво конкретни проекти:**

- **Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград”.**
  - *Да се осигури изпълнението на всички поставени мерки (за фаза 4.1.), за които е констатирано неизпълнение към момента на извършените теренни обходи, отнасящи се до извършването на залесяване, поставяне на предпазни огради, предвиждане на проходи за животни и пр.*
  - *Да се полагат повече грижи за опазване на растителността край р. Марица, особено в защитените зони.*
  - *Направеното предписание (в изпълнение на Решение № ЕО-21/2013 г.) с констативен протокол №. 866 на РИОСВ - Хасково от 11.09.2013 г. и писмо на МОСВ №№ 26-00-3251 и 26-00-3250 от януари 2014 г., отнасящо се до обезопасяването на стълбовете и електрическата мрежа по отношение на безопасността на птиците, да бъде изпълнено въз основа на дадените указания от компетентните органи.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- **За АМ „Марица“:**
  - В проекта за ландшафтно оформяне не е предвидено да се изгради залесяване с влаголюбиви видове дървета и храсти в участъка на мостовете, както и в участъка на максималното доближаване до р. Марица при Харманлии. Необходимо е проектът да се допълни и изпълни, съгласно изистванията на Условие 19 от Разрешението.
  - Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа и площадки и пътища, кариери за добив на материали в рамките на сервитута на пътя и всички нарушения извън трасето на магистралата, както и ландшафтното им оформяне с растителност. В противен случай е възможна поява на ерозионни процеси, които водят до нарушения в локалния ландшафт в продължение на дълги години.
- **За Път I-5 „Кърджали-Подкова“:**
  - Да се предприемат мерки за редовно почистване на отводнителните съоръжения.
  - Да се актуализира и изпълни ландшафтния проект. Да се предвиди първоначално поддържане на растителност и тревни площи – гаранционен срок от две или три години, за да може растителността да се прихване и адаптира към новите растителни условия.
  - Да се отстранят посочените несъответствия при екрана при с. Върбен.
- **За Разширение на метрото в гр. София:**
  - Да продължи мониторинга върху подземните води по отношение:
    - изменение на водните нива, както и на развитие на депресията на водното ниво;
    - контрол на черпените водни количества;
    - влияние върху съседни вододобивни съоръжения;
    - приложение на черпените водни количества (напояване, миене на улици и площадки и др.), с цел ограничаване директното им подаване в канализационната мрежа.
  - Да продължи мониторинга на слягането на сградите и на терена.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **VIII. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО МОГАТ ДА СЕ ОПРЕДЕЛЯТ КАТО НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕ ЗА СЛЕДВАЩИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2014 - 2020 г.**

### **1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014 - 2020 г.:**

На база изводите от първия тригодишен доклад, трите шестмесечни доклади и настоящия втори тригодишен доклад по наблюдение и контрол, като препоръки на ниво ОПТТИ предлагаме следните:

- **При изготвяне на екологичната оценка на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г.:** В съответствие с *Насоките за интеграция на политиката по околна среда и политиката по изменение на климата във фондовете за Кохезионна политика, Обща селскостопанска политика и Обща политика за рибарство за периода 2014 – 2020 г.* е необходимо да се предприемат стъпки към постигането на:
  - по-добра координация на дейностите между компетентните органи по околна среда (МОСВ) и институциите, които изготвят ОПТТИ;
  - извършване на ЕО на възможно най-ранен етап паралелно и координирано с предварителната оценка на ОПТТИ;
  - да се предвиди и съобрази от УО, че за разлика от процедурата по ЕО, проведена за действащата към момента ОПТ, за ОПТТИ за периода 2014 - 2020 г. чрез процедурата по ЕО ще бъде проведена и процедура по оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000”.
- При извършване на екологичната оценка на ОПТТИ 2014 - 2020 г. следва да се използва и съобрази *Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment* (Ръководство за интегриране на климатичните изменения и биоразнообразието в стратегическата екологична оценка), публикувано на интернет страницата на Европейската комисия, на адрес <http://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/SEA%20Guidance.pdf>.
- **Определянето на подходящи мерки за предотвратяване и ограничаване на въздействието върху околната среда и човешкото здраве,** съобразно спецификите на ОПТТИ, може да бъде постигнато чрез координиране на усилията на екипа изготвящ ЕО и ОС, УО на ОПТ и МОСВ.
- **Дефиниране на целесъобразни и измерими индикатори в ЕО на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ):** В рамките на предстоящата ЕО на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПТТИ 2014 - 2020 г. освен мерки за предотвратяване и ограничаване на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на изпълнението на ОПТТИ, ще трябва да бъде посочен и набор от индикатори за оценка на това въздействие. Важно е тези индикатори да са целесъобразни и наистина да се измерват от съответните институции. Необходимо е преди индикаторите да бъдат официално заложили за следене, да бъдат направени консултации със съответните институции дали те са в състояние да следят тези индикатори и съответно да им бъде ясно указано на какъв период, какво и на кого да докладват;

- **На възможно най-ранен етап на изготвяне на ОПТТИ 2014 - 2020 г. да се предвиди** извършването на мониторинг на въздействието на ОПТТИ върху околната среда, като в този мониторинг се включи и мониторинг на въздействието на ОГПТ върху околната среда за периода 2014 - 2020 г., предвид че ОГПТ е с планов хоризонт 2020 г. По този начин ще се избегне закъснение при осъществяване на мониторинг върху околната среда, както и ще се обхване в цялост въздействието на ОГПТ за целия му планов период на действие. Мониторингът трябва освен програмния период, да обхваща периода до приключване изпълнението на проектите.

## 2. ПРЕПОРЪКИ ЗА „КОНКРЕТНИ ПРОЕКТИ” ПО ОПТТИ:

На база изводите от първия тригодишен доклад, трите шестмесечни доклади и настоящия втори тригодишен доклад, като препоръки на ниво проекти предлагаме следните:

- **Ранни консултации между проектантите и експерти по околна среда;**
- **Изпълнение и поддръжка на изградените проходи за преминаване на животни, в т.ч. и оградни мрежи и капацити над канавките;**
- **Проектиране и изпълнение на шумозащитни прегради, с отчитане на визуалното им възприемане;**
- **Наличие на вътрешен експерт по околна среда и засилване на контрола;**
- **Предварително „освобождаване” на известните археологически обекти:** От финансова и организационна гледна точка е добре да бъде създадена организация, включително съответен механизъм за финансиране, която да позволява всички предварително известни археологически обекти да бъдат проучени и „освободени” от археолозите преди започване на строителството, за да не се прекъсват впоследствие строителните дейности по трасето;
- **Обвързване на Изпълнителите с изпълнението на мерките от Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ (тъй като ОГПТ е с период на действие до 2020 г.):** Понастоящем на Бенефициентите по ОПТ не е вменено по никакъв директен начин да изпълняват мерките, заложили в становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ. Решенията



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



по ОВОС и ОС, издадени от компетентните органи (МОСВ и РИОСВ) съдържат само конкретните за дадения проект мерки и условия, без да препращат към мерките от ЕО на ОПТ и ОГПТ. Необходимо е преди стартиране на всеки нов проект, УО на ОПТ да изпрати копие от Становищата по ЕО на екипите по управление на проектите, като мерките от тези становища следва да залегнат като анекси на договорите на Изпълнителите, подобно на решенията по ОВОС;

- Поставяне на изисквания от УО на ОПТТИ Бенефициентите да изпълняват мерките от Становищата по ЕО за ОПТТИ и ОГПТ, които са приложими за конкретния техен проект.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

## IX. ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ ОТ ГПМОС, ПОСТАВЕНИ КАТО КРИТЕРИИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛЕВИТЕ РЕЗУЛТАТИ ПО ПРОЕКТ „ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА МОНИТОРИНГ НА ОКОЛНАТА СРЕДА”

### 1. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НАЦИОНАЛНО НИВО ЗА ОПТ И ОГПТ:

- Правилно ли са прогнозираните възможните значителни въздействия върху околната среда по време на реализирането на ОПТ и ОГПТ в докладите за ЕО?

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Отговорът е даден в първия тригодишен доклад, като същият не се променя - В доклада за ЕО на СОПТ оценката на възможните влияния е дадена твърде схематично, в матрични форми, от които не става ясно на каква база въздействията са оценени със съответната честота и вид. На места по компоненти са правени анализи, които са частични, или са препоръчвани мерки, без да е направена оценка на въздействието. Също така прави впечатление, че при описание на текущото състояние на околната среда, информацията е оскъдна, като по някои компоненти се отнася за години като 2001, 2002 и т.н., което спрямо времето на оценка (2006 г.), прави информацията неактуална към момента на оценката. Като цяло, направената оценка не е с високо качество;*

⊕ *В доклада за ЕО на ОГПТ оценката на вероятните значителни въздействия е оценено подробно, в т.ч. проект по проект, като кумулативно въздействие, като естество и честота и т.н. От събраната и анализирана информация и формулираните изводи за въздействие върху околната среда на ОГПТ се вижда, че не се наблюдават въздействия върху околната среда, които да не са били прогнозираны в доклада за ЕО.*

- Адекватни ли са заложените в Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ мерки за предотвратяване и намаляване на неблагоприятните въздействия спрямо прогнозираните въздействия в докладите за ЕО?

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Отговорено е в т. II.1.3 и т. II.2.3 на първия тригодишен Доклад.*

- Подходящи ли са избраните индикатори и мерки за наблюдение и контрол в Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ спрямо прогнозираните въздействия в докладите за ЕО?

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Отговорено е в т. II.1.3 и т. II.2.3 на първия тригодишен Доклад.*





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013  
По-близко, по-близки...

- Установяване на начина, степен и ефективност на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТ и ОГПТ, поставени в Становища по ЕО № 2-1/2007 г. и № 1-1-/2010 г. на министъра на околната среда и водите.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Изпълнено е в т. II на настоящия Доклад.*

- Изводи относно релевантността на индикаторите от Становищата по ЕО (подходящи ли са за установяване на непредвидени негативни въздействия върху околната среда, съответстват ли на въздействията, които се наблюдават при изпълнение на проектите, информативни ли са, достъпна ли е информацията за тях)?

**ОТГОВОР:**

⊕ *Релевантността на индикаторите е подробно оценена и анализирана в първия тригодишен Доклад. Въз основа на направения тогава анализ са предложени изменения на някои индикатори и отпадане на други, като предложенията са приети от МОСВ с писмото, с което доклада е одобрен. От настоящия Доклад се вижда, че индикаторите като цяло са релевантни, но поради големият брой неприключили проекти не са напълно информативни относно въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда и човешкото здраве.*

- Има ли някакви вредни въздействия на ниво ОПТ и ОГПТ и дали те са в приемливи граници или са необходими действия за тяхното отстраняване?

**ОТГОВОР:**

⊕ *Не са установени значителни и недопустими въздействия за целия период на докладване – от 2007 до 2013 г.*

- Формулиране на предложения за коригиращи действия, допълнителни мерки и препоръки, в случай, че се установи негативно въздействие на ниво ОПТ и ОГПТ върху околната среда.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Формулирани препоръки, като причината е най-вече неправилно/непълно изпълнение на мерки и условия основно от решенията по ОВОС и ОС за конкретните проекти. Начинът на изпълнение на препоръките от предходните доклади (първи тригодишен и три шестмесечни) е представен в т. V на настоящия Доклад. Препоръките за остатък от срока за прилагане на ОПТ и за ОГПТ, както и за следващия програмен период са представени в т. VII и VIII на настоящия Доклад.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Установяване на тенденциите по отношение на въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда на национално, регионално и местно ниво за периода, за който се изготвя съответния доклад.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Установените тенденции са описани в т. II и III на настоящия Доклад.*

- ОПТ и ОГПТ допринасят ли за постигане на устойчиво развитие?

**ОТГОВОР:**

⊕ *Устойчивото развитие има три аспекта – икономически, социален и екологичен, а предметът на настоящия Доклад е свързан пряко единствено с екологичния. В тази връзка, за ОПТ е създадена организация за постигане на екологичните изисквания както за всеки един проект, така и за ОПТ и ОГПТ като цяло. При спазване на поставените изисквания и условия за опазване на околната среда, както и при ефективното им контролиране, изпълнението на ОПТ и ОГПТ допринасят за постигане на устойчивото развитие.*

- Формулиране на препоръки за опазване на околната среда за следващия програмен период 2014 - 2020 г., при отчитане и съобразяване на „Насоките за интеграция на политиката по околна среда и политиката по изменение на климата във фондовете за КП, ОСП и ОПП за периода 2014 - 2020 г.” на Министерство на околната среда и водите.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Формулирани са в т. VIII на настоящия Доклад.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## 2. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НИВО „ПРОЕКТ” (В Т.Ч. ПРОГРАМИ И ПЛАНОВЕ НА МАЛКИ ТЕРИТОРИИ) ПО ОПТ И ОГПТ:

- Адекватност, пълнота и качество на изготвените доклади за ЕО и ОВОС за планове, програми и проекти, свързани с транспорта.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Всички проекти от ОПТ и ОГПТ, по които са минали процедурата по гл. VI от ЗООС и чл. 31 от ЗБР има решения по ОВОС и ОС, качеството им е оценено в процеса на процедурата и мерките са одобрени от контролния орган МОСВ, с което се предполага, че докладите са качествени, а мерките адекватни и напълно отразяват въздействията и начините на редуцирането им при изпълнение на проектите.*

- Адекватност, ефективност и изпълнимост на мерките в Решенията по ОВОС, ОС и Становищата по ЕО.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Описано в т. II и III на настоящия Доклад.*

- Изводи за степента на реално въздействие на ОПТ и ОГПТ и включените в тях проекти върху околната среда и човешкото здраве.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Описано в т. VI на настоящия Доклад.*

- Предложения за допълнителни мерки за опазване на околната среда.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Не се налага въз основа на заключенията за въздействие, както за периода 2007 – 2010 г., така и за периода 2011 - 2013 г.*

- Препоръки за опазване на околната среда за следващия програмен период на ОПТ.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Направени са в т. VIII на настоящия Доклад.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2013  
По-близко, по-близки...

### 3. ОБЩИ ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ)

- Адекватност, пълнота и качество на изготвените доклади за ЕО и ОВОС за планове, програми и проекти, свързани с транспорта.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Оценките на докладите за ЕО са направени в раздел II на първия тригодишен Доклад. Всички проекти от ОПТ и ОГПТ, по които има решения по ОВОС и ОС са минали процедурата по гл. VI от ЗООС и чл. 31 от ЗБР. Качеството им е оценено в процеса на процедурата и мерките са одобрени от контролния орган МОСВ/РИОСВ, с което се предполага, че докладите са качествени, а мерките адекватни и напълно отразяват въздействията и начините на редуцирането им при изпълнение на проектите.*

- Адекватност, ефективност и изпълнимост на мерките в Решенията по ОВОС, ОС и Становищата по ЕО.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Описано е в т. II и III на настоящия Доклад.*

- Изводи за степента на реално въздействие на ОПТ и ОГПТ и включените в тях проекти върху околната среда и човешкото здраве.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Направени са в т. VI на настоящия Доклад.*

- Предложения за допълнителни мерки за опазване на околната среда.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Не са необходими.*

- Препоръки за опазване на околната среда за следващия програмен период на ОПТ.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Формулирани са в т. VIII на настоящия Доклад.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



# ПРИЛОЖЕНИЯ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ**

### **А.1. Информация, предоставена от МТИТС**

- ОПТ 2007 - 2013 г.;
- ОГПТ, 2010 г.;
- Доклади за ЕО на ОПТ (2006 г.) и ОГПТ (2010 г.);
- Годишни доклади по ОПТ за 2011 г. и 2012 г.;
- Таблица за финансов мониторинг на инфраструктурните проекти по ОПТ (LOTNAR - таблица);
- Доклади и протоколи от заседанията на КН за периода 2011 - 2013 г.;
- Резюме на оценката на ОПТ „Изследване на процеса на изпълнение на проекта на ниво крайни бенефициенти“;
- Резюме на оценката на ОПТ „Междинна оценка на напредъка и цялостното изпълнение на програмата“;
- Резюме на оценката на ОПТ „Оценка на системата за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г.“;
- Процедурен наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г., версия 7, август, 2011 г.;
- Насоки за интеграция на политиката по околна среда и политиката по изменение на климата във фондовете за КП, ОСП и ОПР за периода 2014 - 2020 г.“ (ноември, 2012 г.) на Министерство на околната среда и водите.

### **А.2. Информация, предоставена от ведомства и контролни органи**

- Информация, публикувана на интернет страниците на МОСВ, РИОСВ, НСИ, ИАОС, Басейновите дирекции и др.

### **А.3. Информация, предоставена от бенефициенти по ОПТ**

- „Метрополитен“ ЕАД, Агенция „Пътна инфраструктура“, Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“
- Срещи и разговори с бенефициенти, изпълнители на проекти, строителен надзор и други институции имащи отношение към проектите.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



#### **А.4. Използвана нормативна уредба по околна среда**

- КОНВЕНЦИЯ за оценка на въздействието върху околната среда в трансграничен контекст и ПРОТОКОЛ за стратегическа екологична оценка;
- КОНВЕНЦИЯ за биологичното разнообразие (в сила от 29 февруари 1996 г. (ДВ, бр.19/1999 г.);
- КОНВЕНЦИЯ по международната търговия със застрашени видове от дивата фауна и флора (Вашингтонска, CITES) (в сила от 16 април 1991 г. (ДВ, бр.6/1991 г.);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на мигриращите видове диви животни (известна като Бонска) подписана юни 1979 г., в сила от ноември 1983 г.;
- КОНВЕНЦИЯ по влажните зони с международно значение, по-специално като местообитания за водолюбиви птици (Рамсарска);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на дивата европейска флора и фауна и природните местообитания (Бернска) В сила от 01.05.1991 г. Обн. ДВ, бр. 23 от 10.03.1995 г.;
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на световното културно и природно наследство;
- КОНВЕНЦИЯ на ЮНЕСКО за опазване на културното наследство под вода (Париж, 2001 г.), в сила от януари 2009 г.;
- КОНВЕНЦИЯ на ООН за борба с опустиняването;
- ЕВРОПЕЙСКА КОНВЕНЦИЯ за ландшафта – Ратиф. на 13.10.2004 г. /ДВ бр. 94/22.10.2004 г./, в сила за Р България от 01.03. 2005 г.;
- ДИРЕКТИВА 2011/92/ЕС относно оценка на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда - кодифициран текст на Директива 85/337/ЕИО, изменена с Директива 97/11/ЕО, изменена и допълнена с Директива 2003/35/ЕС и Директива 2009/31/ЕО ДИРЕКТИВА 92/43 от 1992 г. на Съвета на Европа за опазване на природните местообитания;
- ДИРЕКТИВА 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;
- ДИРЕКТИВА 79/409/ЕЕС от 1979 г. на Съвета на Европа за опазване на дивите птици;
- ДИРЕКТИВА 92/43/ЕИО от 1992 г. на Съвета на европейската общност за запазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- Директива 2000/14/ЕС за шума, излъчван в околната среда от оборудване, което работи на открито;
- ЗАКОН за опазване на околната среда;
- ЗАКОН за биологичното разнообразие;
- ЗАКОН за защитените територии;
- ЗАКОН за чистотата на атмосферния въздух;
- ЗАКОН за водите;
- ЗАКОН за управление на отпадъците;
- ЗАКОН за почвите;
- ЗАКОН за защита от шума в околната среда;
- ЗАКОН за устройство на територията;
- ЗАКОН за културното наследство;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- ЗАКОН за лова и опазване на дивеча;
- НАРЕДБА за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- НАРЕДБА №1 за проучване, ползване и опазване на подземните води;
- НАРЕДБА № 9 от 19.03.2001 г за качеството на водата предназначена за питейно-битови цели;
- НАРЕДБА № 26 от 1996 г. за развитието, ползването и управлението на автоматизираната информационна система „Археологическа карта на България”;
- НАРЕДБА № 3 от 1 август 2008 г. за нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите в сила от 12.08.2008 г.;
- НАРЕДБА № 3 от 16.10. 2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;
- НАРЕДБА № 4 от 27 декември 2006 г. за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството;
- НАРЕДБА № 4 от 12.01.2009 за мониторинг на почвите;
- НАРЕДБА № 5 от 23.04.2007 г за мониторинг на водите;
- НАРЕДБА № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението;
- НАРЕДБА №7 за оценка и управление качеството на атмосферния въздух;
- НАРЕДБА №12 /2010 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден диоксид и озон в атмосферния въздух;
- НАРЕДБА № 7/1986 г за показатели и норми за определяне на качеството на течащите повърхностни води;
- НАРЕДБА № 8 от 25.01.2001 г. за качеството на крайбрежните морски води;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и на опасни отпадъци;
- НАРЕДБА № 3 от 01.04.2004 г. за класификация на отпадъците;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране на отпадъците от моторни превозни средства;
- НАРЕДБА № 9/3.05.1999 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици и олово в атмосферния въздух на МОСВ в сила от 1.01.2006 г.;
- НАРЕДБА № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт по времена експлоатация на обектите, което ще спомогне за опазване на почвите от замърсяване;





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- НАРЕДБА за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито, по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха;
- НАРЕДБА № 9 от 12.02.2010 г. за максимално допустимите стойности на вибрациите в жилищни помещения;
- НАРЕДБА № 54 от 13 декември 2010 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда;
- НАРЕДБА № 12 от 03.07.2001 г. за проектиране на геозащитни строежи, сгради и съоръжения в свлачищни райони;
- НАРЕДБА № 1 от 12.01.2004 г. за борба с ерозията и свлачищата в горския фонд и строежът на укрепителни съоръжения;
- НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 14.02.2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони;
- НАРЕДБА № Н-00-0001 от 14 февруари 2011 г. за извършване на теренни археологически проучвания;
- НАРЕДБА 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;
- СПОРАЗУМЕНИЕ за опазване на популациите на европейските прилепи (EUROBATS) в сила от 25.02.2000 г.

#### **А.5. Използвани методически документи**

Основни методически документи за мониторинга на въздействието върху околната среда на планове и програми, свързани с транспорта, ползвани при изготвяне на Първи доклад, са:

- Transport Analysis Guidance, Department of Transport, UK ([www.webtag.org.uk](http://www.webtag.org.uk)) (*Указания за транспортни анализи, Министерство на транспорта, Великобритания*);
- Planning Policy Guidance 13: Transport, March 2001, updated January 2011, UK (<http://www.communities.gov.uk>) (*Указания за Политика на Планиране Насока 13: Транспорт*);
- „Strategic Environmental Assessment for Transport” (*„Стратегическа екологична оценка за транспорта”*), 2000 г., Европейска конференция на министрите на транспорта;
- Implementation of strategic environmental assessment (SEA) in the transport sector, EEA (*Прилагане на стратегическата екологична оценка в транспортния сектор*);
- Strategic Environmental Assessment Tool Kit, Natural Scotland – Scottish Executive, 2006 (*Стратегическа екологична оценка като комплексен инструмент, Natural Scotland – Шотландско правителство*);



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Policy Instruments for Chinese Sustainable Future: Environmental Policy Integration and Strategic Environmental Assessment for the Energy and Transport Sectors, Wuppertal Institute, Wuppertal, 2008 (*Инструменти на политиката за китайското устойчиво бъдеще: Интегриране на политика по околна среда и стратегическата екологична оценка за енергийния и транспортния сектор, Институт Вупертал, Вупертал*);
- SEA in Transport Planning in Germany, 2005 (*Стратегическа екологична оценка в планирането на транспорта в Германия*);
- Generic TOR for transport infrastructure SEA, The Netherlands EIA Commission feb 2004 (*Обща структура на Задание за изготвяне на Стратегически Екологични оценки в транспорта, Комисия за ОВОС, Холандия*);
- Safety Management in the European Railway Sector - the implementation of the Safety Directive (*Управление на безопасността в железопътния сектор - прилагането на Директивата относно безопасността*);
- COST 341 Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure, Wildlife and Traffic, A European handbook for Identifying Conflict and Designing Solutions, 2003 (*COST 341 Фрагментация на местообитания в резултат на транспортната инфраструктура, Дива природа и Трафик, Европейски справочник за идентифициране на конфликти и проектиране на решения*);
- RESTORING ECOLOGICAL NETWORKS ACROSS TRANSPORT CORRIDORS IN BULGARIA - Identification of bottleneck locations and practical solutions, June 2008p (Alterra, Wageningen UR (*Възстановяване на екологични мрежи през транспортни коридори в България – Идентифициране на критични места и практически решения*);
- Strategic Environmental Assessment of transport Corridors: Lessons learned comparing the methods of the Member States, EC, January, 2001 (*Стратегическа екологична оценка на транспортни коридори: поуките сравняващи методите на държавите членки*);
- Strategic Environmental Assessment and Integration of the Environment into Strategic Decision Making, May, 2001 (*Стратегическа екологична оценка и интегрирането на аспектите на околната среда във вземането на стратегически решения*);
- Sustainability of Land Use and Transport in Outer Neighbourhoods: A Proposed Appraisal Framework, Cordon Mitchell, 2004 (*Устойчиво използване на земята и Транспорта в крайните квартали: Предложение за рамкова оценка*);
- Guidelines for Incorporating Biodiversity-related Issues into Environmental Impact Assessment Legislation and/or Process and in Strategic Environmental assessment, UNEP/CBP/COP/6/20 (*Ръководство за включване на въпроси, свързани с биологичното разнообразие в законодателството и/или процеса на ОВОС и в Стратегическа екологична оценка*);
- Guidance on Transport Assessment, March 2007, Department of Transport, UK (*Ръководство за оценка на транспорта*);



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ 2007-2013

По-близо, по-близку...

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд

**Изпълнител:**

**Дружество по ЗЗД „СТРАТЕГИЧЕСКИ МОНИТОРИНГ”**

**Ръководител екип:**

.....  
инж. Георги Петков

**Експерти:**

.....  
доц. д-р инж. Валентин Камбуров

.....  
инж. Светла Андреевска

.....  
инж. Тодор Стефанов

.....  
ст.н.с. д-р Асенка Чальова

.....  
доц. д-р Александър Спасов

.....  
д-р Маргарита Войчева

.....  
инж. Мирослава Николова

.....  
инж. Радослава Стоянова

.....  
д-р Методи Даскалов

.....  
инж. Камелия Глушкова

.....  
доц. д-р Светлана Банчева

.....  
Николай Караиванов

.....  
доц. д-р Иван Пандурски