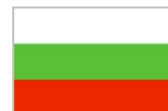




ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Първи вариант!

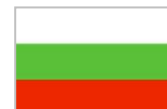
ОКОНЧАТЕЛЕН ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕТО И КОНТРОЛА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОП „ТРАНСПОРТ“ 2007-2013 Г. И ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА“



София
м. май, 2018 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Договор №

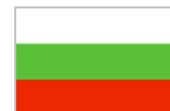
Д-39/21.12.2017 г.

| | |
|----------------------|---|
| Изпълнител: | ДЗЗД „Екоплан Консулт“ Адрес: Гр. София, бул. „Черни връх“ № 32Г Тел: 02/491 83 97 Факс: 02/491 83 96 Email: office@geographica.bg Лице за контакт: Веселина Колешева-Димитрова |
| Възложител: | Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията |
| Продукт: | Дейност 2 Окончателен доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. и Общ генерален план за транспорта“, обхващащ периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. : |
| Дата на представяне: | 21.05.2018 г. |
| Предмет на договора: | „Изготвяне на доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда” - Обособена позиция № 1: „Изготвяне на окончателен доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. и Общ генерален план за транспорта“, обхващащ периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. : |
| Продължителност: | 21.12.2017 – 21.07.2018 г. |

1)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

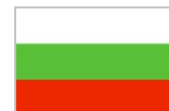


Съдържание

| | |
|---|-----|
| СПИСЪК СЪКРАЩЕНИЯ | 5 |
| СПИСЪК СНИМКИ И ФИГУРИ..... | 8 |
| 1) Резюме на доклада, съдържащо кратко представяне на основните заключения и препоръки от наблюдението и контрола за съответния период | 11 |
| 2) Списък с източници на информация..... | 13 |
| 3) Описание на дейностите, които ще се извършат при подготовката, изготвяне и одобрението на Окончателния доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ с посочване на конкретни срокове... 16 | |
| 4) Въведение, представящо обща информация за ОПТ и ОГПТ, както и данни за тяхното изпълнение за периода на оценка..... | 32 |
| 4.1. Разработване, одобрение и изменение на ОПТ и ОГПТ | 32 |
| 4.2. Изпълнение на ОПТ в периода 01.01.2014 - 31.12.2016 г. | 35 |
| 4.4. Изпълнение на ОГПТ в периода 01.01.2014 - 31.12.2016 г. | 45 |
| 4.3. Управление и разпределение на отговорностите | 50 |
| 5) Информация за начина 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 | 52 |
| 5.1. Начин и степен на изпълнение на мерките от т. I на Становище по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. | 53 |
| 5.2. 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 2014 - 2016 г. | 60 |
| б) Информация за начина на изпълнение на условията и мерките, заложиени в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект; | 66 |
| 6.1. Степен на изпълнение на мерките условията и мерките, заложиени в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие след извършване на теренни проверки | 66 |
| 6.1.1. Въздействие върху въздуха..... | 66 |
| 6.1.2. Въздействие върху водите..... | 78 |
| 6.1.3. Въздействие върху земи, почви, земни недра и подземни води..... | 101 |
| 6.1.4. Въздействие върху биоразнообразие | 140 |
| 6.1.5. Шум | 159 |
| 6.1.6. Въздействие върху обекти по Закона за културното наследство (ЗКН)..... | 173 |
| 6.1.7. Отпадъци..... | 180 |
| 7) Стойности на индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ..... | 187 |



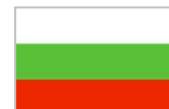
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|--|------------|
| 8) Анализ и оценка на събраната информация за въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда | 238 |
| 8.1. Анализ и оценка на събраната информация за въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда..... | 238 |
| 9) Заклучения за въздействието върху околната среда и човешкото здраве за периода 251 | |
| 9.1 Заклучения за въздействието върху околната среда на ниво ОПТ и ОГПТ | 251 |
| 9.2. Заклучения за въздействието върху околната среда на ниво конкретни проекти . | 251 |
| 10) Препоръки за предприемане на коригиращи действия, за допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, за отпадане/замяна/допълване на индикатори по наблюдение и контрол и др. | 258 |
| 11) Сравнение на резултатите от Окончателния доклад с резултатите от Първия (от м. ноември 2007 г. до 31.12.2010 г.) и Втория доклад (отг. до 31.12.2013 г.) по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ и извеждане на изводи относно наблюдаваните тенденции по отношение на околната среда..... | 261 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

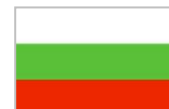


СПИСЪК СЪКРАЩЕНИЯ

| Съкращение | Пояснение |
|-------------------|--|
| АМ | Автомагистрала |
| АПИ | Агенция „Пътна инфраструктура“ |
| БД | Басейнова дирекция |
| БДЖ | Български държавни железници |
| БДДР | Басейнова дирекция „Дунавски район“ |
| БДУВ | Басейнова дирекция за управление на водите |
| БФП | Безвъзмездна финансова помощ |
| ГД | Годишен доклад |
| ГИС | Географски информационни системи |
| ДВ | Държавен вестник |
| ДЗЗД | Дружество по Закона за задълженията и договорите |
| ДОВОС | Доклад за оценка на въздействие върху околната среда |
| ДОС | Доклад за оценка за съвместимост |
| ДОСВ | Доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони |
| ДП | Държавно предприятие |
| ДППИ | Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ |
| ЕИБ | Европейска инвестиционна банка |
| ЕО | Екологична оценка |
| ЕК | Европейска комисия |
| ЕКАТТЕ | Единният класификатор на административно-териториалните и териториалните единици |
| ЕС | Европейски съюз |
| ЕФРР | Европейски Фонд за регионално развитие |
| Жм | Жилищна зона с преобладаващо малко етажно застрояване |
| ЗДОИ | Закон за достъп до обществена информация |
| ЗЗТ | Закон за защитените територии |
| ЗКН | Закон за опазване на околната среда |
| ЗМ | Защитена местност |
| ЗООС | Закон за опазване на околната среда |
| ЗУИП | Звено за управление и изпълнение на проекта |
| ЗУО | Закон за управление на отпадъците |
| ЗУТ | Закон за устройство на територията |
| ИА „МА“ | Изпълнителна агенция „морска администрация“ |
| ИАОС | Изпълнителна агенция по околна среда |
| ИАППД | Изпълнителна агенция за „Проучване и поддържане на река Дунав“ |



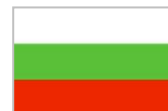
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|-----------------|--|
| <i>ИМТ</i> | <i>Интермодален терминал</i> |
| <i>ИОУП</i> | <i>Изменение на общия устройствен план</i> |
| <i>ИП</i> | <i>Инвестиционно предложение</i> |
| <i>ИСУН</i> | <i>Информационна система за управление и наблюдение</i> |
| <i>КАВ</i> | <i>Качество на атмосферния въздух</i> |
| <i>КН</i> | <i>Комитет по наблюдение</i> |
| <i>КФ</i> | <i>Кохезионен фонд</i> |
| <i>МЗ</i> | <i>Министерство на земеделието</i> |
| <i>МОСВ</i> | <i>Министерство на околната среда и водите</i> |
| <i>МП</i> | <i>Мониторингов пункт</i> |
| <i>МПС</i> | <i>Моторни превозни средства</i> |
| <i>МС</i> | <i>Министерски съвет</i> |
| <i>МСЕ</i> | <i>Механизма за свързване на Европа</i> |
| <i>МТИТС</i> | <i>Министерство на транспорта, информационните технологии и исъобщенията</i> |
| <i>НАИМ-БАН</i> | <i>Националният археологически музей към Българска академия на науките</i> |
| <i>НКЖИ</i> | <i>Национална компания „Железопътна инфраструктура“</i> |
| <i>НКН</i> | <i>Национално културно наследство</i> |
| <i>НКСИП</i> | <i>Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“</i> |
| <i>НСИ</i> | <i>Национален статистически институт</i> |
| <i>НУРИЕОПП</i> | <i>Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми</i> |
| <i>НУРИОВОС</i> | <i>Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда</i> |
| <i>ОВОС</i> | <i>Оценка на въздействие върху околната среда</i> |
| <i>ОГПТ</i> | <i>Общ генерален план за транспорта</i> |
| <i>ОП</i> | <i>Оперативна програма</i> |
| <i>ОПТ</i> | <i>Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г.</i> |
| <i>ОПТТИ</i> | <i>Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020 г.</i> |
| <i>ОС</i> | <i>Оценка за съвместимост</i> |
| <i>п.в.</i> | <i>Пътен възел</i> |
| <i>ПБВ</i> | <i>Питейно-битово водоснабдяване</i> |
| <i>ПБЗ</i> | <i>Плана за безопасност и здраве</i> |
| <i>ПЗ</i> | <i>Природна забележителност</i> |
| <i>ПОРН</i> | <i>Предварителни оценки на риска от наводнения</i> |
| <i>ПТП</i> | <i>Пътно-транспортно произшествие</i> |



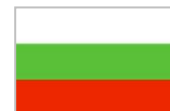
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|--------------|--|
| <i>ПУОС</i> | <i>План за управление на околната среда</i> |
| <i>ПУП</i> | <i>Подробен устройствен план</i> |
| <i>ПУРБ</i> | <i>План за управление на речните басейни</i> |
| <i>ПУСО</i> | <i>План за управление на строителните отпадъци</i> |
| <i>РИОСВ</i> | <i>Регионална инспекция по околната среда и водите</i> |
| <i>РМС</i> | <i>Решение на Министерски съвет</i> |
| <i>СГН</i> | <i>Средногодишна норма</i> |
| <i>СМР</i> | <i>Строително-ремонтни работи</i> |
| <i>СМФ</i> | <i>Смесена много-функционална зона</i> |
| <i>СОП</i> | <i>Софийски околновръстен път</i> |
| <i>СОЗ</i> | <i>Санитарно-охранителна зона</i> |
| <i>СРЗИ</i> | <i>Столична Регионална здравна инспекция</i> |
| <i>ТПЕ</i> | <i>Техническа поддръжка, експлоатация</i> |
| <i>УО</i> | <i>Управляващ орган</i> |
| <i>УС</i> | <i>Управителен съвет</i> |
| <i>ФК</i> | <i>Формуляр за кандидатстване</i> |
| <i>ФПЧ</i> | <i>Фини прахови частици</i> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

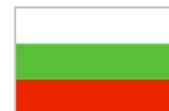


СПИСЪК СНИМКИ И ФИГУРИ

| | |
|--|-----|
| Фигура 1 Годишно процентно разпределение на товарния транспорт по видове транспорт за периода 2000-2014г. | 241 |
| Фигура 2. Брой дни с превишения на нормата за среднодневни стойности на $ФПЧ_{10}$ по пунктове за мониторинг в гр. София за периода 2011-2016г. (данни на ИАОС). | 242 |
| Фигура 3 Средногодишна концентрация на $ФПЧ_{10}$, $\mu g/m^3$ и сравнение с нормата по пунктове за мониторинг в гр. София за периода 2011-2016г. (данни на ИАОС). | 243 |
| Фигура 4 Средногодишно съдържание на азотен диоксид в пунктове с интензивен транспортен трафик в гр. София за периода 2011 – 2015г. (данни на ИАОС). | 244 |
| Фигура 5. Честота на регистрирани остри инфекции на горните дихателни пътища в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г. | 245 |
| Фигура 6 Честота на регистриран алергичен ринит в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г. | 245 |
| Фигура 7 Честота на регистрирана бронхиална астма в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г. | 246 |
| Фигура 8. Измерени еквивалентни нива на шума по пунктове в гр. София за 2008, 2012 и 2017г. | 248 |
| | |
| Снимка 1 Укрепителни съоръжения..... | 21 |
| Снимка 2 Управление на водите..... | 22 |
| Снимка 3 Премостване над р. Огоста..... | 22 |
| Снимка 4 Строителни дейности - обход на град Габрово..... | 23 |
| Снимка 5 Екологична инфраструктура АМ Марица..... | 24 |
| Снимка 6 Екологична инфраструктура СОП-пътен възел Яна и констатирани недостатъци..... | 25 |
| Снимка 7 Изследвани съоръжения при обхода на участък Кърджали-Подкова..... | 26 |
| Снимка 8 Изследвани съоръжения при обхода на железопътна линия Пловдив-Свиленград.... | 27 |
| Снимка 9 <i>Непочистена канавка</i> и Снимка 10. Запълнени и затревени канавки..... | 85 |
| Снимка 11 <i>Непочистени отводнителни канавки</i> | 87 |
| Снимка 12. <i>Непочистени отводнителни канавки</i> | 87 |
| Снимка 13. <i>Запълнена отводнителна канавка</i> | 91 |
| Снимка 14. <i>Непочистени отводнителни канавки</i> | 92 |
| Снимка 15. <i>Непочистени отводнителни канавки</i> | 93 |
| Снимка 16. <i>Непочистен изпарител</i> | 93 |
| Снимка 17. <i>Изпарител в недобро техническо състояние</i> | 94 |
| Снимка 18 <i>Оформяне на откоси</i> | 109 |
| Снимка 19. <i>Ерозирали откоси</i> | 114 |
| Снимка 21. <i>Затревени откоси</i> Снимка 22. <i>Тополи в близост до шумозащитните пана</i> | 116 |
| Снимка 23. <i>Липса на храстова растителност в разделителната ивица</i> | 116 |
| Снимка 25. <i>Свличане на земни маси</i> | 125 |
| Снимка 26 <i>Свличане на земни маси</i> | 126 |
| Снимка 27. <i>Проява на ерозионни процеси</i> | 126 |
| Снимка 28. <i>Непочистени строителни отпадъци</i> | 131 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|--|-----|
| Снимка 29. Неизпълнено биологично укрепване на откос | 132 |
| Снимка 30. Поглед към входа на тунела на км 12+420 | 134 |
| Снимка 31 Поглед към трасето на пътя..... | 135 |
| Снимка 32. Поглед към временна площадка за земни маси..... | 135 |
| Снимка 33 .Различни видове проходи за дребни животни, изградени по трасето на Ж.П. линията | 142 |
| Снимка 34 Паднали насочващи мрежи | 143 |
| Снимка 35 Подпорна стена..... | 144 |
| Снимка 36 Отводнителни канавки с отвесни стени | 145 |
| Снимка 37 Поглед към канала..... | 145 |
| Снимка 38. Счупена и открадната пътечка за дребни животни..... | 145 |
| Снимка 39 Мрежи за птици в лошо състояние | 147 |
| Снимка 40 Незапръстен и запръстен проход | 148 |
| Снимка 41Премостване на канавки. | 148 |
| Снимка 42 Фундаменти на мост | 149 |
| Снимка 43 Заешката мрежа е паднала или напълно липсва..... | 149 |
| Снимка 44 Неэффективна допълнителна пътечка | 150 |
| Снимка 45 Проблемни водостоци..... | 150 |
| Снимка 46 Наводнена канавка | 151 |
| Снимка 47 Преместени капаци и непочистени канавки | 151 |
| Снимка 48 Пътечки и рампи на дребни животни..... | 154 |
| Снимка 50 Казанчетата и приемните шахти на канавките не са обезопасени | 154 |
| Снимка 51 Неподдържана растителност | 155 |
| Снимка 52 Липса на оградна мрежа | 156 |
| Снимка 53 Текуща работа по проекта | 156 |
| Снимка 54 Новопостроено трасе | 158 |
| Снимка 55 Шумозащитен екран на жп гара Димитровград..... | 163 |
| Снимка 56 Шумозащитен екран на жп гара Симеоновград..... | 163 |
| Снимка 57 Шумозащитен екран в гр. Симеоновград | 164 |
| Снимка 58 Шумозащитен плексигласов екран в с. Бисер. Вижда се липсващ елемент, който компрометира ефективността на съоръжението | 164 |
| Снимка 59 Шумозащитен екран в гр. Любимец..... | 165 |
| Снимка 60. Шумозащитен екран в гр. Симеоновград | 165 |
| Снимка 61 Шумозащитен екран при с. Александрово | 167 |
| Снимка 62 Шумозащитен екран при с. Поляново на км 60+260 | 167 |
| Снимка 63 . Шумозащитен екран при с. Горни Богров | 168 |
| Снимка 64. Прекъсване на шумозащитния екран при пътя Г. Богров-Ботунец..... | 168 |
| Снимка 65 Шумозащитно съоръжение при с. Върбен..... | 169 |
| Снимка 66 Екран-парапет на надлез в кв. Дядо Дянко..... | 172 |
| Снимка 67 Разпилени битови отпадъци..... | 183 |
| Снимка 68 Наличие на разпилени отпадъци от опаковки | 184 |
| Снимка 69 Разпилени отпадъци от опаковки и изоставени строителни отпадъци. | 185 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

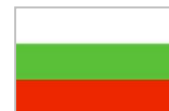
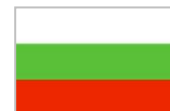


Таблица 1 Състояние на водите в пристанищата 100

| | |
|--|-----|
| Таблица 2 Списък процес на набиране на информация | 187 |
| Таблица 3 Емисии на вредни вещества в атмосферата от пътен транспорт (<i>НСИ</i>) | 239 |
| Таблица 4. Емисии на вредни вещества в атмосферата от друг транспорт (<i>НСИ</i>) | 239 |
| Таблица 5 Гранични стойности за еквивалентните нива на шума в децибели..... | 246 |
| Таблица 6 Мониторинг на шумовото натоварване в пунктовете в гр. София спрямо граничните стойности на средните еквивалентни нива шум през 2017г.(„Доклад за шумовото натоварване на гр. София през 2017г.“, СРЗИ) | 249 |
| Таблица 7 Изменение на количествата на парниковите газове от транспорта за периода 2010 към 2016 г..... | 264 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



1) Резюме на доклада, съдържащо кратко представяне на основните заключения и препоръки от наблюдението и контрола за съответния период

Общата цел на Окончателния доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ (наричан по-нататък Окончателен доклад) — обхващащ периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г., е да подпомогне цялостното управление на ОПТ, както и да осигури информация за подобряване на нейното приключване. Окончателният доклад е предшестван от Първи и Втори доклад по наблюдение и контрол като осигурява приемственост на двата документа и покрива финалния период на изпълнение на програмата, допринасяйки за проследяемостта на въздействието върху околната среда от пълния програмен цикъл.

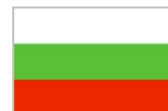
Разработването на доклада е свързано със събирането и прегледа на голям обем документи и информация. Важна част от работата са проучванията на терен и срещите с Изпълнителите и Бенефициентите. С цел задълбоченото анализиране на информацията и нейното пространствено обвързване в работата по проекта са използвани Географските информационни системи, като е създадена единна база данни по проекта и ГИС приложение.

Извършен е преглед на хода на ОПТ до момента, на направените по нея промени, на изготвената екологична оценка и становища, както и на изпълнението и в 01.01.2014 - 31.12.2016 г. по години и по проекти. Разгледан е начинът на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 2-1/2007 г. Становище по ЕО № 1-1/2010 г., както и начинът на изпълнение на условията и мерките, заложи в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект. Отчетени са индикаторите, заложи в двете становища, като са анализирани техните стойности. Обобщени са изводите за индикаторите от 2007 година насам, като са направени изводи за цялостното въздействие на ОПТ и ОГПТ. Направени са съответните заключения и препоръки.

В резултат, се достига до извода, че формулираните в становищата на МОСВ условия и мерки се изпълняват стриктно в етапите, към които се отнасят предвид фазите, в които се намират проектите към момента; условията и мерките изпълняват целта си за предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно отстраняване на въздействието върху околната среда; в периода, предмет на наблюдение и контрол, не са констатирани



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

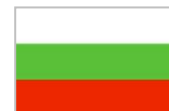


значителни, трайни или неизбежни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

Направени са препоръки, които са насочено основно към поддръжката на изградената екологична инфраструктура и контрол от страна на бенефициентите; поддържане на растителността, използвана за озеленяване, както и укрепване на откоси с цел предотвратяване на ерозия и свлачищни процеси.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

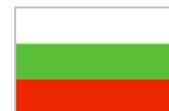


2) Списък с източници на информация

- ✓ Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013
- ✓ Общ генерален план за транспорта
- ✓ Екологичната оценка на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.
- ✓ Екологична оценка на Общ генерален план за транспорта
- ✓ Становище по Екологична оценка №1-1/2010
- ✓ Становище по Екологична оценка №2-1/2007
- ✓ Решение № ЕО-8/2012 за преценяване необходимостта от извършване на екологична оценка
- ✓ Решение № ЕО-7/2015 за преценяване необходимостта от извършване на екологична оценка
- ✓ Решение № ЕО-1/2011 за преценяване необходимостта от извършване на екологична оценка
- ✓ Решение № ЕО-40/2013 за преценяване необходимостта от извършване на екологична оценка
- ✓ Първи доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. и Общ генерален план за транспорта“
- ✓ Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. и Общ генерален план за транспорта“
- ✓ Годишни доклади за изпълнението на ОПТ, изготвени от Дирекция „Координация на програми и проекти“ за 2014 и 2015 година
- ✓ Отчет за дейността на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията за периода м. ноември 2014 г. – м. ноември 2016 г.
- ✓ Окончателни доклади по проекти, предоставени от МТИТС
- ✓ Доклади от проверки на място за устойчивост и други по време на експлоатацията
- ✓ Костативни протоколи от РЗИ и РИОСВ от проверки на място
- ✓ Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- ✓ Доклади по ОВОС за одобрените проекти, вкл. и задания за изработването им;
- ✓ Решения по ОВОС и решения за преценяване на необходимостта от ОВОС за проектите;
- ✓ Проектна документация за одобрените проекти;
- ✓ Годишни отчети на напредъка по проектите.
- ✓ План за управление на отпадъците на пристанища Лом и Видин от 2013 г.
- ✓ План за управление на отпадъците на пристанище Бургас – 2016 г.
- ✓ План за управление на отпадъците на пристанище Варна – 2016 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



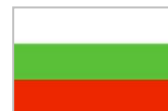
- ✓ План за управление на отпадъците на пристанище Никопол – 2013 г.
- ✓ План за управление на отпадъците на пристанище Русе – 2013 г.

Статистическа информация:

- ❖ Данни за ФПЧ10 – средногодишна концентрация, брой превишения на среднодневната норма за периода 2011-2016 година на територията на страната;
- ❖ Данни за NO₂ - средногодишна концентрация, брой превишения на средночасовата норма за периода 2011-2016 година на територията на страната;
- ❖ Данни за SO₂ - средноденонощна концентрация, брой превишения на средночасовата норма за периода 2011-2016 година на територията на страната;
- ❖ Данни за емисии от транспорта - CO₂, N₂O и CH₄ (хиляди тона) за 2014, 2015, 2016 година;
- ❖ Резултати от наблюдение на качеството на атмосферния въздух в районите за оценка и управление на КАВ - емисии на вреди вещества – прах (ФПЧ10), SO_x, NO_x (μg/m³) за 2014, 2015 и 2016г.
- ❖ Пътници, ползващи метро-транспорт (брой, % увеличение, относителен дял на пътуванията спрямо общия дял на пътуванията с градски транспорт) за 2016 и 2017г.;
- ❖ Данни за ползването на лични МПС в града (намаление на трафика задръстванията) за 2016 и 2017г.
- ❖ Данни за автомобилния трафик (% увеличение) за участъка (не са предоставени от АПИ)
- ❖ Брой пътно-транспортни произшествия (ПТП) (% намаление) за участъка (не са предоставени от АПИ)
- ❖ Налични данни за шумови нива за близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти (Стратегическите шумови карти се очаква да са готови през май 2018)
- ❖ Площ (в дка) на териториите отчуждени земи за линейни обекти;
- ❖ Видими повреди на укрепителни съоръжения белези за проява на свлачищни процеси и срутища при откосите на изкопите и насипите на пътната и железопътна инфраструктура (намерени от Дружества по Геозащита)
 - ✓ <http://www.optransport.bg>
 - ✓ ИСУН 2020 - <https://eumis2020.government.bg/>
 - ✓ НСИ - <http://www.nsi.bg/>
 - ✓ Анализ на качеството на атмосферния въздух и здравния статус на населението в град София през 2014г., СРЗИ;
 - ✓ Анализ на качеството на атмосферния въздух и здравния статус на населението в град София през 2015г., СРЗИ;
 - ✓ Справочници Здравеопазване, НСИ, 2014, 2015 и 2016г.;
 - ✓ Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България - 2017г., ИАОС;



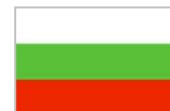
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ Стратегическа екологична оценка на „Интегрирана транспортна стратегия до 2030г.“, ЕФРР, Доклад №7, 2017г.
- ✓ Проект на доклад на Световната банка „Управление качеството на въздуха на местно равнище: Подход към Национална програма“, м. януари 2018г., Проект № Р160312.
- ✓ Доклад за шумовото натоварване на гр. София през 2017г., СРЗИ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



3) Описание на дейностите, които ще се извършат при подготовката, изготвяне и одобрението на Окончателния доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ с посочване на конкретни срокове

Окончателният доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда се изготвя във връзка с изпълнение на Договор Д-39/21.12.2017 г. За „Изготвяне на доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда” - Обособена позиция № 1: „Изготвяне на Окончателен доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт“ 2007-2013 и Общ генерален план за транспорта.

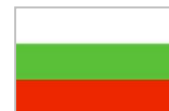
Съгласно изискването на член 10 от Директива № 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда (транспонирани в националното законодателство по околна среда чрез чл. 86, ал. 3, т. 9 на Закона за опазване на околната среда и чл. 30 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми), държавите-членки извършват мониторинг на съществените екологични последици от изпълнението на планове и програми с оглед, *inter alia*, да идентифицират на ранен етап непредвидени неблагоприятни последици и да могат да предприемат подходящи оздравителни действия. При наличие на съществуващи мерки за мониторинг, същите могат да бъдат използвани, ако са подходящи, с оглед избягване дублиране на мониторинга;

Съгласно т. II на Становище по ЕО № 2-1/2007 г., с което проекта на ОПТ е съгласуван от министъра на околната среда и водите, се изисква УО на ОПТ да изготвя доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на ОПТ и на ОГПТ, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или отстраняване на екологичните щети в резултат от прилагането на Плана и да представя доклад в Министерство на околната среда и водите не по-късно от 15 април на всеки три години;

Общата цел на Окончателния доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ (наричан по-нататък Окончателен доклад) — обхващащ периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. е да подпомогне цялостното управление на ОПТ, както и да осигури информация за подобряване на нейното приключване. Заедно с това, с цел подпомагане анализа и оценката на въздействието и извеждане на тенденции, в доклада са ползвани и данни, обхващащи по-дълъг период от време.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Специфичните цели на Окончателния доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ, са:

- ✓ да се изпълнят изискванията относно наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ, съгласно Становища по ЕО № 2-1/2007 г. и 1-1-/2010 г., с които са съгласувани програмата и планът;
- ✓ Установяване, предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятни последици при изпълнението на ОПТ и ОГПТ върху околната среда, населението и човешкото здраве;

Окончателния доклад е предшестван от два тригодишни доклада: Първи 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 ноември 2007 - 31.12.2010 г.) и 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.). Окончателния доклад осигурява приемственост на двата документа, като покрива финалния период на изпълнение на програмата и допринася за проследяемостта на въздействието върху околната среда от пълния програмен цикъл.

Ограничители при работата по Доклада

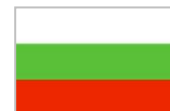
Изготвянето на настоящия Окончателният доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда е свързан с редица особености, които съпътстват процеса на работа и съответно поставят предизвикателства пред експертния екип. Те са свързани с:

❖ Етап от изпълнение на Оперативната програма

Окончателният доклад е в процес на разработка в специфичен период от цикъла на Оперативната програма, която е в своя заключителен етап на изпълнение и проектите са на етап приключване. В случая е важно да се познава добре извършената работа в рамките на програмния период, като тя е съпътствана с редица особености, както от гледна точка административни процедури, така и от гледна точка изпълнени дейности. Изготвянето на Окончателния доклад се случва успоредно с разработването на Предварителния доклад за оценка на въздействието на околната среда за ОПТТИ, като периода, който изследват двата доклада съвпада: 01.01.2014-31.12.2016. Въпреки това, допирните точки между тях са основно в част индикатори, тъй като проектите, които са обект на изследване, са разграничени по двете оперативни програми, съответно ОПТ и ОПТТИ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



❖ *Изходна информация*

Разработването на доклада е свързано със събирането и прегледа на голям обем документи и информация. Информацията е разпиляна в много на брой институции, в много на брой документи, които често са в големи обеми. На първия етап от работата по проекта беше уточнен списъкът с изходни данни, представен в точка 2) от настоящия доклад. Следваща стъпка бе да се уточнят институциите, поддържащи съответната информация, да се подготвят необходимите писма по ЗДОИ и да се премине към събирането на базата данни. Бенефициентите поддържат информацията за хода на проектите и спецификите при тяхното управление. Ползена е информацията от проектната документация, отчетни доклади по проекти и доклади от проверки на място, протоколи от срещи, както и информацията във връзка с оценката на въздействието на околната среда. За някои от проектите се извършва собствен мониторинг.

Що се отнася до информацията, необходима за проследяване на индикаторите, тя е разхвърляна в много на брой институции, които често поддържат информацията в различен формат или с различна формулировка, което затруднява идентифицирането на източника на информация на първо място, и в последствие и нейното добиване и обработване. Това причинява забавяне и затруднения. Като водещи насоки в мрежата от информация, свързана с наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда от инфраструктурни проекти, бяха използвани предходните доклади. Поради изменения в нормативната уредба или различния подход на работата и кооперативност на институциите, често трудно се установява органът, който поддържа конкретна информация. Друг проблем е и формата, под която се поддържа информацията, като обхвата, времевия период или формат не отговарят на зададените за проекта нужди. Конкретните проблеми, срещнати в процеса на работа са представени в т. 7) *Стойности на индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ*. Целта на това подробно представяне е при изготвяне на следващи доклади да се вземат предвид срещнатите трудности и проблеми с цел спестяване на време.

❖ *Работа на терен*

Работата на терен е свързана с климатичните условия, които, предвид зимно-пролетния сезон, в които тече работата по проекта, представляват затруднение. Със съгласие на Възложителя, бяха избрани проектите, които ще се посетят, като изходна позиция беше етапа на изпълнение на проекта, както и заложените мерки, свързани с околната среда, които да се съобразят в хода на работа. За да се осигури приемственост между



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



документите, бяха взети предвид и направените във Втори доклад по наблюдение и контрол препоръки и бе проверено на терен тяхното изпълнение.

За изготвянето на настоящия доклад бяха извършени следните дейности:

1. *Организиране на Встъпителна среща*
2. *Изготвяне на списък с изходна информация*
3. *Изготвяне на списък с институции, от които да се поиска съответната информация*
4. *Разпращане на писма по ЗДОИ*
5. *Изготвяне на Анализ на приложимите методически документи за мониторинга на въздействието върху околната среда на планове и програми, свързани с транспорта, нормативна уредба по околна среда и информацията, предоставена от МГИТС и други документи, свързани с изпълнението на договора и Списък, съдържащ индикаторите по наблюдение и контрол и източниците на информация за техните стойности, от които следва да се изискат данни.*
6. *Извършване на теренна работа*
7. *Анализ и обработка на събраната информация*
8. *Изготвяне на Окончателен доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ*

❖ *Организиране на Встъпителна среща*

На 02.01.2018 г. беше направена работна среща по проекта, на която присъстваха представители на Изпълнителя и на Възложителя. Експертите от двата екипа обсъдиха първите стъпки при започването на работния процес, като се акцентира върху предстоящите срокове, зададени в техническата спецификация. Обсъди се процеса по набиране на изходни данни, като Възложителят пое ангажимента да представи в кратък срок писмо за подкрепа, с което Изпълнителят да се свързва с бенефициенти и институции за достъп до данни. Изпълнителят представи актуализиран план-график. Възложителят предостави всички налични базови документи на електронен носител на 05.01.2018 г. Писмото за подкрепа беше предоставено на 10.01.2018 г.

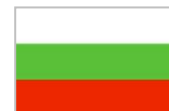
❖ *Изготвяне на списък с изходна информация*

Списък с изходна информация е представен още в техническата спецификация за изпълнение на поръчката като Изпълнителят го е разширил в техническата си оферта. Този списък се прецизира след направената среща с Възложителя. Експертният екип прегледа внимателно Първи и Втори доклад за ОПТ и направи допълнения към списъка.

❖ *Изготвяне на списък с институции, от които да се поиска съответната информация*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



След идентифицирането на нужната информация дойде ред на идентифициране на институциите, които я поддържат. Отново бяха направени справки с предходните доклади.

❖ *Разпращане на писма по ЗДОИ*

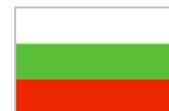
След изясняване на основните положения по процеса на набиране на информация, бяха направени стъпки към нейното набиране. Бяха изготвени заявления за искане на информация по реда на ЗДОИ и отправени към съответните институции, заедно с писмото за подкрепа, осигурено от Министерство на транспорта и транспортната инфраструктура. Междувременно, Изпълнителят изготви чек-лист за по-лесно проследяване на пристигащия поток от информация, като се състави и форма за съхранение на контактите на лицата, с които е осъществена връзка в хода на работа. По този начин се състави система за проследяване на цялостния процес на набиране на информация, както и паралелно проследяване на напредъка по набиране на данни от институции. В хода на процеса направиха редица уточнения и преформулировки на направените искания. Процесът е описан по- подробно в точка 7), като смятаме, че направените уточнения за реда и обхвата на поддържаните от институциите бази данни, релевантни към проекта, биха били полезни не само за изпълнението на следващите доклади, но и за изготвяне на препоръки за оптимизиране на системата от индикатори, в посока по-добра обезпеченост с информация.

❖ *Изготвяне на Анализ на приложимите методически документи за мониторинга на въздействието върху околната среда на планове и програми, свързани с транспорта, нормативна уредба по околна среда и информацията, предоставена от МТИТС и други документи, свързани с изпълнението на договора и Списък, съдържащ индикаторите по наблюдение и контрол и източниците на информация за техните стойности, от които следва да се изискат данни.*

Първият продукт, изготвен в изпълнение на Договора, беше разработването на Анализ на приложимите документи, заедно със Списък с индикаторите и източниците на информация за тях, който беше предаден навреме, в изискания по договор срок – на 06.02.2018 г. Анализът е първа стъпка от разработването на Окончателния доклад, като той има за цел да даде ясна и пълна картина за обема и съдържанието на методическите, програмни и стратегически документи, които ще послужат за база за разработването му. В тази връзка Изпълнителят е обхванал възможно най-пълна информационна база, като е систематизирал наличните документи, разгледал е тяхната йерархична зависимост и е направил разбор на събраните документи и анализ на техния принос към разработването на доклада. В анализа е направен преглед на напредъка по проектите, включени в Оперативната програма, като е направен разбор кой ще бъде обект на анализ в Окончателния доклад. Изведена е ключова информация от годишните



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



доклади по напредъка на ОПТ за 2014 и 2015 година. Беше изготвен още Списък, съдържащ индикаторите по наблюдение и контрол и източниците на информация за техните стойности. Беше представен чек-листа за напредъка по събирането на информацията, заедно с етапа, до който е достигнал процесът към всяка институция.

❖ Извършване на теренна работа

Поради финалната фаза по изпълнение на Оперативната програма, активни строителни дейности по време на посещенията нямаше, и се проследяваха основно заложените мерки за експлоатация на обектите. Беше проследено изпълнението на заложените в Първи и Втори доклад за наблюдение препоръки, като по този начин се осигури приемственост в процеса на мониторинг. Посещенията бяха предшествани от предварителна подготовка, включваща изготвяне на чек-лист, съдържащ заложените в решенията за необходимостта от ОВОС и ОВОС мерки, както и изводите от предходните два доклада.

Посещения на терен бяха направени на следните обекти:

Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)

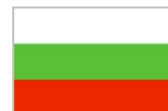
На 13.04.2018 година беше извършено посещение на обходния път на град Монтана. Основни обекти на интерес бяха изградените съоръжения за преминаване на животни и тяхното поддържане, премостването на река Огоста, поддържането на честотата, укрепителни съоръжения, крайпътното залесяване.



Снимка 1 Укрепителни съоръжения



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 2 Управление на водите



Снимка 3 Премостване над р. Огоста

Обход на гр. Габрово

Посещението на терен на обхода на град Габрово бе осъществен на 18.04.2018 със съдействието на Агенция пътна инфраструктура и Изпълнителят по проекта. По време на обхода беше проследено изпълнението на условията и мерките от Решение №4-



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



2/2012 г. по ОВОС. В момента на посещение е въведен в експлоатация етап 1 (Първи участък – от км 0+000 до км 7+670 с обща дължина 7,670 км – рехабилитация) и Втори участък - от км 7+670 до км 10+940.74 с обща дължина 3,270 км – рехабилитация и реконструкция. Работи се по 3 и 4 етап. Във Втори доклад по наблюдение и контрол не са отправени забележки и коментари за забелязани пропуски по време на обхода.



Снимка 4 Строителни дейности - обход на град Габрово

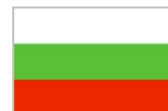
АМ Марица

Обходът на АМ Марица се извърши на 23.04.2018. Проектът е финализиран и обектът е в експлоатация. Във втория доклад за наблюдение и контрол се отправят препоръки по отношение на засаждането на растителността и затревяването с цел укрепване и възпрепятстване на възникването на ерозия; допълване на проектите за ландшафтно оформяне; рекултивация на депа, площадки и кариери. По време на обхода бяха изследвани също така проходите за животни и шумозащитните екрани.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 5 Екологична инфраструктура АМ Марица

По време на обхода бяха установени редица разрушения на екологичната инфраструктура, които бяха фотографирани и са описани по-нататък в доклада.

"Автомобилна магистрала "Хемус", участък "СОП-пътен възел Яна"

Посещението на АМ „Хемус“ беше реализирано на 02.05.2018 г. Обектът е завършен и въведен в експлоатация. Втория доклад за наблюдение и контрол е установил пропуски



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



при изграждането на шумоизолиращата стена, в качеството на озеленяването, запушване на канавките, замърсяване.



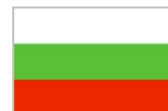
Снимка 6 Екологична инфраструктура СОП-пътен възел Яна и констатирани недостатъци

Път Е-85 (I-5) изграждане на участък Кърджали-Подкова

Обходът на трасето на Кърджали-Подкова беше извършен на 23.04.2018. Участъкът е завършен и в експлоатация. Във Втори доклад за наблюдение и контрол е констатирано, че от особена важност е последващото поддържане на пътя след въвеждане в експлоатация. Препоръките са насочени към редовно почистване на отводнителните съоръжения, както и актуализиране и изпълнение на ландшафтния проект и коригиране на шумоизолиращите екрани.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 7 Изследвани съоръжения при обхода на участък Кърджали-Подкова

Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград

Посещението на обекта е направено на 11.05.2018 г. със съдействието на НКЖИ, чието ръководство с голяма отзивчивост осигури експерт, с който бе направен обходът.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При обхода бяха взети предвид направените констатации във Втория доклад по наблюдение и контрол. При посещението, обектът е вече в експлоатация, което позволява проследяването на мерките, предвидени за този период. Предварително са предоставени координатите на изградените проходи за животни и шумоизолиращи стени, част от които са посетени.



Снимка 8 Изследвани съоръжения при обхода на железопътна линия Пловдив-Свиленград

Анализ на резултатите от посещенията на терен са направени в т.б.

❖ *Анализ и обработка на събраната информация*

Изходната информация пристигаше поетапно, затова нейното събиране, подреждане и класифициране беше един продължителен процес. Информацията беше подредена от една страна по източници и от друга страна – по направления. Тя беше предоставена на експертите за анализ, а анализите бяха обработени от Ръководителя и Координатора на проекта.

За обработката и анализа на събраната информация бяха използвани разнообразни методи и техники за генериране на релевантна информация за целите на изготвянето на доклада, и по-конкретно:

- Статистически и геостатистически аналитични процедури на променливи, характеризиращи отделните компоненти на околната среда;
- Сравнителен анализ;
- GAP анализ (анализ на несъответствието), като метод за идентифициране и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



анализ на разликата между желаното и текущото състояние на системата;

- Пространствено-аналитични операции с цел изясняване на въздействието върху околната среда в конкретните части от националното пространство, където са прилагани мерки от ОПТТИ;
- Методи на експертната оценка.

При изготвянето на доклада, Изпълнителят се води от въпросите, поставени в тръжната документация, както и от зададената там структура. На база на събраните данни се направиха изводи за състоянието на околната среда след въздействието, оказано от реализираните проекти по ОПТ в рамките на изследвания период 01.01.2014-31.12.2016 по отношение на транспортен трафик и инфраструктура.

Един от основните способности за обработване на информация са географските информационни системи, които допринасят за илюстрирането с адекватен за целите на Окончателния доклад картографски материал, както и за постигане на задълбоченост и пространствена референция на анализа.

❖ *Създаване на ГИС база данни и ГИС Приложение*

С оглед пространствено обусловения характер на анализирани системи и проекти и тяхното въздействие върху компонентите на околната среда, събираните данни и генерираната информация са интегрирани в целево разработена за целите на проекта Географска информационна система (ГИС), която е използвана като основна платформа за събиране, обработка на данни и тяхното анализиране с цел генериране на информация, явяваща се основният ресурс при изпълнението на задачата.

ГИС технологията подпомага организирането на данните, свързани с територията, и улеснява разбирането и пространствено асоцииране на съществуващите проблеми, като същевременно осигурява мощни инструменти за анализ и синтез на необходимата информация за тяхното разрешаване.

Тази пространствено-реферирана информация се явява критичен ресурс при процеса на подпомагане вземането на решения при управлението на териториално базирани системи, каквато представлява транспортната система, като същевременно улеснява свързването и интеграцията на различни информационни източници и данни, която от своя страна улесни осъществяването на необходимия анализ на въздействието на транспортните системи върху чувствителните компоненти на околната среда.

ГИС базата данни е изградена от коректни от топологична и семантична гледна точка слоеве с цифрова географска информация в растерен и векторен формат. Слоевете са разделени тематично в няколко категории:

Административни

Съдържа следните слоеве:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



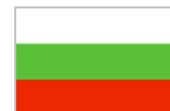
- Слой „Общини”. Слой следва да се състои от полигони, генерирани на основата на землищата, което ще гарантира верността на техните граници. Атрибутивните данни, които включва слоя са: Име на община (на български език и латиница); Код на община, Код на област; Периметър и Площ)
- Слой „Райони от ниво 3/Области”. Той представлява полигонален слой, генериран на основа на слоя общини. Атрибутивните данни в слоя включват Име на областта (на български език и латиница); Код на област; Периметър и Площ)
- Слой „ Райони от ниво 2/Статистически райони”. Той представлява полигонален слой, генериран на основа на слоя области. Атрибутивните данни в слоя включват наименование, периметър, площ.
- Слой „Райони от ниво 1/Статистически зони”. Полигонален слой с обхват съгласно Закона за регионално развитие. Атрибутивните данни в слоя включват наименование, периметър, площ.
- Слой „Населени места – полигони”. Слой с полигони, формиран като контур на застроената територия на населените места. Атрибутивните данни в слоя включват ЕКАТТЕ на населеното място, наименование (на български език и на латиница), тип на населеното място (град, село) геометрични и топологични характеристики (площ, периметър и др.).
- Слой „Населени места – точки”. Слой с точкови обекти, генерирани като центроиди (геометричните центрове) на полигоните от слой „Населени места – полигони”. Атрибутивните данни в слоя включват ЕКАТТЕ на населеното място, наименование, координати и др.).

Защитени територии

- Слой „Натура 2000”- по Директивата за Птиците Полигонален слой, отразяващ териториите от „Натура 2000” Атрибутивните данни в слоя включват Наименование (на български език и на латиница), тип; заповед, с която е обособено, дата на заповедта, Държавен вестник, в който е публикувана; площ в дка и ха, код и пространствени характеристики).
- Слой „Натура 2000”- по Директивата за хабитатите Полигонален слой, отразяващ териториите от „Натура 2000” . Атрибутивните данни в слоя включват Наименование (на български език и на латиница), тип; заповед, с която е обособено, дата на заповедта, Държавен вестник, в който е публикувана; площ в дка и ха, код и пространствени характеристики).
- Слой „Защитени територии”. Полигонален слой, отразяващ защитените територии от шестте категории по смисъла на Закона за защитените



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



територии със съответните атрибути. Атрибутивните данни в слоя включват Наименование, състояние; тип и др.).

Транспорт

- Слой „Точкови обекти от транспортната инфраструктура”. Точков слой, отразяващ летища, гари, жп спирки, пристанища и др. Атрибутите включват вид обект и локация
- Слой „Пътища – полилинии”. Слой от съставни линии, състоящи се от множество линейни отсечки (сегменти), генериран на основата на топографски карти в мащаб 1:100 000. Пътищата са поделени на класове, като в атрибутите са отразени още номенклатура, геометрични и топологични характеристики и др.
- Слой „ЖП линии”. Слой, генериран на основата на топографски карти в мащаб 1:100 000. Атрибутите включват номер на линията, геометрични и атрибутивни характеристики.
- Слой „Екологична инфраструктура”. Точков слой, показващ конкретното местоположение на посетени на място обекти – проходи, шумоизолиращи стени, каломаслоуловители;ограждения, залесявания и др.
- Добавени са трасетата на Пътен възел Яна, Обхода на Монтана, обхода на Габрово
- Добавени са засегнатите части от Защитени зони по трасето на линията Пловдив-Свиленград, предоставени от НКЖИ
- Добавени са местата за депониране на драгажни маси в Черно море, предоставени от ДППИ и БДЧР
- Добавени са корекции на реки и засегнати санитарно-охранителни зони, предоставени от БДЗБР

Земно покритие

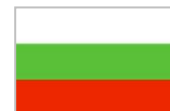
- Слой „Земно покритие”. Слой е генериран на основата на данните от проект „CORINE 2000” (земно покритие). Данните от проекта са публично достъпни¹. Слойт включва полигони, асоциирани със съответните кодове и наименования на класовете земно покритие.

Цифров модел на релефа

¹ Вж. <http://nfp-bg.eionet.eu.int/ncsd/bul/clc/first.html>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Слой „Цифров модел на релефа” – DEM (Digital elevation model). Той представлява растерен GRID-слой (в ESRI грид формат) с размер на клетката 30 м. Сложат да е генериран чрез използването на функцията за интерполация „Tropogrid”, приложена към дигитализирани хоризонтали от аналогова карта в мащаб не по-малък от 1:200000. Предназначението на цифровия модел на релефа е изключително аналитично (изчисления на наклони, експозиции и т.н.), а също и за целите на визуализацията. Атрибутивните данни за всяка клетка с надморската височина са цели числа.

Базата данни е приложена към настоящия доклад на електронен носител (**Приложение 2**)

Създадено е **ГИС приложение** за целите на проекта, което е достъпно на следния линк:

<https://geographica->

[bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f681521488e445e29afe881a04734bab](https://geographica-bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f681521488e445e29afe881a04734bab)

❖ *Изготвяне на Окончателен доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ*

В резултат от извършените дейности беше изготвен настоящият Окончателен доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ.

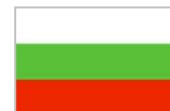
Предстои предаването и одобрението на Доклада от дирекция „Координация на програми и проекти“ - Управляващия орган на ОПТ. При установяване на неточности и несъответствия УО на ОПТ изпраща коментари и предложения най-късно 10 работни дни от получаването му, като посочва срок за тяхното отразяване.

Одобреният от страна на УО на ОПТТИ вариант на Окончателен доклад по наблюдението и контрола при прилагането на ОПТ и ОГПТ се изпраща за одобрение на Министерството на околната среда и водите. Министърът на околната среда и водите, издал становището по Екологична оценка на Оперативна програма Транспорт 2007-2013 (или оправомощено от него длъжностно лице) е компетентен по наблюдението и контрола по изпълнението на мерките, посочени в становището по ЕО на ОПТ и на условията и мерките в решение за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО в процеса на прилагането на плана или програмата.

Министърът на околната среда и водите, издал становището по Екологична оценка на ОПТ (или оправомощено от него длъжностно лице) одобрява изпратеният от УО на ОПТ вариант на Окончателен доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ, обхващащ периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. или го връща за допълване със задължителни указания в 7-дневен срок от предоставянето му.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



В случай, че министърът на околната среда и водите върне Окончателния доклад за допълване, Изпълнителят е длъжен да го допълни в съответствие с дадените указания. Възложителя посочва допълнително срока за отразяване на коментарите и забележките, но не повече от 10 работни дни от получаването им.

Изпълнителят е длъжен да отрази всички забележки и коментари, направени в процеса на одобрение на доклада до неговото окончателно одобрение от съответния компетентния орган съгласно НУРИЕОПП.

Одобреният в съответствие с чл. 30, ал. 2 от НУРИЕОПП Окончателен доклад следва да се представи на УО на ОПТТИ не по-късно от 21 юли.

4) Въведение, представящо обща информация за ОПТ и ОГПТ, както и данни за тяхното изпълнение за периода на оценка.

4.1. Разработване, одобрение и изменение на ОПТ и ОГПТ

В тази част от Доклада ще се разгледа рамката за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда в резултат на прилагане на ОПТ, ОГПТ и реализиране на конкретните проекти по приоритетните оси на ОПТ и по ОГПТ, конкретните цели и задачи, начинът и сроковете на изпълнението им;

Тъй като в предходните доклади са разгледани основните положения, що се отнася до документация, организация и отговорности, които са валидни за целия период на приложение на ОПТ И ОГПТ, в настоящия доклад ще се съсредоточим основно върху промените, дейностите и напредъка по проектите за периода 01.01.2014-31.12.2016 г.

Като част от Националната стратегическа референтна рамка (НСРР), Оперативна програма „Транспорт” (ОПТ) определя стратегическото развитие на транспортния сектор за периода 2007 – 2013 г. за постигане на целта „Сближаване” на ЕС, съфинансирана от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие.

Оперативна програма „Транспорт” е изготвена в изпълнение на:

- ✓ Постановление на Министерския съвет № 171/02.08.2002, допълнено и изменено от Постановление на Министерския съвет № 12/19.01.2004 относно създаването на Координационен съвет за Националния план за развитие/НСРР и процеса на изготвяне на програмни документи за участието на Република България в Структурните фондове и Кохезионния фонд на ЕС
- ✓ Регламент на Съвета (ЕС) № 1083/2006
- ✓ Глава 21 “Регионална политика и координация на структурни инструменти”

ОПТ е съгласувана от МОСВ със Становище по ЕО № 2-1/2007 г. В последствие са процедурирани три изменения на програмата- на 11.11.2011; на 17.12.2013 и на 15.12.2015. Последното изменение, което попада в периода, разглеждан от настоящия доклад, включва:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



1. Увеличение на процента на съфинансиране на КФ - 85%/15% (промяна на решенията на ЕК за одобрение на „голям проект“ в ПО1 и ПО2 - 3 жп, 5 пътни и 1 метро)

2. Предложения за фазиране/намаляване обхвата на „големи“ проекти

- ✓ Лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път“, одобрено с Решение на ЕК от 19.04.2016
- ✓ Част от дейностите по изграждане на ж.п. линията „Септември - Пловдив“, одобрено с Решение на ЕК от 19.04.2016
- ✓ Част от дейностите по изграждане на ж.п. линията „Пловдив - Бургас“, одобрено с Решение на ЕК от 04.05.2016

3. Прехвърляне на 10 млн. евро от ПО5 в ПО3 за изпълнение на проекта за разширение на Линия 2 на метрото от МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“

Третото изменение наложи препрограмиране на двете оперативни програми.

Измененията на оперативната програма са придружени с:

Решение № ЕО-1/2011 от 10.02.2011 г. на Министерството на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на изменението на Оперативна програма "Транспорт" 2007-2013 г., като се поставят следните две условия:

- ✓ Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на изменението на ОПТ, 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 последици от осъществяването на изменението на ОПТ.

Решение № ЕО-8/2012 на МОСВ за преценяване необходимостта от извършване на екологична оценка на второ изменение на ОП "Транспорт" 2007-2013 г. от 14.08.2012 г., в което се поставя 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 последици от осъществяването на второто изменение на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. Целта на Общият генерален план за транспорта е да допринесе за ефективното управление и изпълнение на ОПТ чрез създаване на стратегическа и последователна база от технически данни, транспортни модели и мултимодални технически



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



проучвания за проектна идентификация при дългосрочни и средносрочни инвестиционни програми в транспортния сектор в Р България.

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

Изпълнението на Генералния план за мониторинг на околната среда (ГПМОС) е предвидено като мярка № 6 от основните мерки, предвидени за финансиране по приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на ОПТ. Изготвянето на ГПМОС и изпълнението му е основна препоръка в Доклада за екологична оценка на ОПТ, подготвен в рамките на процедурата по екологична оценка (ЕО) на ОПТ. ГПМОС е записан като условие в Становище по ЕО № 2-1/2007 г. С цел избягване на дублирането на докладите по наблюдение и контрол, ГПМОС ще се отнася както за ОПТ, така и за ОГПТ, което се отнася и за изготвените в резултат на изпълнението на ГПМОС доклади.

През 2006 година програмата е подложена на **предварителна оценка**. Предварителната оценка включва матрица за оценка на влиянието върху околната среда на проектите от всяка една приоритетна ос, като оценява техния мащаб, описание на влиянието; честота на явлението и естество на влиянието. Направени са още предложения за потенциални индикатори за глобално и локално влияние. Направени са заключения и препоръки, които са насочени към включване на мерки за техническо подпомагане, които да отговарят на основните нужди от подкрепа за програмния мониторинг на околната среда.

Междинната оценка на напредъка и цялостното изпълнение на програмата направи преглед на напредъка по ОПТ и цялостното ѝ изпълнение до средата на 2011 г. с акцент върху степента на финансово усвояване и физическия напредък. Също така, тя направи преглед на напредъка в контекста на по-широката външна среда и на нейното влияние върху програмата.

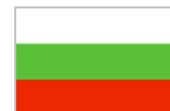
През 2011 година са проведени текущи оценки за:

- Изследване на процеса на изпълнение на проекти на ниво крайни бенефициенти;
- Междинна оценка на напредъка и цялостното изпълнение на програмата;
- Оценка на системата за наблюдение на ОПТ;
- Оценка на интегрирането на хоризонталните принципи в управлението, мониторинга и изпълнението на ОПТ

В съответствие с чл. 49 от Регламент № 1083/2006 последваща оценка се извършва от Европейската комисия в сътрудничество със страната-членка и Управляващия орган на ОПТ. Последващата оценка трябва да бъде завършена в срок до 31.12.2015 г, но тъй като част от големите инфраструктурни проекти се планира да приключат в периода 2015-2016 г. и имайки предвид възможностите, които са заложили в Регламента - оценките да се провеждат преди, по време и след периода на програмата, както и добрата практика на европейско равнище, където оценяването на цялостното



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



изпълнение на програми, съфинансирани от Европейския съюз, се извършва и няколко години след приключване на програмния период е предложено оценката да се направи след приключването на програмния период, когато вече ще бъдат въведени в експлоатация изпълняваните обекти и съответно ще могат реално да се оценят преките и косвените ползи от тях.

За целите на изпълнението на програмата се изготвят Индикативни **годишни работни програми**, като за 2013 година в програмата са включени два проекта:

- Развитие на мултимодалната мобилност на товарите по коридори IV и VIII на Трансевропейската транспортна мрежа по Приоритетна ос Изграждане на ИМТ в Южен централен район на планиране в България – Пловдив;
- Подобряване на условията за корабоплаване по Транс-европейски транспортен коридор VII и приоритетен проект 18 по Приоритетна ос Подобряване на условията за движение на плавателните съдове по река Дунав и българските морски пространства.

4.2. Изпълнение на ОПТ в периода 01.01.2014 - 31.12.2016 г.

Съгласно чл. 67 от Регламент (ЕО) 1083/2006 за първи път през 2008 г. и до 30 юни всяка година Управляващият орган трябва да изпраща на Комисията годишен доклад за изпълнението на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013. Докладите са налице за периода 2007-2015 година. Разгледани са по-подробно докладите за 2014 и 2015 година, включващи се в изследвания период, като по-долу е обобщен отчетения напредък, свързан с околната среда.

Годишен доклад 2014

Основен напредък

През 2014 г. в ж.п. сектора бе въведен в експлоатация участъкът Михайлово-Калояновец и модернизиранията жп гара в гр. Пазарджик, като последната беше реновирана за по-малко от година. Два инфраструктурни обекти са въведени в експлоатация през 2014 г. Това са обходът на гр. Враца и първокласен път Кърджали – Подкова. спешното завършения етап I от проекта за разширение на метрото в София и изпълнението на етап III.

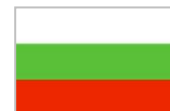
През 2014 г. стартира изграждането на следните обекти по ОПТ:

„Модернизация на линията Септември - Пловдив (Позиция 2 – „Модернизация на железопътния участък Пазарджик – Стамболийски” и Позиция 3 „Модернизация на железопътната отсечка Стамболийски – Пловдив“);

- „Изграждане на интермодален терминал в Пловдив“-подписване на договор с избрания изпълнител;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Строителството на бреговите центрове във Варна и Бургас - Рехабилитация на Централна ж.п. гара София;
- Рехабилитация на ж.п. гара Пазарджик;
- Модернизация на жп гара Бургас.

Следните обекти, финансирани по ОПТ, са въведени в експлоатация през 2014 г.:

- Обходът на гр. Враца;
- Първокласен път Кърджали – Подкова;
- РИС центърът в гр. Русе (част от проекта БУЛРИС);
- ЖП отсечката Михайлово – Калояновец, част от проекта за рехабилитация на линията Пловдив – Бургас);
- Модернизираната жп гара в гр. Пазарджик.

Изпълнени дейности с екологична насоченост:

По проект: BG161PO004-2.0.01-0010 „Подготовка на проект „(Е-79) Видин –Монтана”

на 19.11.2014 г. е получен отговор от Националния археологически институт с музей/НАИМ/, че в резултат от анализ на наличната база-данни археологически обекти и изпратените от АПИ карти и трасета на вариантите на пътя са установени 3 /три/ археологически обекти, застрашени от строителството на скоростния път Видин – Враца. За определяне на реалния брой на застрашените археологически културни ценности е необходимо да се проведат предварителни проучвания по трасето на избрания вариант. В резултат от проучванията ще се набележат конкретни мерки за опазване на всеки от застрашените обекти.

Проект BG161PO004-2.0.01-0015 „Изграждане на АМ Калотина – София - Лот 1: „Западна дъга на Софийски околовръстен път” Лот 1, Участък 1 - от км 59+400 до км 61+629.18 и от км 0+000 до км 0+780 (от АМ „Люлин” до р. Какач), дължина 3.01 км

В изпълнение на заповед на Министъра на културата е сформирана експертна комисия, която в протокол от 02.09.2014 г. е констатирала наличието на археологически обект „некропол и материали от желязната епоха” при км 0+190 до км 0+270, за който следва да бъде извършено пълно археологическо проучване в неразкопаната зона на трасето.

В края на м. януари 2015 г. между АПИ и Националния археологически институт с музей при БАН е сключена договор. На 03.10.2014 г. е сключен договор за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Избор на Изпълнител за извършване на допълнителни строително-монтажни работи на обект: Път II-18 Софийски околовръстен път в участъка от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780 с 2 (два) подобекта: Подобект I: Реконструкция на водопровод и канализация с увеличена дължина, реконструкция на два магистрални топлопровода и изпълнение на допълнително



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



възникнали количества СМР; Подобект П: Проектиране и изпълнение на шумозаглушителни елементи“

Етап 3 АМ „Хемус“ - от път Е-85 до Белокопитово

От НАИМ-БАН е предоставена информация относно засегнати археологически обекти по трасето на АМ „Хемус“ и план-сметка за теренните издирвания. По дейността все още не е сключен договор. На 12.12.2014 г. Бенефициентът е стартирал процедура за възлагане на обществена поръчка чрез публична покана с предмет: „Извършване на предварителни археологически проучвания – издирване на археологически обекти за доизграждане на автомагистрала „Хемус“ (етап 1)“.

Проект BG161PO004-2.0.01-0019 „Автомагистрала „Струма“, Лот 1, Лот 2 и Лот 4” (Подготовка Лот 3)

Екологичният консултант работи по версиите на доклада на идеен проект по част „Пътна“, както и по доклада за концептуален проект по част „Тунели“.

Поддейност 5 - Предварителни археоложки проучвания за автомагистрала „Струма“, Лот 3 „Благовград - Сандански“

Дейността по предварителните археологически проучвания за установяване с недеструктивни техники и методи на липсата или наличието на археологически и др. културни ценности е приключила – за регистрираните 9 обекта, подлежащи на проучване, проучвателните дейности са завършени.

Поддейност 6 - Наблюдение, анализ и оценка на смъртността на животински видове в участъка на път Е-79 (I-1), преминаващ през защитени зони „Кресна“ и „Кресна -Илинденци“

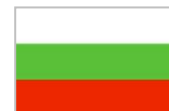
През м. септември 2014 г. Изпълнителят е извършил обхождане на трасето и регистриране на мъртвите животни върху пътните ленти, в съответствие с предварително подаден от него Трафик за извършване на изследванията.

Проект: BG161PO004-5.0.01-0097 „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“

Сключен е Договор за „Допълнение на ОВОС по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин - София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин - Медковец“. След преглед и оценка на офертите от назначена за целта комисия, на 26.09.2014 г. с решение № 36/ 26.09.2014 г. на генералния директор на ДП НКЖИ е избран изпълнител и е подписан договор № 4823/26.11.2014 г. на стойност 94 370 лв. без ДДС. Изпълнението на договора е пряко



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



обвързано с изпълнението на договора за проектиране (дейности 1-6) и ще започне след писмено уведомление от страна на Възложителя.

BG16PO004-5.0.01-0098 „Инструмент за подготовка на железопътни проекти по Трансевропейската транспортна мрежа”

Договорът за изготвяне на доклад за ОВОС за ж.п. възел София е приключил. Договорът за изготвяне на доклад за ОВОС за ж.п. линията София - Драгоман е временно прекъснат и ще бъде подновен, след като бъдат изготвени новите варианти за изместване на трасето, като срокът за предаване на преработен ДОВОС в МОСВ е удължен до края на 2015 г.

Годишен доклад 2015

Основен напредък

През м. февруари 2015 г. стартира изпълнението на проект „Интегрирана система за анализ и оценка на трафика по Автомагистралите и I-Ви клас пътища на територията на Република България, които са част от TEN-T”. Изграждането на системата завърши през м. октомври 2015 г.

На 11.03.2015 г. официално започнаха и строителните дейности по рехабилитацията на гаров комплекс жп гара Бургас. Рехабилитацията на жп гарата приключи в началото на 2016 г.

На 22.10.2015 г. стартира изграждането на участък 2 от проекта „АМ Калотина - София“ Лот 1: Западна дъга на Софийски околовръстен път от км 0+780 до км 6+309.

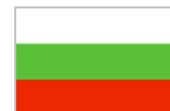
Проектът беше предложен за фазиране и доизграждането на участък 2 е включено към списъка с големи проекти по ОПТТИ.

През 2015 г. в експлоатация бяха въведени следните обекти, финансирани по ОПТ:

- „Изграждане на автомагистрала „Марица” лот 2 „Димитровград – Харманли”, от км 36+400 до км 70+620 ;
- „Проект за разширение на метрото в София: Етап III Лот1 „Цариградско шосе – Летище София”
- „Проект за разширение на метрото в София: Етап III Лот 2 „ж.к. Младост 1 – Бизнес парк в Младост 4”
- Сградите на бреговите центрове за управление Варна и Бургас получиха разрешение за ползване
- „Подобряване на системите за навигация и топографските измервания по река Дунав“
- „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС”
- Лот 4 на АМ „Струма” (Сандански – Кулата)
- Лот 2 на АМ „Струма” (Дупница - Благоевград)
- Лот 1 на АМ „Марица“ (Оризovo - Димитровград)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- „Път I-1 (E79) „Обходен път на гр. Монтана” от км 102+060 до км 114+512,20“
- Участък 1 от проекта „АМ Калотина -София“ Лот 1 на Западна дъга на Софийски околновръстен път (СОП) - път II-18 от км 59+400 до км 61+629 и от км 0+000 до км 0+780.

Изпълнени дейности с екологична насоченост:

Коментарите от прегледа на ЕО са предадени на 29.01.2015 г. Същите са представени за отразяване от Консултанта, разработващ ЕО на Средносрочната оперативна програма. Забележките и коментарите са отразени от Консултанта с което дейността се счита за приключена.

Проект BG161PO004-2.0.01-0010 „Подготовка на проект „(E-79) Видин –Монтана”

В края на м. юни МОСВ дава отрицателна оценка за качеството на доклада за ОВОС, както и отрицателна оценка на приложения доклад за оценка на степента на въздействие. Основната причина за отрицателните оценки е наличието в близост до разработените вариантни решения на трасето на пътя, в участъка от км 111+305,50 до км 140+008, на складова база за взривни вещества /складова база за ВВ „Ливадски дол“/, което е предпоставка за аварии. Във тази връзка е внесен за разглеждане преработен доклад по ОВОС с приложение оценка за съвместимост за три участъка, за който е получена положителна оценка. От обхвата на разработките е изключен участък № 4 Монтана-Враца поради нерешения въпрос за допустимостта на инвестиционното предложение в близост до складова база „Ливадски дол“ с оператор „Видекс“ АД.

- Археологически проучвания - установени са 3 /три/ археологически обекти, застрашени от строителството на скоростния път Видин – Враца

Комплексни доклади за оценка на съответствието – стартирала е подготовката за провеждане на тръжни процедури за избор изпълнители за изработване на Комплексни доклади за оценка на съответствието и технически контрол по част „Конструктивна“ за отделните участъци;

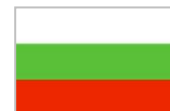
Проект G161PO004-2.0.01-0018 „Подготовка за доизграждане на Автомагистрала „Хемус”

Етап 3 АМ „Хемус“ - от път E-85 до Белокопитово

На 08.04.2014 г. е сключен договор за изготвяне на доклад по ОВОС и ДОСВ за доизграждане на АМ „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово). Дейностите по договора са завършени и изпълнени. На 23.09.2015 г. е сключено рамково споразумение между Национален Археологически Институт с Музей при Българска Академия на Науките и НКСИП с № 136. В обхвата на споразумението е договорът за извършване на спасителни археологически проучвания – издирване на археологически обекти по



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

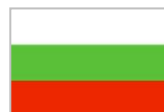


трасето за доизграждане на автомагистрала „Хемус“ (етап 2 и 3). Договор № 141 с НАИМ - БАН е сключен на 30.09.2015 г. със срок на изпълнение 36 дни. В изпълнение на задълженията си по сключения договор за Етап 2 и 3. Възложените дейности са изпълнени.

В таблицата долу са изведени основните проекти по Оперативната програма с обобщена информация за техния напредък. Съгласно това какво е било движението по проекта в изследвания период 2014-2016 г. е взето решение дали ще се оценява въздействието на проекта върху околната среда в този доклад.



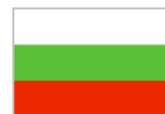
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| Наименование на проекта | Статус | Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад? |
|--|---|---|
| Проект за разширение на метрото в София, I Етап – „Пътен възел „Надежда“- Централна ж.п. гара – пл.Света Неделя - бул.Черни връх” | Дата на завършване: 31.08.2012 г. (Годишен доклад 2015) | Не се разглежда |
| "Доизграждане на автомагистрала "Тракия", Лотове 2, 3 и 4" "Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас" | Дата на завършване: 15.07.2013 г. (Годишен доклад 2015) Край: 03.02.2017 г. (http://www.optransport.bg/page.php?c=32&d=1018) | Не се разглежда ДА |
| "Проект за разширения на метрото в София: Етап II Лот 1 "Обеля - Надежда" и Лот 2 "Младост I - Цариградско шосе" | И двата лота от участъка са въведени в експлоатация – лот 1 на 31.08.2012 г. и лот 2 на 25.04.2012 г.Дата на завършване: 31.08.2012 г.(Годишен доклад 2015) | Не се разглежда |
| "Модернизация на железопътен участък "Септември-Пловдив"- част от Транс-европейската железопътна мрежа" | През 2015 г. са проведени редица съдебни заседания, включително пред 5-членен състав, в резултат на които на 14.10.2015 г. всички жалби по Решението за ОВОС на МОСВ са отхвърлени и решението е влязло в сила. | ДА |
| "Изграждане на автомагистрала "Марица", Лот 1 и Лот 2" | Завършена на 29.10.2015 (Годишен доклад 2015) | ДА |
| "Път Е-85 (I-5) изграждане на участък Кърджали-Подкова" | Участък 1 "Кърджали – Разклона Джебел" – е завършен и въведен в експлоатация предсрочно Участък 2 - срокът на договора е удължен до 31.01.2016 г.;Край: 22.03.2016г | ДА |
| "Автомагистрала "Хемус", участък "СОП-пътен възел Яна" | <ul style="list-style-type: none"> Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 166-14/1996 г. на МОСВ, е което е разрешена реализацията на проекта АМ "Хемус" от км 0+000 до км 8+500, включително прилежащите пътни възли и отклонения; | ДА |
| "Автомагистрала "Струма", Лот 1, Лот 2 и Лот 4" | Дата на завършване: 30.10.2015 г | ДА |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”

„Изграждане на АМ Калотина – София - Лот 1: „Западна дъга на Софийски околоръстен път”

"Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1

"Цариградско шосе - Летище София" и Лот 2 "ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4"

"Обходен път на гр. Враца - Път I-1 (E79)"

"Обход на гр. Габрово"

"Автомострава "Струма", Лот 1, Лот 2 и Лот 4" (Подготовка Лот 3)

"Подготовка за доизграждане на Автомострава "Хемус"

Приключен, за втория програмен период остава фаза2, пуснат края на 2016

Участък 1 от проекта „АМ Калотина -София“ Лот 1 на Западна дъга на Софийски околоръстен път (СОП) - път II-18 от км 59+400 до км 61+629 и от км 0+000 до км 0+780. - въведен в експлоатация 2015 г.

Дата на завършване: 08.05.2015 г., Годишен доклад 2015 въведен в експлоатация на 03.07.2014 г.

индикативен срок за приключване - ноември 2017 г.

Лот 2 - Участъкът е открит на 22 октомври 2015 г.
Лот 4 въвеждаме в експлоатация 10 септември 2015 г.
Лот 3.1 Благоевград – Крупник, пътна част -Първата копка е направена на 31.08.2017 г.

Лот 3.3 Кресна – Сандански - Първата копка е направена на 30.08.2016 г.

На 08.04.2014 г. е сключен договор за изготвяне на доклад по ОВОС и ДОСВ за доизграждане на АМ „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово). Дейностите по договора са завършени и изпълнени. На 23.09.2015 г. е сключено рамково споразумение между Национален Археологически Институт с Музей при Българска Академия на Науките и НКСИП с № 136.

ДА

Да - поради затруднения при изпълнението, строителството на част от участък 2 на Западна дъга на СОП ще се финансира като Фаза 2 по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

ДА

ДА

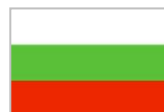
ДА

ДА

ДА



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



"Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София",
"Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа",
"Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II-ри етап"

"Обходен път на гр. Монтана - Път I-1 (E79)"

„Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“

"Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България-Пловдив

"Проект за разширение Линия 2 на метрото в София, участък от МС "Джеймс Баучер" до МС "Витоша" - Фаза 1

"Изграждане на големи съоръжения и изграждане/реконструкция на инженерни мрежи в участъка от път II-18 Софийски околовръстен път - Южна дъга от км 41+137,87 до км 44+720 и пътна връзка №2 на пътен възел „Младост“ в участъка от СОП до началото на съществуващия надлез"

Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“

Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав - БУЛРИС“

жп гара Бургас - Рехабилитацията на жп гарата приключи в началото на 2016 г.

„Път I-1 (E79) „Обходен път на гр. Монтана“ от км 102+060 до км 114+512,20“ - Въведен в експлоатация 2015. Приключил края на декември 2015

Теренни проучвания за издирване на археологически обекти по протежение на железопътен участък Видин-Медковец
Допълнение на ОВОС по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“

РИОСВ – гр. Русе е издало Решение № РУ-63-ПР/2015 г., с което отпада необходимостта от извършване на ОВОС

Приключен КЪМ 31.12.2015 г.

Приключен - 01.10.2012 г

Дата на приключване: 24.08.2016

Приключен

ДА

ДА

ДА

ДА

ДА

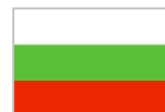
Не се разглежда

ДА

ДА



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Проект „Изграждане на система за управление на корабния трафик - (VTMIS фаза 3)

Край: 31.12.2015 г.

ДА

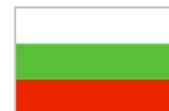
Модернизация на виадукти от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“: - АМ „Тракия“, при км 61+327; - АМ „Тракия“, при км 67+027; - АМ „Хемус“, при км 30+874

Виадукт при км 61 +327 на АМ „Тракия“ - Протокол (Образец 16) за установяване годността за ползване на строежа е подписан на 22.03.2016 г.; Виадукт при км 67+027 на АМ „Тракия“ - издадено е Разрешение за ползване на 26.02.2015 г., Виадукт при км 30+874 на АМ „Хемус“ - има издадено Разрешение за ползване на 30.12.2015 г.

ДА



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



4.4. Изпълнение на ОГПТ в периода 01.01.2014 - 31.12.2016 г.

Общият Генерален план за транспорта цели създаване на стратегическа и ясна база от технически данни, транспортен модел, мултимодални технически проучвания за идентифициране на проекти в транспортния сектор на Р. България за целите на инвестиционното проектиране в средносрочен и дългосрочен план.

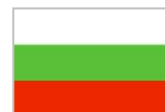
ОГПТ е съгласуван със Становище по Екологична оценка №1-1/2010 г., където са заложили мерки за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОГПТ, както и Мерки за наблюдение и контрол при прилагането на ОГПТ.

Част от идентифицираните проекти в ОГПТ се припокриват от проектите по ОПТ, като ОГПТ определя и допълнителни проекти, което е свързано с ГПМОС и докладите по него.

Обобщена информация за напредъка по проектите по ОГПТ се намира в таблицата по-долу:



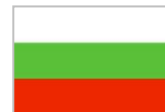
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| Наименование на проекта | Статус | Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в този доклад? |
|--|---|---|
| Администрация на пътната инфраструктура и йерархия на мрежата | Не подлежи на процедура по ЗООС | НЕ |
| Финансиране и таксуване План за поддръжка на мрежата и наблюдение на състоянието на активите на мрежата | Не подлежи на процедура по ЗООС Не подлежи на процедура по ЗООС | НЕ НЕ |
| Организиране на кампания за обучение и информация за пътна безопасност | Не подлежи на процедура по ЗООС | НЕ |
| Информационна система за водачи на МПС Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти | Не подлежи на процедура по ЗООС Не подлежи на процедура по ЗООС | НЕ НЕ |
| Магистрала „Тракия“ Стара Загора – Карнобат | Проектът е включен и в ОПТ и е разгледан подробно в точките за ОПТ в изминалия период | НЕ |
| Магистрала „Хемус“ Околовръстен път - София до Яна | Проектът е включен и разгледан за изминалия период в ОПТ. Направено е посещение на място.. Строителството на магистралата започва поетапно от 2018 година, като се стартира с участъка от Ябланица до пътен възел Боаза. Очаква се да започне строителството на пътен възел Белокопитово. | ДА |
| Магистрала „Хемус“ Ябланица до Шумен | на пътен възел Белокопитово. | НЕ |
| Магистрала „Марица“ | Завършена на 29.10.2015 г. Разглежда се в ОПТ. Направено е посещение на място. | ДА |



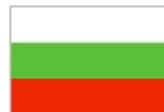
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | |
|---|---|----|
| Магистрала „Черно море” | Няма развитие. Проектът е замразен. | НЕ |
| Магистрала „Струма” | Разгледан в ОПТ. Завършен 2015 г. | ДА |
| Околовръстен път – София - северна дъга | През май 2013 г. финансирането е пренасочено към Оперативна програма „Регионално развитие“. | НЕ |
| Околовръстен път – София - южна дъга | Обектът се финансира от ОПРР, поради което не се разглежда в ГПМОС. | НЕ |
| Ботевград до Мездра | Проектът е включен в ОПТ. | НЕ |
| Обходен път на Враца | Проектът е включен в ОПТ. Въведен в експлоатация на 03.07.2014 г. | ДА |
| Обходен път на гр. Монтана | Проектът е включен в ОПТ. Въведен в експлоатация 2015. Приключил края на декември 2015. Обектът е посетен на място | ДА |
| Ружинци до Димово | Завършен 2016 г. Извършени са ремонтни дейности. | НЕ |
| Русе до АМ „Хемус“ | Предстои стартирането на проекта. Процедурата по ОВОС е започнала в МОСВ през февруари 2016 г. МОСВ одобрява проекта на 11.01.2018 г. | НЕ |
| Железопътна администрация | Не подлежи на процедура по ОВОС. | НЕ |
| Финансиране и таксуване | Не подлежи на процедура по ОВОС. | НЕ |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

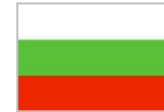


| | | |
|--|---|----|
| Управление на активи и информация / План за поддръжка на мрежата | Не подлежи на процедура по ОВОС. | НЕ |
| Подобрения на скоростта | Не подлежи на процедура по ОВОС. | НЕ |
| Съоръжения за пътници | Не подлежи на процедура по ОВОС. | НЕ |
| Информация за пътници | Не подлежи на процедура по ОВОС. | НЕ |
| Обучения и образование | Не подлежи на процедура по ОВОС. | НЕ |
| Локомотиви и подвижен състав | Не подлежи на процедура по ОВОС. МОСВ издава Решение № 12-ПР/2015 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС Издадено е Решение №6-ПР/2016 да се извърши оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: Актуализация на идейния проект за участък II: „Медковец – Руска Бяла“ и участък III: “Руска бяла – Столник“ | НЕ |
| Видин до София - „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“. | Приключени са строителните дейности по железопътните отсечки Септември-Пазарджик и Пазарджик-Стамболийски през 2017 | ДА |
| „Модернизация на жп линията „София - Пловдив“ | | ДА |
| София – Перник – Радомир – Благоевград – Кулата (граница с Гърция) | Проектът ще се изпълнява по ОПТТИ | НЕ |

Инвестираме във Вашето бъдеще



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



София – Мездра – Горна Оряховица – Варна

Русе – Горна Оряховица – Стара Загора

Има преценка от МОСВ за необходимостта от ОВОС – изходящ номер ОВОС-2394 от 17.11.2010 г. - проектът не подлежи на ОВОС и ОС.

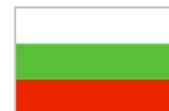
Проектът не е предвиден за финансиране в периода 2007-2013 г.

НЕ

НЕ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



4.3. Управление и разпределение на отговорностите

Дирекция „Координация на програми и проекти” към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е определена за Управляващ орган на Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г. и е отговорна за осигуряване ефикасността и коректността при изпълнението на операциите съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд. Основните макропроцеси и отговорности са разпределени между отделите на дирекция „КПП” (съгласно Процедурния наръчник за управление и изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 г., версия 7, август - 2011 г.).

Спазването на изискванията по опазване на околна среда при прилагането на ОПТ е разпределено като отговорности в Процедурния наръчник управление и изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 г., версия 7.2., от 17 февруари 2012 г. и е разгледано подробно в Първия доклад .

Потенциалните бенефициенти са предварително заложили в текста на Оперативната програма като включват следните структури:

ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура”

Агенция „Пътна инфраструктура”

„Метрополитен” ЕАД

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав”;

ДП „Пристанищна инфраструктура”;

ИА „Морска администрация”

МРРБ

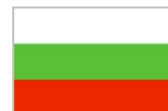
УО на ОПТ

В последствие към бенефициентите по Приоритетна ос 2 и 5 е включена и Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти”, създадена през 2011 г. със изменение на Закона за движение по пътищата. Основният предмет на дейност на новото държавно предприятие е проектирането,

изграждането, поддържането и ремонта на автомагистралите „Струма”, „Хемус” и „Черно море”. На 7 април 2016 г. е прието от Народното събрание изменение в Закона



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



за пътищата за прекратяване на дейността на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (НКСИП). Изменението влезе в сила с публикуването му на 15 април 2016 г. в бр. 30 на Държавен вестник. Агенция „Пътна инфраструктура“, в качеството си на правопреемник на прекратеното държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ поема всички права и задължения на НКСИП.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



5) Информация за начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на ОПТ и ОГПТ, поставени в Становища по ЕО № 2-1/2007 г. и 1-1-/2010

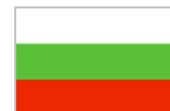
ОПТ е съгласувана от МОСВ със Становище по ЕО № 2-1/2007 г. В следствие са процедурирани изменения на програмата, като за тях са издадени следните решения за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка:

- 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 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 информация относно прилагането на мерките за прекратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на изменението на ОПТ.
- 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 информация относно прилагането на мерките за прекратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на второто изменение на ОПТ.

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 , съгласно Становището по ЕО.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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., 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. За следващите три години от прилагането на ОПТ – периода 01.01.2011 г. – 31.12.2013 г. е изготвен втория тригодишен доклад по наблюдение и контрол.

5.1. Начин и степен на изпълнение на мерките от т. I на Становище по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОП „Транспорт“ 2007-2013 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 бенефициенти по конкретните проекти, съгласно начина на събиране на информация за изпълнение на мерките.

Изпълнението на мерките от т. I на Становище по ЕО № 2-1/2007 г. за периода 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. е както следва:

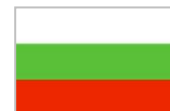
Мярка 1: *Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на Закона за опазване на околната среда) или специфична екологична оценка (по реда на Закона за биологичното разнообразие) да се одобряват само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и при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

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

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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.

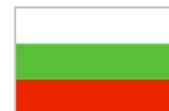
След подписване на договорите за изграждане на обектите, за всеки проект се създава Звено за управление и изпълнение на проекта (ЗУИП), включващо специалисти в различни области. ЗУИП следи работата на строителните фирми и строителния надзор. Представители на ЗУИП редовно обхождат строителните площадки 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 заложи 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.

Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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.

Приоритетна ос 3 Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари

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 иницирано инвестиционно предложение за метрото на гр. София, както и за измененията на процедираните инвестиционни предложения.

Приоритетна ос 4 Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища

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.

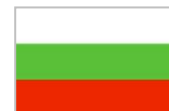
В хода на подготовката на проекта и по време на неговата реализация винаги има служители на бенефициента (двама еколози), които са ангажирани с необходимите действия по отношение на процедурите по ОВОС и прилагането на мерките за опазване на околната среда до завършването му.

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.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



В рамките на извършените и извършващите се процедури по ОВОС за пътните 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.

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.

За периода 2014-2016 г. за проектите по ОПТ са в заключителен етап или са приключили, така че мярката е неприложима.

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 е изпълнена. За участъците в рамките на проектите по Приоритетна ос 1, за които има информация за потенциално наличие на археологически паметници, са се направили 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 е изпълнена. 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 обектът да бъде освободен от археолозите.

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

Мярката е изпълнена аналогично на начина на изпълнение на същата мярка при проектите по Приоритетна ос 2.

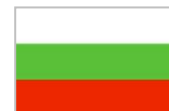
- **За проектите по Приоритетна ос 4:**

Мярката е неприложима.

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.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Мярката се припокрива с част от предходната мярка 3, като същата се е изпълнявала в резултат от изискванията на Закона за културното наследство в отчетения 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 е изпълнена. Към проектите се изготвят ландшафтно-озеленителни проекти, които би трябвало да се реализират в периода на строителство. Такива проекти липсват единствено за проект: „Софийски околновръстен път - Западна дъга”, поради факта, че целия обект е в урбанизирана територия и в застроената част на града.

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.

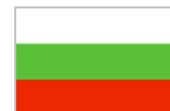
За разглеждания период почти всички проекти са приключили. Видовете растителност са подбрани удачно с оглед тяхната функция – укрепване на откосите, декоративен ефект и постигане на хармонично единство между пътя и околната среда, качеството на изпълнение на проектите е проследено при огледите на място и е описано подробно в т.6 на настоящия доклад.

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

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За изпълняваните в периода проекти по Приоритетна ос 1 са разработени индивидуални акустични проекти за шумозащитни екрани в местата, където това е било предписано. В т. 6.1.5. Шум са разгледани подробно изградените шумозащитни съоръжения.

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

В т. 6.1.5. Шум са разгледани подробно изградените шумозащитни съоръжения.

- **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 всички етапи от развитието на метрополитена.

- **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 2014 - 2016 г.

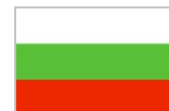
Мярка 8: *Да се извършва редовно почистване и поддържане на пътната инфраструктура, в т.ч. дренажните съоръжения около пътищата*

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 отводнителните канавки са затлачени от нанесена почва от скатове на откосите. Отбелязано е за конкретните обекти. На места е установено и замърсяване с отпадъци. При огледите на място са извършвани проверки и констатираните нарушения са описани в т. 6 на настоящия доклад.

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*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Мярката е изпълнена. Специализираните съоръжения, като вид, размер, местоположение се препоръчва от експертите по биоразнообразие, разработили съответните раздели в ОВОС или изготвили ОСВ, 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 е изпълнена. Изпълнителите на обектите са изготвили 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 са представили 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 е изпълнена. В изпълнение на условията от издадените Решения по реда на глава шеста от ЗООС, МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД прилагат утвърден План за собствен 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.

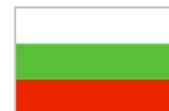
- **За проектите по Приоритетна ос 4:**

Мярката е неприложима за отчетания 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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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 ИАППД 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 отчетения 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 отчетения период.

5.2. 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 2014 - 2016 г.

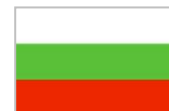
По отношение на мерките по т. I. А. Мерки и условия за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ:

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, съответства на Мярка 1 от ЕО 2-1/2007 г. за съгласуване на ОПТ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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, съответства на Мярка 2 от ЕО 2-1/2007 г. за съгласуване на ОПТ.

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 ОПТ приоритети и проекти:

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.

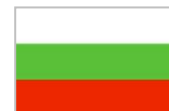
Мярката се изпълнява само за пътните проекти - на етап предпроектни проучвания идейно проектиране и изготвяне на ОВОС. Мярката е неприложима за останалите проекти в развитие през отчитания период.

Мярка 2: Предвидените с ОПТ 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.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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.

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

Мярката се изпълнява, съответства на Мярка 5 от ЕО 2-1/2007 г. за съгласуване на ОПТ.

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.*

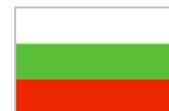
На етапът на предпроектни проучвания при линейните обекти, все още няма отложено трасе с координати, поради което при извършването на флористични проучвания, фитоценолозите се затрудняват с даването на становища относно конкретното засягане на растителни видове и местообитания. При всички случаи флористични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

- *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 „Горскостопански план” на Горско стопанство или Държавно лесничество. Горскостопанските планове се актуализират на определени периоди от време.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- *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 проекта, поради значително въздействие върху защитени зони и необходимост от повторно проектиране 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 степента на въздействие, съгласно чл. 31 от ЗБР.

Мярката е 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 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.*

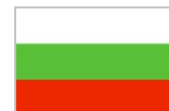
Прилага се в рамките на процедурите по ОВОС за съответните пътни проекти. Мярката се изпълнява.

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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. Мястото на необходимите съоръжения се уточнява още при извършване на процедурата по ОВОС и ОС. Съответства на Мярка 9 от ЕО 2-1/2007 г. за съгласуване на ОПТ.

Мярка 9: *При процедуриране 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 2016 г. проектите по ОПТ, свързани с експлоатацията на р. Дунав все още не достигнали стадий за извършване на драгажни дейности. Съответно, мярката не се изпълнява.

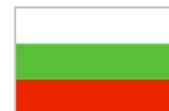
Мярка 10: *Предвиждане и изпълнение на подходящи за съответния проект шумозащитни екрани.*

Мярката се изпълнява при проектите, като същата е приложима и полезна. Мястото на необходимите съоръжения се уточнява още при извършване на процедурата по ОВОС. Съответства на Мярка 7 от ЕО 2-1/2007 г. за съгласуване на ОПТ.

Мярка 11: *Преди започване на драгажните работи по подобрение 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.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Мярката се изпълнява. Местата за драгиране се съгласуват с ИАППД, ДППИ и Басейнова дирекция. Частично се припокрива с Мярка 12 от ЕО 2-1/2007 г. за съгласуване на ОПТ.

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

Съответства на Мярка 8 от ЕО 2-1/2007 г. за съгласуване на ОПТ.

За отчетаният период, не е констатирано неспазване на изискванията на ЗООС по отношение провеждането на изискванията се процедури, както и на заложените мерки и условия в ЕО.

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 условия и мерки са задължителни за изпълнение съгласно изискванията на нормативната уредба по ЕО. Бенефициентите изпълняват задълженията си за уведомяване на съответните институции и съгласуване на необходимата документация с тях. Мерките и условията, заложи в решенията по ЕО, са винаги включени като задължителни изисквания в ОВОС и ОС и 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 ЕО.

Мерките и условията от ЕО са залегнали в ОВОС и ОСВ по всеки проект са насочени основно към ограничаване на тези негативни 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.

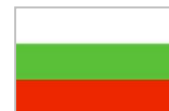
Към момента няма индикации за проблеми или доказателства за настъпили необратими и тежки последствия върху човешкото здраве и/или околната среда при изпълнение на проектите по ОПТ и ОГПТ.

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 в настоящия доклад, както и на база извършените теренни огледи, може да бъде направено заключението, че за периода



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



01.01.2014 – 31.12.2016 г., заложените мерки в ЕО на ОПТ и ОГПТ са адекватни и полезни и водят до значително намаляване или пълно отсъствие на вредно въздействие върху човешкото здраве и околната среда.

б) Информация за начина на изпълнение на условията и мерките, заложиени в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект;

6.1. Степен на изпълнение на мерките условията и мерките, заложиени в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие след извършване на теренни проверки

6.1.1. Въздействие върху въздуха

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

1. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“ - приключен на 31.12.2016 г.

Проектът се отнася за следните участъци:

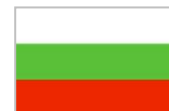
- Позиция 1 - Михайлово – Калояновец км 82.883 ч км 93.539 (Отсечка 1) и км 84+155-км 92+244 (Отсечка 2), дължина на трасето 10.656 км;
- Позиция 2 - Стара Загора – Зимница км 106+949ч км 198+198, дължина на трасето 91.249 км и
- Позиция 3 - Церковски – Бургас км 217+210чкм 292+460, дължина на трасето 75.525 км.

По време на строителството на обекта не са констатирани дейности, провокиращи наднормено замърсяване на въздуха. Съгласно Окончателен доклад по проекта – период 15.03.2011 г. - 31.12.2016г., за изпълнение на условията на Решение № 27-ПР/2009г. с цел гарантиране прилагането на екологичното законодателство на Република България, както и недопускане нарушаването на компонентите на околната среда, изпълнителите са разработили Планове за управление на околната среда, чието прилагане се контролира посредством периодични проверки, при които не са констатирани нарушения.

Съгласно Доклад от проверка на място, извършена от УО на ОПТ през периода 28.02.2017-02.03.2017г., „Строителството по проекта е завършено и проектът е



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



функциониращ. Проверените при проверката на място съоръжения и строителни обекти по проекта са функциониращи, действащи и работещи в постоянен режим, като изпълняват предназначението, за което са изградени.“.

В издаденото от МОСВ Решение № 27-ПР/2009 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС не са постановени условия, отнасящи се към периода на експлоатация.

Във 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 транспорт също не са установени отклонения по отношение КАВ, респективно не са дадени препоръки.

По време на експлоатацията на обекта емисии в атмосферния въздух няма и не се очакват.

2. Проект „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“ - част от Транс-европейската железопътна мрежа“ - Позиция 1 – „Септември-Пазарджик“. - Позиция 2 – „Пазарджик-Стамболийски“. - Позиция 3 – „Стамболийски-Пловдив“.

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение на МОСВ № 12-ПР/2010 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, което постановява да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение. В мотивите към решението е записано (т.IV-2), че по време на строителството въздействието върху атмосферния въздух ще бъде пряко, краткосрочно, временно и отрицателно. По време на експлоатацията не се очакват негативни въздействия върху атмосферния въздух.

Тези мотиви са подкрепени и от проверки на място, извършени от РИОСВ-Пазарджик. Направените в резултат от тези проверки констатации и препоръки (Констативни протоколи № 3/ГТ/2015/30.04.2015г., №10-77/04.11.2015г., №10-001/15.01.2016г., №10-30/13.05.2016 г. и №10-64/28.10.2015г.) не се отнасят до емисии в атмосферния въздух по време на строителството.

Във 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 транспорт не са дадени препоръки към този проект.

По време на експлоатацията на обекта емисии в атмосферния въздух няма и не се очакват.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



3. Проект „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2, участък „Първомай-Свиленград“ и Свиленград-турска граница“

Съгласно Доклад от проверка на място, извършена от УО на ОПТ в периода 08.02.2017-10.02.2017г., строителството по проекта в участъка Първомай-Свиленград е завършено и проектът е функциониращ. Всички обекти по проекта са действащи и работещи в постоянен режим. Приключени са и строителните работи в участъка Свиленград-граница, като към момента на проверката все още не са издадени Актове образец 16 за някои от тяговите подстанции. Няма дадени предписания.

Съгласно информация от Междинен окончателен доклад по проекта 31.12.2015 г. за фазата на строителството е бил изготвен План за опазване на околната среда.

При извършваните периодични проверки по отношение работата на Изпълнителите, касаеща спазването на Планове за опазване на околната среда не е установено неспазване на процедурите, определени в Плана или на постановените в Решенията по ОВОС условия и мерки.

Във 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 също не са установени отклонения по отношение КАВ, респективно не са дадени препоръки.

С Констативни протоколи с №№ 309/13.04.2016г. и 356/04.05.2016г. РИОСВ-Хасково дава указания да бъде изработен План за опазване на околната среда по време на експлоатацията на железопътната инфраструктура, изградена във фаза 4.1 и 4.2 като срокът за представяне на Плана е до издаване на Акт образец 16 за последните участъци 3, 4 и 5. Съгласно Констативен Протокол 1238/23.11.2017г. на РИОСВ-Хасково към датата на проверката все още не е изготвен ПООС.

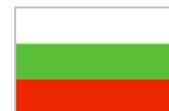
Изготвянето и изпълнението на ПООС по време на експлоатацията ще гарантира спазването на изискванията на нормативната уредба по опазване на околната среда и недопускане влошаване качеството на атмосферния въздух.

4. Подготовка на проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“.

Проектът е все още във фаза „Оценка на въздействието върху околната среда“. Сключен е Договор за „Допълнение на ОВОС по проект „Проектиране на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



строителството на железопътната линия Видин - София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин - Медковец". Изпълнението на договора е пряко обвързано с изпълнението на договора за проектиране (дейности 1-6) и ще започне след писмено уведомление от страна на Възложителя и след приключване на „Теренни проучвания за издирване на археологически обекти по протежение на железопътен участък Видин-Медковец“.

Приоритетна ос 2 – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”

1. Изграждане на Автомагистрала „Марица“, Лот 1 и Лот 2-завършена на 29.10.2015 г.-фактическо приключване 31.01.2016 г.

Актуализираният доклад по ОВОС от 02.07.2010г. в изпълнение на Решение по ОВОС на Министъра на околната среда и водите № 37/1994 г. и Решение № 04-ОС/2007 за Оценка за съвместимост на МОСВ постановява условия и мерки, насочени към фазата на строителството, които целят минимизиране на неорганизираните емисии от прахообразни вещества.

Проверките, проведени от компетентните органи показват, че посочените условия и мерки са изпълнявани в процеса на строителството (Констативен протокол №734/07.08.2014г. на РИОСВ-Хасково). Изготвен е „План за управление на околната среда“ (ПУОС), включващ „План за собствен мониторинг“ на въздуха, водите (повърхностни и подземни), земните недра, почвите и шума.

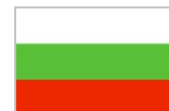
В резултат от обходите на терен, в рамките на Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда на 09.01.2014г., не са направени констатации, отнасящи се до качеството на атмосферния въздух.

При извършените от УО на ОПТИ проверки на място в периода 31.08-01.09.2017г. са констатирани някои проблеми от техническо естество и дефекти, които налагат своевременно отстраняване, което от своя страна е свързано с работа на строителна техника, респективно с краткотрайни емисии от ДВГ и запрашаване.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, беше направена констатацията, че е изпълнена препоръката, дадена във 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 транспорт: *„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. Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа и площадки и всички нарушения извън трасето на магистралата“.* Депата за земни маси са



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



рекултивирани, респективно не са източник на неорганизиран прахови емисии в атмосферата.

2. Автомагистрала „Хемус“, Участък „СОП-пътен възел „Яна“

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение от 29.11.2010 г. за изменение и допълнение на Решение по ОВОС №166-14/1996 г., с което е разрешена реализацията на проекта АМ „Хемус“ от км 0+000 до км 8+500, включително прилежащите пътни възли и отклонения. Дадено е едно условие по отношение минимизиране замърсяването на въздуха, а именно изкопните, товароразтоварните, транспортните и др. дейности да бъдат извършвани при отчитане на установените изисквания за ограничаване на неорганизиран емисии от прахообразни вещества. В хода на строителните работи това условие е изпълнено.

В Решението на МОСВ от 29.11.2010г. е включено следното условие, насочено към етапа на експлоатацията, без то да е ограничено със срок: „След пускане в експлоатация на участъка да се извърши контрол на КАВ в с. Горни Богров при най-близко разположените до пътното платно къщи. При наличие на повишени концентрации на азотен диоксид – над долния оценъчен праг на нормата за опазване на човешкото здраве, да се обсъдят допълнителни мерки от страна на съответните органи – кметства, РИОСВ-София, АПИ“.

При извършената на 09.10.2013г. проверка на място за целите на Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Оперативна програПТ и ОГПТ не са направени констатации, отнасящи се до качеството на атмосферния въздух. Отбелязано е, че към датата на проверката няма данни за проверка на КАВ по време на експлоатацията на обекта.

При обхода на трасето, извършен на 27.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД не бяха направени констатации, свързани с неблагоприятни характеристики в качеството на атмосферния въздух. Няма данни за провеждане на контролни измервания на КАВ в с. Горни Богров.

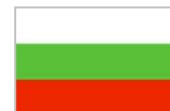
Обобщено, от реализацията на проекта не се констатира значими въздействия върху КАВ. След провеждане на контролните замервания, ако бъде установено наднормено замърсяване следва да се предприемат и съответните мерки, както е описано по-горе в решението по ОВОС.

3. Автомагистрала „Струма, Лот 1, Лот 2 и Лот 4“

За цялото трасе от Долна Диканя до Кулата е издадено **Решение по ОВОС № 1-1/2008г.** Впоследствие, поради частична промяна на трасето в участъка Благоевград — Крупник за него е проведена отделна процедура за преценка на необходимостта от ОВОС и е издадено **Решение № 2-8-ПР/2009г.** Пак поради промяна - изместване на ж.п. линия в участък е дължина 5 км при с. Марикостиново, свързан е изграждането на Лот 4, за тази част от Лот 4 е проведена процедура по ОВОС и е издадено **Решение № 5-3/2010.** През юли 2012 г. е извършена актуализация на оценката за съвместимост на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Лот 3 и Лот 4.

Впоследствие от МОСВ са издадени:

- Решение № 28-ПР/02.10.2009 г., Решение № 25-ПР/2011 г.; Решение № 42-ПР/2012 г. относно изместване на шест участъка от Лот 2 на АМ „Струма” „Дупница - Благоевград” от км 322+000 до км 359+000”;

- Решение № 1-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „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”;

- Решение № 3-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „Допълнителни реконструкции на комуникации на други ведомства и преоткосиране на участъци от трасето на АМ „Струма”, Лот 1 „Долна Диканя - Дупница” от км 3 05+220 до км 322+000”;

- Решение № 13-ПР/2013 г. относно 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”.

- Решение № 231 /22.11.2013 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение № 13-ПР/2013 г.;

- Решение № 1-ПР/2015 г. за инвестиционно предложение „АМ „Струма” Лот 2 „Дупница - Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52 - Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960”.

С тези решения са постановени условия за ограничаване замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството на обекта, най-вече отнасящи се до неорганизиран прахови емисии.

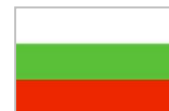
Констатациите от проверките на място от страна на експерти на РИОСВ-Благоевград (Констативен протокол № 06-05/18.10.2013 г. за Лот 4, Констативен протокол № 06-05/11.06.2014 г. за Лот 2, Констативен протокол № 05-05/22.04.2015 г. за Лот 2, Констативен протокол № 09-05/22.07.2013 г. за Лот 4, Констативен протокол № 04-05/16.04.2014 г. за Лот 4, Констативен протокол № 10-05/03.09.2014 г за Лот 4) показват, че споменатите условия се спазват.

Във 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 транспорт не са направени констатации, отнасящи се до качеството на атмосферния въздух и не са формулирани препоръки.

В резултат от проверките от УО на ОПТ, извършени на място в периода 31.10÷01.11.2016г., е констатирано, че строителството по проекта е напълно завършено и обектът е в експлоатация. Всички препоръки от предходни проверки са изпълнени.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Горната информация дава основание да се направи заключението, че по време на строителството и експлоатацията на обекта не са установени значими негативни въздействия върху КАВ.

4. Модернизация на виадукти от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“: АМ „Тракия“ при км 61+327 и при км 67+027, АМ „Хемус“ при км 30+874

С писмо изх. № 12-00-771/23.05.2013 г. МОСВ изразява становище, че при реализацията на заявените дейности по отношение на трите виадукта **няма вероятност от отрицателно въздействие** върху защитени зони и че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения е предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС).

Обектите са с издадени разрешения за ползване. От реализацията на проекта краткотрайно и незначително въздействие върху качеството на атмосферния въздух е проявено само по време на строителството.

5. Изграждане на АМ „Калотина-София, Лот 1 „Западна дъга на Софийския околновръстен път“

За обекта има влезли в сила Решения на МОСВ № 34-ПР/2010 и № 6-ПР/2013 да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда, тъй като с реализацията на инвестиционното намерение няма вероятност да се окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

В Решенията не са поставени условия, отнасящи се до качеството на атмосферния въздух.

Констатациите от обхода на обекта, извършен за целите на Втори доклад за наблюдението и контрола на въздействието върху ОС на 28.01.2014 г. , показват, че:

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

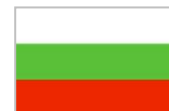
- строителната техника, временни фургони и материали са разположени в границите на пътя. Няма оплаквания, констативни протоколи или актове за нарушения. Не са извършвани проверки на място от РИОСВ - София – планови или предизвикани.

Строителството на обекта не е свързано с наднормено замърсяване на атмосферния въздух. Експлоатацията на обекта има подчертано положително въздействие върху КАВ, т.к. спомага за изнасянето на транзитния трафик извън града, както и че са преустановени характерните за този участък от СОП задръствания.

6. Път Е85 (I-5) участък Кърджали - Подкова



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За проекта има издадено Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на Решение по ОВОС на министъра на околната среда и водите № 8-1/2001 г.

В това решение са предвидени мерки за недопускане на неорганизиран прахови емисии по време на строителството. Мерки, насочени към КАВ по време на експлоатацията на обекта няма.

Във 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 транспорт не са направени констатации, отнасящи се към атмосферния въздух.

В Окончателният доклад по проекта е констатирано, че: „Проектът „Път Е-85 /I-5/ Кърджали-Подкова“ няма значително въздействие върху биоразнообразието и няма да възникне необратима загуба на природа. От социална гледна точка, той ще намали излагането на значителна част от постоянното население на прах, шум и газове и ще намали отделянето им.“

Горното показва, че строителството на обекта не е свързано с наднормено замърсяване на атмосферния въздух. Експлоатацията на обекта има подчертано положително въздействие върху КАВ, т.к. спомага за намаляване емисиите на прах и газове от ДВГ.

7. Обходен път на гр. Враца - път I-1 (Е 79)

За обекта е издадено Решение № 10-ПР/2010, което е постановено да не се извършва ОВОС. Няма постановени мерки и условия. Тъй като липсват постановени условия и мерки в Решението по ОВОС, със свое писмо с изх.№В-654/02.04.2018г. РИОСВ-Враца информира, че от страна на инспекцията не са извършвани контролни проверки по време на строителството на обекта. Представители на РИОСВ-Враца са взели участие в Държавната приемателна комисия, по време на работата на която е извършен обход на пътя, като не са установени нарушения на екологичното законодателство.

Вследствие обхода на обекта, извършен за нуждите на Втори доклад за наблюдение и контрол на 14.10.2013 г., не са дадени препоръки, отнасящи се до атмосферния въздух.

При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, не бяха установени проблеми, отнасящи се до КАВ. Експлоатацията на обекта има подчертано положително въздействие върху КАВ, т.к. спомага за изнасянето на транзитния трафик извън града.

8. Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (Е 79)

С Решение ОВОС № 9-4/2012 г. на МОСВ е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Път 1-1 в участък от км 102+060 до км 114+512.20 -



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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“ като по отношение минимизиране въздействието върху атмосферния въздух по време на строителството е включено условието да се осигури оросяване на изкопите и насипите в сухо и горещо време с цел намаляване емисиите от прах. Като условие е поставено и изготвянето на План за собствен мониторинг, който да предвижда анализ на КАВ двукратно преди започване на пътно-строителните дейности (съществуващо положение) и след пускане на обекта в експлоатация – приоритетно за съдържание на азотни и серни оксиди, общ прах и фини прахови частици в непосредствена близост до жилищните зони около настоящото трасе и в близост до кв. Кошарник.

Констатациите от проверка на място от страна на РИОСВ-Монтана (Констативен протокол № ОВОС-4/22.08.2014 г.), показва, че горните условия са спазени – ползвана е водоноска за оросяване на изкопите и насипите и е изготвен План за собствен мониторинг, съгласуван с РИОСВ-Монтана с писмо с изх.№667/02.04.2013г. и утвърден от ИАОС.

Съгласно Констативен протокол № ОВОС-4/30.11.2015г. на РИОСВ-Монтана, към датата на проверката е отпаднало изискването за оросяване на изкопите и насипите. Отново е констатирано наличие на съгласуван План за собствен мониторинг, но не се цитират резултати от проведени измервания.

В доклад от проверка на място, изготвен от УО на ОПТ на 20.09.2016г. е констатирано, че строителството е напълно завършено и обекта е въведен в експлоатация. Констатирани са някои дефекти по пътната настилка, банкета и италианския улей, което от своя страна предполага краткотрайно замърсяване на въздуха вследствие строително-ремонтните дейности за отстраняване на тези дефекти.

При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД не бяха установени проблеми, отнасящи се до КАВ. Експлоатацията на обекта има подчертано положително въздействие върху КАВ, т.к. спомага за изнасянето на транзитния трафик извън града.

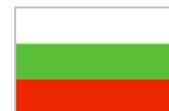
9. Проект „Обход на град Габрово с тунел под връх „Шипка” – I-5 (E-85)” от км 0+000 до км 31+000

Обектът е в строеж, като в момента се работи по трети етап от км 10+940 до км 16+010, като от км 12+420 до км 12+960 се изгражда тунел.

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение по оценка на въздействието върху околната среда № 4-2/2012г., с което е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Път I -5 „Обходен път на гр. Габрово от км 0+000 до км 30+673,48 с тунел под връх Шипка, етапна връзка при км 20+120 и съпътстващата инфраструктура. Включено е и условие за минимизиране на негативното въздействие върху въздуха по време на строителството.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



В резултат от обхода на обекта, извършен на 08.01.2013г. в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействие върху околната среда не са дадени препоръки към строителството на обекта, в т.ч. и по отношение атмосферния въздух.

При проверка по сигнал, извършена от страна на РИОСВ-Велико Търново (Констативен протокол № ОВОС-НП-2/10.05.2017 г.) е констатирано наличие на значително количество кал в резултат от преминаващата строителна техника. От страна на изпълнителя е осигурена водоноска за оросяване на пътното платно. Оросяването се извършва периодично, по преценка на техническия ръководител на обекта. При проверката на място, атмосферните условия не позволяват да се установи наличие на неорганизираните емисии на прахообразни вещества.

При проверката не е установено изпълнение на условието от решението по ОВОС за изготвяне и съгласуване на План за собствен мониторинг.

Вследствие на постъпилния сигнал и проверката на място, Бенефициентът е предприел незабавни действия като със свое писмо с изх.№94-00-1113/11.05.2017г. уведомява заинтересованите страни, че са дадени предписанията на изпълнителя на обекта незабавно да се организира почистване на замърсените участъци от булеварда и да се предприемат съответните мерки за недопускане на повторно замърсяване.

При обхода на трасето, извършен на 18.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД не бяха установени отклонения от условие №14 от Решението по ОВОС, а именно изкопните, товаро-разтоварните и транспортните дейности да се извършват в съответствие с изискванията за ограничаване на неорганизираните емисии на прахообразни вещества.

Приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

1. Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“

След проведена процедура по ОВОС, МОСВ издава Решение № СО-35-ОС/2010г., с което 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.

С Решение № 45- ПР /2012 г. се постановява 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“, . Няма включени мерки и условия.

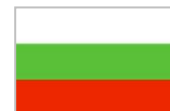
Констатациите от обхода на обекта, извършен на 21.01.2014г. в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда са, че се прилагат мерки по недопускане на наднормено замърсяване на въздуха по време на строителството. Обособени са пунктове за отмиване на калта от гумите на транспортната техника.

Не са дадени препоръки по отношение на атмосферния въздух.

Реализацията на проекта е от голяма важност за града и качеството на атмосферния въздух в градската среда. По данни от Метрополитен ЕАД, за периода



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



2014, 2015 и 2016 г. проекта е спомогнал за намаляване на трафика с 37 474 автомобила дневно, респективно намаляване на отпадъчните газове, вкл. CO₂ с 28 082 тона/годишно.

2. Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България-Пловдив

В изпълнение на процедурите по ОВОС е издадено Решение № ПВ-5-ЕО/2010 на РИОСВ-Пловдив за: „Изграждане на интермодален терминал в Южен Централен район за планиране в България–Пловдив-вариант Гара Тодор Каблешков, Община Родопи, Област Пловдивска“.

Съгласно информация от Окончателен доклад по проекта на 24.11.2016г. е издаден сертификат за приемане на целия обект по ФИДИК. По отношение на *Устойчиво развитие: опазване на околната среда*, проектът и строително-монтажните работи са реализирани в заложения обхват. Една от основните предпоставки за финансиране и изпълнение на проекта за изграждане на интермодален терминал Пловдив е свързан с подобряване на околната среда посредством пренасочване на товари от автомобилния към по-екологично чистия железопътен транспорт.

3. Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата: Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа, Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап

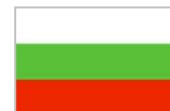
С проекта се постига пълно архитектурно обновяване на приемните сгради и гаровите комплекси при използване на висококачествени енергоефективни съвременни материали и технологии. Реализацията му е свързана с краткотрайно въздействие върху въздуха по време на строително-ремонтните работи. По време на експлоатацията въздействие върху въздуха не се очаква.

При проверка на УО на ОПТ на място, проведена през периода 15-17.02.2017г. са установени проявили се дефекти и повреди, като е предписано отстраняването им. Характерът на дефектите не предполага значимо замърсяване на въздуха по време на ремонтните дейности.

В Решенията на РИОСВ - София, Бургас и Пазарджик е предвидена следната мярка, имаща отношение към компонента атмосферен въздух: за хладилните/климатични инсталации, съдържащи над 3 kg хладилен агент, разположени на територията на площадката, възложителят да води досие/документация за инсталациите, съдържащи флуорирани парникови газове и вещества, които нарушават озоновия слой, съгласно Приложение № 3 към чл. 30 от Наредбата за установяване на мерки по прилагане на Регламент (ЕО) № 842/2006 относно някои флуорни парникови газове и Приложение № 1 към чл. 5 от Наредбата за установяване на мерки по прилагане на Регламент (ЕО) № 1005/2009 относно вещества, които нарушават озоновия слой.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

1. Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“

Дейностите по изграждане на мрежата не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложения № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда и не подлежат на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури.

Съгласно Окончателен доклад по проекта, констатациите, свързани с опазването на околната среда и в частност КАВ са следните:

- обектите от проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“ нямат замърсяващо вещество, за което да има превишаване на емисионните норми. На площадката на обектите от проекта по време на изпълнение на строителни и монтажни дейности, е имало само неорганизирани източници на замърсяване на атмосферния въздух. В периода на експлоатация не се очаква организиран източник на замърсяване.

- въздействието от обектите върху атмосферния въздух е незначително и не би могло да доведе до трайни негативни последици и влошаване качеството му над стойностите предвидени в нормативната уредба. Дейностите по проекта нямат вредно въздействие върху околната среда.

2. Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав-БУЛРИС“

Обектите за интервенция не попадат в обхвата на: Приложение 1 към чл. 92 т.1 и Приложение 2 към чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗООС и не подлежат на регламентиране в Глава 6 от ЗООС „Процедури по оценка на въздействието на околната среда и екологична оценка“.

Няма и не се очаква въздействие върху атмосферния въздух.

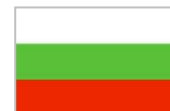
3. Проект „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3)“

Становище на МОСВ с изх.№ 05-08-5022/ 02.09.2011 г, на РИОСВ-Варна и на РИОСВ-Бургас: Обектът не попада в обхвата на Приложение 1 и Приложение 2 на ЗООС и не подлежи на регламентиране в Глава шеста от ЗООС - Процедури по „Екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда“.

Съгласно Окончателен доклад по проекта, по отношение качеството на атмосферния въздух е направена следната констатация: обектите от проект „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3“ нямат замърсяващо вещество, за което да има превишаване на емисионните норми. На площадката на обектите от проекта по време на изпълнение на строителни и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



монтажни дейности, е имало само неорганизирани източници на замърсяване на атмосферния въздух. В периода на експлоатация не се очаква организиран източник на замърсяване. Въздействието от обектите върху атмосферния въздух е незначително и не би могло да доведе до трайни негативни последици и влошаване качеството му над стойностите предвидени в нормативната уредба.

6.1.2. Въздействие върху водите

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

1. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение № 27-ПР/2009 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, което постановява да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение.

Оценката на въздействието по тази процедура показва, че по трасето на инвестиционното предложение не са разположени и не се засягат санитарно-охранителни зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване.

По информация от писмо № ДИ-2/8/07.02.2018 г. на Басейнова дирекция „Черноморски район“, трасето на съществуващата железопътната линия (извън участъците за рехабилитация) преминава през:

- пояс II и III на санитарно-охранителна зона на водоземно съоръжение Б-135 за питейно-битово водоснабдяване на с. Поляново, община Айтос, учредена със Заповед № 710/29.09.2009 г на БДЧР;
- пояс II и III на санитарно-охранителна зона на водоземно съоръжение ТК 1-Андела за питейно-битово водоснабдяване на гр. Българово, община Бургас, учредена със Заповед № 19/28.05.2007 г на БДЧР;
- пояс II и III на санитарно-охранителна зона на водоизточници Б-20, Б-88 в находище на минерални води „Съдиево“, учредена със Заповед № РД-877/25.08.2004 г на МОСВ.

Съгласно Окончателен доклад по проекта, за трасето в участъка Ямбол – Завой – Зимница, включващ и нов мост над р. Тунджа, е издадено решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № СЗ-63-ПР/2013г., което постановява, че не е необходимо да се извършва ОВОС.

Извършени са следните основни дейности по проекта, касаещи повърхностните води:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- по отсечка Михайлово - Калояновец, включително главните коловози в гарите Михайлово и Калояновец - изградени са 2022 м дренажни системи и са възстановени 10434 м водоотводни системи;

- по 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 в гарите Стара Загора и Ямбол и всички гари и спирки между тях - изградени са 11 бр. дренажни системи, стабилизирани са 177 бр. жп съоръжения (водостоци и прокари) и са възстановени 126 923 м. водоотводни системи;

- по 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 гари и спирки между тях - изградени са 15 бр. дренажни системи, рехабилитирани са 133 бр. ж. п. съоръжения (водостоци и прокари) и са възстановени са 82523м. водоотводни системи.

Във 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 транспорт **не са установени неизпълнения** на постановени условия или отклонения по отношение повърхностните води, респ. няма препоръки.

Към момента няма констатации за причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда и в частност върху водите.

По данни от НКЖИ АД няма аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на водите и почвите в прилежащите земи.

2. Проект „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“ - част от Транс-европейската железопътна мрежа“ - Позиция 1 – „Септември-Пазарджик”. - Позиция 2 – „Пазарджик-Стамболийски”. - Позиция 3 – „Стамболийски-Пловдив”.

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение на МОСВ № 12-ПР/2010 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, което постановява да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение.

Оценката на въздействието по тази процедура показва, че въздействието върху водите по време на строителството ще бъде пряко, краткосрочно, временно и отрицателно. По време на експлоатацията **не се очакват** негативни въздействия върху водите.

В периода на строителството на обекта, РИОСВ-Пазарджик прави редица проверки на място (Констативен протокол № 10-77/04.11.2015 г., Констативен протокол № 10-001/15.01.2016 г., Констативен протокол № 10-30/13.05.2016 г.) Направените в резултат от тези проверки констатации и препоръки не касаят повърхностните води.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Съгласно Окончателен доклад по проекта са извършени следните основни дейности, касаещи повърхностните води:

- по участък Септември - Пазарджик - ремонтирани и модернизирани са 10 броя мостове;
- по участък Пазарджик - Стамболийски - ремонтирани и модернизирани са 4 броя мостове;
- по участък Стамболийски - Пловдив - ремонтирани и модернизирани са 9 броя мостове.

Няма данни за замърсяване на повърхностните води.

За участъка София-Елин Пелин е издадено Решение на МОСВ №13-ПР/2010, в последствие и Решение №11-ПР/2015, с които е постановено да не се извършва ОВОС, т.к. дейностите по проекта касаят рехабилитация и модернизация на съществуващо трасе. Не се засягат пояси 1 и 11 на СОЗ. Не са необходими допълнителни площи за временни дейности. Не се очаква въздействие върху повърхностните води.

Към момента няма констатации за причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда и в частност върху повърхностните води.

По данни от НКЖИ АД няма аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на водите.

3. Проект „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2, участък „Първомай-Свиленград“

За идейния проект „Реконструкция на жп линията Пловдив - Свиленград - турска граница“ е издадено Решение № 49-12/18.07.2001 г. на Министъра на околната среда и водите. В решението са включени условия и мерки, отнасящи се до опазване на повърхностните води по време на строителството. Изискано е изготвяне на План за собствен мониторинг, План за опазване на околната среда по време на строителството и експлоатацията и План за действие при аварийни ситуации.

Посочените в Решението Планове са изготвени и съгласувани с компетентните органи и прилагането им се контролира с периодични проверки, резултатите от които са следните:

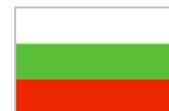
- за всички пресичания на водни обекти са извършени процедури на съгласуване с Басейнова дирекция „Източноевропеиски район“ - Пловдив и са издадени разрешителни за ползване на водни обекти в съответствие с изискванията на Закона за водите, които са част от представените документи за издаване на разрешение за строежи (Разрешително №32170541/2015г. – корекция 105 метра на р. Азмака, с. Преславец, община Харманли; Разрешително №32170555/2016г. – корекция 373,15 метра на р. Сива река, гр. Любимец, община Любимец);

- технологиите за изпълнение на строителни работи при пресичането на водните обекти се извършват при минимално ниво на водата в реките, с което се постига минимален размер на временно негативно въздействие;

- осигуряват се всички необходими и адекватни предпазни мерки за гарантиране опазването на водните обекти от замърсяване с изкопани материали, отпадъци, непречистени отпадъчни води, химикали и др.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- изпълнението на условията и мерките от Решението по ОВОС е осигурено чрез спазването на процедурите, описани в Планове за управление на околната среда на Изпълнителите по проекта.

- няма констатации за причинени недопустими нарушения върху повърхностните водни тела.

В хода на изпълнение на обекта са издадени и следните решения по ЗООС:

- Решение № 7-ПР/2013 - „Промяна на трасето на железопътна линия Пловдив-Свиленград в района на гр. Симеоновград от км 253+650 до км 259+256“, едно от условията на които е да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземните води от действията по реализиране и експлоатация на ИП, предвид констатациите в ПУРБ на Източнобеломорски район.

- Решение № ЕО-33/2013 във връзка с реконструкцията на съществуващи въздушни електропроводни линии в землището на гр. Любимец при пресичането им с проектното трасе на жп линията с условието да не се допуска замърсяване на повърхностно водно тяло „Река Марица, от р. Сазлийка до границата“ с код ВОЗМА100К.001, което се засяга от ПУП-ПП (съгласно географските координати и поземлените имоти).

При проверките на място от страна на компетентните органи не е установено неизпълнение на дадените в решенията условия.

Във 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 също не са установени отклонения по отношение на водите, респективно не са дадени препоръки.

Към момента на изготвяне на настоящият доклад няма констатации за причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда и в частност върху водите.

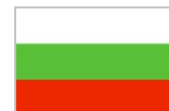
По данни от НКЖИ АД няма наличие на аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на водите и почвите.

4. Подготовка на проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“.

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение № 12-ПР/2015 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС: „Да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътната линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин-Медковец“, което няма



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони“ при изпълнение на следните условия:

- при реализацията на предложението да се спазват мерките, заложи в ПУРБ на Дунавски район в програми 7.1.3, 7.1.4, 7.1.5.1, 7.1.5.2, 7-1.6, 7.1.7 и 7.1.9 за опазване на повърхностните и подземните води от замърсяване;

- при засягане на пояси II и III на санитарно-охранителни зони по време на реализацията и експлоатацията на ИП, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 2 от Наредба № 3/16.10.2000 г за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;

- при евентуално засягане на водни обекти от предвидените дейности при изграждане на линейна инфраструктура, пресичащи водни обекти - аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни, по смисъла на чл.46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от Закона за водите, е необходимо провеждане на процедура за издаване на разрешително за ползване на воден обект;

Оценката на въздействието показва, че:

- съгласно предоставената информация и документация, осъществяването на ИП няма да доведе до значителни отрицателни въздействия върху компонентите на околната среда;

- не се очаква негативно въздействие върху подземните водни тела при осъществяването на ИП. Възможно е ограничено въздействие върху повърхностните водни тела в местата на изграждане на мостови съоръжения над реки, което ще бъде временно и краткотрайно по характер и обратимо; За изграждане се предвиждат 9 моста и над 40 водостока.

Реализацията на проекта все още не е стартирала.

Приоритетна ос 2 – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”

1. Изграждане на Автомагистрала „Марица“, Лот 1 и Лот 2

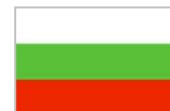
За обекта е издадено Решение по ОВОС на Министъра на околната среда и водите № 37/1994 г. и Решение № 04-ОС/2007 за Оценка за съвместимост на МОСВ, които постановяват следните условия и мерки, насочени към опазване на водите:

- да се предвиди ситуиране на строителните площадки, площадките за съхранение на опасни и вредни вещества и строителни материали извън териториите на санитарно-охранителните зони на водоземните съоръжения и крайбрежните заливаеми ивици на реките;

- да се предвиди разполагане на временни депа за изкопни и скални маси извън териториите на санитарно-охранителните зони на водоземните съоръжения, защитените зони от мрежата Natura 2000 и чувствителни за биоразнообразието зони;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- да се проектират облицовани крайпътни канавки, които да се заустват извън границите на пояс II на санитарно-охранителната зона на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- водите от отводнителните съоръжения на р. Марица да бъдат отведени извън пояс II на санитарно-охранителните зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- да не се допуска изграждане на бензино- и газостанции, паркинги и други обслужващи крайпътни обекти в участъците на магистралата, минаващи през пояс II на санитарно-охранителната зона на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- да се предприемат действия за получаване на разрешителни по реда на чл. 46 на Закона за водите;
- да се въведе забрана за спиране на МПС в границите на пояси II и III на санитарно-охранителните зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване.

Проверките, проведени от компетентните органи показват, че посочените условия и мерки стриктно са изпълнявани в процеса на проектирането и строителството. Налице е изготвен „План за управление на околната среда“, включващ „План за собствен мониторинг“ на въздуха, водите (повърхностни и подземни), земните недра, почвите и шума.

В резултат от обходите на терен, в рамките на Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ, проведени на 09.01.2014г., са направени следните констатации:

- преместването на р. Стара река е в процес на строителство. Към момента е временно коригирано коритото на реката и са поставени носещите колони. Мостът над р. Марица при км 24+796 е изграден. При изграждане на мостови съоръжения практически е невъзможно да се спазват заложените изисквания за засягане на бреговите зони само в обхвата на сервитута на пътя.

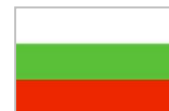
- за Лот 2 - изграден е временен технологичен път през река Харманлийска, извършено чрез насипване на скални материали. Речната вода се пропуска през две метални тръби с диаметър 2 м. Локално е променен хидрологичния режим на р. Харманлийска, както и съставът на дънните съобщества. Мостът над р. Харманлийска вече е изграден. Предстои рекултивиране на временния път (изгребване на насипа) и възстановяване коритото на реката. 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 са забелязани случаи, при които водата преминава под водостока и създава условия за суфозия и постепенно компрометиране на водостока и на пътя.

Констатации от проверки на място от РИОСВ-Хасково:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



● В Констативен протокол № 884/18.10.2012 г:

- ситуираните строителни площадки за съхранение на опасни и вредни вещества и строителни материали са извън териториите на санитарно-охранителните зони на водоземните съоръжения при с. Ябълково, както и крайбрежните заливаеми ивици на р. Марица;

- предвидени са съоръжения за отвеждане на водите от отводнителните съоръжения извън санитарно-охранителната зона на водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване, съгласувано с писмо изх. №12-00-919 и №12-00-785/09.08.2012г. на МОСВ;

- строителните дейности в речните корита са минимизирани;

- до започване на строителството в района на ВПС „Крум-Добрич“ са изпълнени съответните технически решения, които да гарантират, че водата, доставяна от сондажите, които ще заместят унищожените водоземни съоръжения, е достатъчна по количество и отговоря по качество на нормативните изисквания. Обектът е приет с Протокол за установяване годността за ползване на строежа образец 16 от 04.08.2011 г.;

- изграждането на новите мостови съоръжения е ограничено само в участъците на водните обекти. Представени са разрешителни от БД за водоземане и водоползване;

- изготвен е план за собствен мониторинг на подземните води при ВПС „Бялата вода“, ВПС „Ябълково“ и ВПС „Ябълково-селска“.

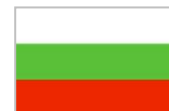
Съгласно информация от Окончателен доклад по проекта, при реализацията му са изградени пет моста (над ръкав на яз. „Добри дол“ при км 11+840, при км. 15+260 над път III-806 “Чирпан-Върбица”, над р. Старата река при км 22+315, над р. Марица при км 24+796, над р. Банска при км 36+060) и 233 бр. водостоци за провеждането на прилежащите води през пътното тяло, 8441,28 m реконструкции на напоителни и дренажни полета и съоръжения, корекция на речно корито от км 64+600 до км 65+300, 3029 m реконструкции на водопроводи, отводнителен канал при пътен водосток на км 0+560, съоръжения, осигуряващи преминаването на отводнителен канал, пресичащ трасето на магистралата при км 26+070.

При извършени от УО на ОПТ проверки на място в периода 31.08-01.09.2017г. са констатирани свличания на откоси, които запълват и компрометират отводнителните канавки.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, беше установено, че все още на места се наблюдават запълнени и обрасли отводнителни канавки (вж. сн.9 и сн.10),



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 9 Непочистена канавка и компрометиран капак на казанче



Снимка 10. Запълнени и затревени канавки

По време на огледа не бяха установени разливи или замърсявания, които биха могли да повлияят негативно на повърхностните води.

3. Автомагистрала „Хемус“, Участък „СОП-пътен възел „Яна“

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение от 29.11.2010 г. за изменение и допълнение на Решение по ОВОС №166-14/1996 г., с което е разрешена реализацията на проекта АМ “Хемус” от км 0+000 до км 8+500, включително прилежащите пътни възли и отклонения при изпълнение на следните условия, отнасящи се до повърхностните води:

- конструкцията на моста над р. Лесновска технически да бъде съобразена с основните параметри на водното течение в този участък;

- в подходящи участъци от автомагистралата да се предвиди изграждане на аварийни резервоари за събиране на замърсители в случай на залпови разливи и аварии по време на експлоатацията, които могат да доведат до изтичане на петрол, масла и др.

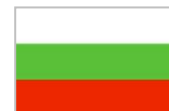
- при р.Лесновска и по-големите карьерни езера, покрай които минава участъка на автомагистралата да се предвидят събиратели-изпарители за дъждовни води с изчислен обем за поемане на повърхностния отток при максимални валежи (не по-малко от 30 годишен минимум);

- да се предприемат действия за получаване на разрешителни по Закона за водите;

- преди да се започне строителство да се изготви План за собствен мониторинг на водите в района като бъде акцентирано върху горещите точки (ходмостови пространства, близко разположени стоящи и течащи водоеми). В Плана да бъдат заложени освен изследвания на основните физикохимични параметри на повърхностните води, така също и на биогенните форми (нитрати и фосфати), манган,



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



тежки метали, както и периодичен анализ на водните седименти в тях.

- временните строителни площадки да не се разполагат в близост до р.Лесновска и други водоеми;
- да не се допуска непосредствено заустване на отпадъчни води от строителните площадки в близки водоприемници, като при необходимост се конструират утаители-маслосъбиратели за отстраняване на отпадните гориво-смазочни материали;
- при изграждане на строителните конструкции на мостовото съоръжение над река Лесновска да не се нарушава възможността за свободно оттичане на водите на реката.
- за избягване на засягането на отводнителния канал, намиращ се на петата на хвостохранилище „Кремиковци“, който отвежда в р. Лесновска повърхностните и инфилтриралите води, да се предвиди поставянето на подходящи предпазни ограждения на безопасно разстояние от канала при работата на строителната техника

При извършената на 09.10.2013г. проверка за целите на Втори доклад за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда е констатирано, че:

- отводнителните канавки (окопи) понякога не са съобразени с конкретните теренни условия, завършват нелогично на терена и компрометират насипите и собствената си цялост;
- 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. Тръбите от дъждовните шахти са къси, отворени и водите се „изсипват“ върху отдолу разположените части на магистралния път;
- 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 отводнителната система.

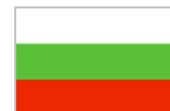
Няма данни за изпълнение или неизпълнение на условията, постановени в Решението на МОСВ, отнасящи се до повърхностните води.

В Окончателен доклад по проекта е посочена следната информация:

- изградени са мост на р. Лесновска при км 3+040 и мост над хвостопровод при км 8+000;
- отводняването на магистралата се осъществява чрез монолитно излети окопи върху пясъчна възглавница, изпълнени по типов напречен профил, отвеждащи водите до тръбни водостоци. На обекта са изградени 25 тръбни водостока, напоителни и отводнителни канали. В краищата на всички съоръжения са изпълнени бетонови кожуси;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- подходите към Кръговото кръстовище и прилежащите зелени площи се отводняват чрез единични или двойни, двуставни улични оттоци. Колекторът преминава през подлеза под магистралата. Дъждоприемните шахти са изпълнени от бетонови тръби Ш400. Отвеждането на водите от оттоците се осъществява с тръби Ш200, положени в бетонов кожух. В местата на заустване на колектора са изпълнени ревизионни шахти.

При обхода на трасето, извършен на 02.05.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, на някои места бяха наблюдавани типичните за този тип обекти и характерни за етапа на експлоатация непочистени отводнителни канавки (сн.11 и сн.12). Други проблеми, свързани с повърхностните води не бяха установени.



Снимка 10 Непочистени отводнителни канавки



Снимка 11. Непочистени отводнителни канавки

3. Автомагистрала „Струма, Лот 1, Лот 2 и Лот 4“

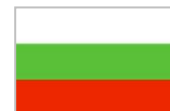
За цялото трасе от Долна Диканя до Кулата е издадено Решение по ОВОС № 1-1/2008г., като впоследствие, поради настъпили промени са издадени още няколко Решения по преценяване необходимостта от ОВОС, с които е постановено да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда.

В решенията са дадени и условия за изпълнение, които касаят повърхностните води като например за всяко пресичане на повърхностни водни обекти при изграждане на отделните участъци да се направят постъпки в БДЗБР за издаване на разрешително за ползване на воден обект, съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от Закона за водите.

РИОСВ-Благоевград е провела редица проверки на място по изпълнението на условията и мерките от решенията по ОВОС. В Констативен протокол № 06-05/18.10.2012 г. за Лот 4 е констатирано, че започнато строителството на две мостови



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



съоръжения - на р. Марикостинска и р. Мелнишка и водостоци, като са издадени и съответните съгласувателни документи.

С Констативен протокол № 06-05/11.06.2014 г. за Лот 2 е установено, че е изготвен и съгласуван План за собствен мониторинг. Направени са водостоци, две мостови съоръжения от км 344+840 до км 345+920, три мостови съоръжения от км 346+790 до км 351+100, на км 352+430 се строи мостово съоръжение. Започнато е строителство на 2 мостови съоръжения - на р. Марикостинска и р. Мелнишка и водостоци. Издадени са 5 разрешителни за ползване на повърхностни водни обекти и подадено заявление за ползване на още един воден обект. Не са констатирани нарушения.

Съгласно Констативен протокол №05-05/22.04.2015 г. за Лот 2 от км 343+400 до км 359+482.59 е предвидено преди зауствания на водните количества от канавките да преминават през каломаслоуловители. Към датата на проверката са издадени 13 бр. разрешителни за ползване на воден обект във връзка с изграждане на съоръженията, предвиждащи пресичане на повърхностни водни обекти. Не са констатирани нарушения.

Съгласно Констативен протокол № 09-05/22.07.2013 г. за Лот 4 към датата на проверката не са констатирани нарушения на терени извън определените за строителството. Представени са 7 бр. разрешителни за ползване на воден обект с цел изграждане на нови съоръжения и разрушаване на съществуващи. Нарушения не са установени и при направена проверка на Лот 4 на 16.04.2014г., удостоверено с Констативен протокол № 04-05/16.04.2014 г. и Констативен протокол № 10-05/03.09.2014 г за Лот 4 и изместване на ж.п. линията „София-Кулата“.

Във Втория 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, при проверка на място, проведена на 17.01.2014г. са констатирани някои недостатъци, отнасящи се към изпарителните басейни на Лот 1, както и неподходящо изпълнение на канавки, без да са дадени конкретни препоръки.

Съгласно Окончателния доклад по проекта, в изпълнение изискванията на Решение по ОВОС № 1-1/2008 год. на МОСВ е извършено следното:

- по Лот 1 са изградени мостове над р. Арката при км. 307+346, преливника на язовир Долна Диканя при км. 309+757, р. Матица при км. 310+595, р. Матица при км. 312+340; 58 броя стоманени водостока, измествания и реконструкции на водопроводи и напоителни системи;

- по Лот 2 са изградени мостове над р. Джерман при км 331+160, р. Лешковица при км 333+037, р. Крушов дол при км 334+410, р. Слатинска при км 340+350, р. Кръчинска при км 341+640, р. Кръчинска на пътни връзки път III-104 - Кулата и София – път III-104 р. Кръчинска при ПВ “ Бобошево“ пътна връзка №7 път III-104 - ЖП гара Бобошево, река при км 345+408, река при км 347+971, р. Рилска при км 352+430, Съоръжения група I на км 359+100 при ПВ Благоевград над р. Дреновска, р. Дреновска



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



при км 0+063 на пътна връзка №3 (Път III-106 – Индустриална зона) на ПВ Благоевград, р. Дреновска при км 0+098 на пътна връзка №6 (Път III-106 – Индустриална зона) на ПВ Благоевград, 103 водостока и реконструкции на водопроводи и напоителни системи;

- по Лот 4 са изградени мостове над р. Склавска при км 425+160, р. Левуновска при км 426+730, р. Марикостинска на км 433+715, р. Потока на км 437+998, р. Мелнишка при км 431+744, 44 броя водостоци, реконструкции на канализации, водопроводи и напоителни системи;

- по изместване на ж. п. линията „София-Кулата“ от км 198+042 до км 202+800“ са изградени жп мост на км 200+263,26 над р. Мелнишка, 13 водостока, напоителни и отводнителни канали.

В резултат от проверките от УО на ОПТ на място, извършени в периода 31.10÷01.11.2016г. е констатирано, че на км 61+400 (Лот 2) дясно платно по направлението София-Кулата, е установено наличие на течаща вода по откоса при сухо време, което може да доведе в близко бъдеще до свличане на откоса в този участък и засипване на облицования отводнителен канал. Дадена е препоръка за отстраняване на проблема.

Горната информация дава основание да се направи заключението, че по време на строителството и експлоатацията на обекта не са установени значими негативни въздействия върху повърхностните води.

4. Модернизация на виадукти от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“: АМ „Тракия“ при км 61+327 и при км 67+027, АМ „Хемус“ при км 30+874

Освен становище на МОСВ, че за обекта не е необходимо провеждане на процедура по реда на гл.VI от ЗООС има и издадено писмо с изх. № РД-11-99/30.05.2013г. на Басейнова дирекция, в което е посочено, че не се изисква Разрешително за ползване на воден басейн. В тази връзка, реализацията на проекта не е свързана с въздействия върху повърхностните води.

5. Изграждане на АМ „Калотина-София, Лот 1 „Западна дъга на Софийския околовръстен път“

В Решение 6-ПР/2013 г са поставени следните условия:

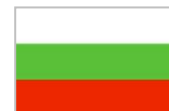
- да се спазват мерките от програми 7.1.3, 7.1.5, 7.1.6 и 7.1.7 на ПУРБ на ДР за опазване на повърхностните и подземните води от замърсяване.

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

Въздействието от реализацията на инвестиционното предложение върху повърхностните води се определя като краткосрочно по време на строителството, без



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



повторяемост и интензивна честота и с незначителен ефект. При експлоатацията на инвестиционното предложение няма да се формират производствени и битови отпадъчни води, които да бъдат пречиствани или зауствани в близко преминаващи водоприемници или колектори от населените места.

Констатациите от обхода на обекта на 28.01.2014 г. в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда показват, че 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.

При проверката на място, осъществена от екип на ДЗЗД „Екоплан консулт“ на 07.03.2018г. беше направен оглед на трасето и премостването на р. Какач, като не бяха установени проблеми, свързани с повърхностните води.

6. Път Е85 (I-5) участък Кърджали - Подкова

В издадените решения по реда на гл. VI от ЗООС са включени съответните условия и мерки, насочени към минимизиране или недопускане на въздействие върху повърхностните води. Сред тях са:

- в бетониранияте окопи при мостовете над р. Върбица, р. Читак дере, р. Саръяр дере, р. Джебелска, р. Безименна и р. Голяма река да се проектират приемни шахти за разливи от инциденти, както по време на строителството, така и при експлоатацията;
- дейностите по реконструкция на обектите на техническата инфраструктура, които са в близост до кладенци за питейно-битово водоснабдяване да се съгласуват със съответните „В и К“ дружества;
- при реконструкция на съществуващи съоръжения и изграждане на нови, засягащи водни обекти, да се изпълняват изискванията на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от Закона за водите за издаване на разрешително за ползване на воден обект;
- да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземните води от дейностите по реализацията на инвестиционното предложение;
- при реконструкция на водопроводите да се предприемат всички необходими мерки с оглед предпазване от компрометиране на съоръженията и недопускане влошаване качеството на подаваната питейна вода.

В рамките на изготвяне на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на ОПТ и ОГПТ, констатациите от обхода, извършен на 10.01.2014г. са, че в изпълнение на условието за изграждане на приемни шахти, след съгласуване са изградени приемни шахти за разливи от инциденти при мостовете на реките, както следва: 4 бр. на р. Читак дере при км 345+360, 1 бр. на р. Джебелска при км 354+015, 2 бр. на р. Саръяр дере при км 3578+220,20, 2 бр. на р. Безименна при км 360+730, 3 бр. на р. Върбица при км 366+570. Дадена е и следната препоръка: „Да се предприемат мерки за редовно почистване на отводнителните съоръжения.“



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, беше установено, че на места все още се наблюдават запълнени отводнителни канавки (вж. сн.13);



Снимка 12. Запълнена отводнителна канавки

7. Обходен път на гр. Враца - път I-1 (Е 79)

От документацията по проведената процедура по преценяване необходимостта от ОВОС е видно, че инвестиционното предложение засяга съществуващи:

- водопроводи, проектите за реконструкция за които са съгласувани с „В и К“ ООД-Враца;
- скрити и открити канали, пресичането на които е съгласувано с „Напоителни системи“ ЕАД - клон Враца.

По време на строителството, при извършването на технологичните процеси, няма да бъдат формирани производствени и битови отпадъчни води, поради което **не се очаква** замърсяване на повърхностните води в района.

Констатациите, направени по време на обхода за целите на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на 14.10.2013 г., са, че за отводняване на пътното платно от повърхностни води в петите на изкопи и насипи са предвидени земни и облицовани окопи, а за защита на откосите при насипи по-високи от 3 м, отводняването е канализирано посредством бетонови бордюри 8/16 по ръба в бетонови каскадни улеи тип “италиански”. В изкопите са изпълнени облицовани окопи и дренаж под тях, изпълнен с дренажни тръби /PVC или др. под./ с Ш 200 мм върху 10 см бетонова подложка. Преминването на течащи води, пресечени от трасето на пътя, е осъществено с тръбни водостоци от спирално навити стоманени тръби с химическо покритие срещу агресивна среда тип „Nelkor“. Изградени са 19 тръбни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



водостока и са реконструирани 3 водопровода и тръбопроводи на „Напоителни системи“ ЕАД - клон Враца.

При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, не бяха установени проблеми, свързани с въздействие върху повърхностните води, освен затревени и замърсени с битови отпадъци отводнителни съоръжения. (сн.14)



Снимка 13. Непочистени отводнителни канавки

8. Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (Е 79)

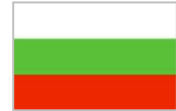
С Решение ОВОС № 9-4/2012 г. на МОСВ е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Път 1-1 в участък от км 102+060 до км 114+512.20 - Обходен път на гр. Монтана”, в което не са постановени условия и мерки, конкретно насочени към повърхностните води.

Констатациите от проверки на място, извършени от РИОСВ-Монтана, показват, че е изготвен и се изпълнява План за собствен мониторинг по време на строителството. Не са установени разливи на масла, горива и нефтопродукти, които биха замърсили земите, почвите и водите (КП № ОВОС-4/22.08.2014 г. и ОВОС-4/30.11.2015 г.).

При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха установени някои проблеми, отнасящи се до повърхностните води като например запълнени и непочистени отводнителни канавки (сн.15) и непочистени изпарители, в които е започнало развитие на растителност (сн.16 и сн.17) и изпарители в лошо техническо състояние.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



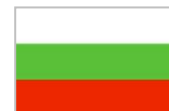
Снимка 14. Непочистени отводнителни канавки



Снимка 15. Непочистен изпарител



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 16. Изпарител в недобро техническо състояние

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

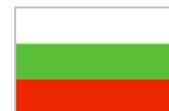
Първи и втори етап на обекта са изградени и са в експлоатация. В момента се изпълняват строителни работи по трети етап, в който е включено и изграждане на тунел.

За обекта е издадено Решение по ОВОС № 4-2/2012г., условията, отнасящи се повърхностните води в което са следните:

- ✓ в участъците, които засягат или са до защитени зони, които минават през СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, да се предвидят събиратели-изпарители за отвеждане на дъждовните води;
- ✓ при засягане от трасето и съоръженията към него на зони за защита на водите - I-ви, II-ри и/или III-ти пояс на СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, проектът на трасето да се съгласува с БДУВ „Дунавски район“-гр. Плевен и БДУВ „Източнобеломорски район“-гр. Пловдив;
- ✓ строителните дейности, засягащи повърхностни водни обекти, да се извършат след получаване на съответните разрешителни за ползване на воден обект, съгласно чл. 46, ал.1 от Закона за водите;
- ✓ да се изготви План за собствен мониторинг, съобразен с препоръките в доклада за ОВОС. Планът да се съгласува с БДУВ „Дунавски район“-гр. Плевен и БДУВ „Източнобеломорски район“-гр. Пловдив, РИОСВ-Стара Загора и РИОСВ-



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Велико Търново. Съгласуваният план да се представи в ИАОС за утвърждаване по компетентност.

Съгласно Констативен протокол № ОВОС-НП-2/10.05.2017 г. на РИОСВ - Велико Търново, в участъци 3 и 4 трасето не преминава и не засяга СОЗ около водоизточници за питейно-битово водоснабдяване. **Не са установени нарушения** по отношение повърхностните води.

По данни от Доклад за напредъка по проекта - 01.01.2017 г - 30.06.2017 г:

- ✓ издадено е разрешително за ползване на воден обект № 12170587/20.06.16г. за мост на км 11+800;
- ✓ на 29.03.2017г., със Заповед РД-11-228 на Председателя на УС на АПИ е назначена Комисия, която на 05.04.2017г. е извършила проверка по установяване годността за приемане на строежа на подобект: Корекция на р. Паничарка и е подписала Акт обр. 15 съгласно Наредба 3/31.07.2003 на МРРБ;
- ✓ на 08.06.17 г. е стартирал втори проектен етап от проектирането на разширен идеен проект за тунел под вр. Шипка;
- ✓ изпълнявани са строително-монтажни работи на мостове на км 14+660 (завършен на ниво пътна плоча и тротоарни конзоли), на км 15+450 (завършен на ниво пътна плоча и тротоарни конзоли) и на км 11+800 (обратна засипка от подходящ материал);
- ✓ изградени са 3737 м тръбни дренажи, 10989 п облицовани окопи, 761,5м отводнителни улеи, 552 тръбни и сглобяеми водостоци.

При обхода на трасето, извършен на 18.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, не беше установено въздействие върху повърхностните води или неизпълнение на условията в решението по ОВОС.

Приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

1. Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“

Решение №СО-35-ОС/2010г за: „Разширение на метрото в гр. София: участък ж.к. Младост I - ж.к. Дружба - Летище София и Решение № 45- ПР /2012 г. 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“, постановяват да не се извършва ОВОС. Няма мерки и условия.

Заключението на документацията по ОВОС е, че реализацията на инвестиционното предложение няма да окаже негативно въздействие върху водите и водните екосистеми



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



при условие, че не се допуска пряко или непряко замърсяване на повърхностни и подземни води.

Констатациите от обхода на обекта, извършен в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола върху околната среда на 21.01.2014г. са, че 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;

В Окончателен доклад по проекта е включена информацията, че е изпълнена реконструкция на всички подземни и надземни инженерни мрежи и съоръжения, като е изградена нова инфраструктура на засегнатите инженерни мрежи в т.ч.: В и К мрежи, топлопроводи, отводняване на всички нива на метростанциите, прилежащите тунели и пътни платна, водоснабдяване и канализация на метростанциите, цялостна хидроизолация на тунелните участъци, Ел. и ТТ мрежи, улично осветление и пр.

Вследствие реализацията на обекта **не са установени въздействия** върху повърхностните води.

2. Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България-Пловдив

В изпълнение на процедурите по ОВОС е издадено Решение № ПВ-5-ЕО/2010 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.

Съгласно информация от Окончателен доклад по проекта, в рамките на проекта са изградени 910 м водопровод, 430 м канализация и 861 м дренажи. Изграждането и експлоатацията на терминала не са свързани с негативно въздействие върху повърхностните води.

3. Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата: Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа, Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап

С проекта се постига пълно архитектурно обновяване на приемните сгради и гаровите комплекси при използване на висококачествени енергоефективни съвременни материали и технологии. Реализацията му не изискваше допълнителни площи за временни дейности по време на строителството. Подменени са 41992 m водопроводни и канализационни системи, в т.ч. 33100 m на Централна гара София, 5754 m на гара Бургас 3138 m на гара Пазарджик.

Въздействие върху повърхностните води вследствие реализацията на проекта няма и не се очаква. Гаровите комплекси на Централна гара София, на гара Бургас пътническа и на гара Пазарджик са включени към градските водопроводни и канализационни мрежи.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

- **Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“**

Дейностите по изграждане на мрежата не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложения № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда и не подлежат на регламентираните в Глава шеста от ЗООС - Процедури по „Екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда“.

Съгласно Окончателен доклад по проекта, констатациите, свързани с *Устойчиво развитие: опазване на околната среда и безопасност* са както следва:

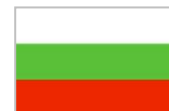
- ✓ системата за непрекъснато наблюдение на състоянието на р. Дунав дава възможност за предотвратяване на аварийни ситуации. При ситуация на констатирано замърсяване се предоставя наличната информация до компетентните държавни служби с цел идентифициране на потенциалния кораб-нарушител.
- ✓ обектите от проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“ нямат замърсяващо вещество, за което да има превишаване на емисионните норми. На площадката на обектите от проекта по време на изпълнение на строителни и монтажни дейности, е имало само неорганизиран източник на замърсяване на атмосферния въздух. В периода на експлоатация не се очаква организиран източник на замърсяване.
- ✓ дейностите по проекта нямат вредно въздействие върху околната среда.

Постигнати резултати от проекта:

- ✓ изградена е нова опорна GPS геодезична мрежа на ИАПД по поречието на р. Дунав, като изходна база за осъществяване на геодезически и хидрографски дейности със съвременни GPS технологии при изучаване измененията на речното русло на р. Дунав, даващи информация за оценка на условията за корабоплаване;
- ✓ инсталирани са 9 броя автоматични хидрометрични и 9 броя метеорологични станции в населените места с. Ново село, област Видин, гр. Видин, гр. Лом, гр. Оряхово, гр. Никопол, гр. Свищов, гр. Русе, гр. Тутракан и гр. Силистра, включително електронно-информационни табла към всяка хидрометрична станция, което дава възможност за получаване на съгъстена редица данни за хидрометеорологичната обстановка;
- ✓ с въведените нови плаващи знаци и подменени брегови знаци е осъвременена навигационно-пътевата обстановка по р. Дунав, което дава възможност да се повиши качеството на поддържане на актуална навигационно-пътевата



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



обстановка, водеща до по-безопасно корабоплаване в българския участък на река Дунав.

По данни от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“ през 2014, 2015 и 2016г. нефтосъбирачът и други технически средства на агенцията не са участвали в локализиране и ликвидиране на нефтени разливи от корабоплавателна дейност в българския участък на река Дунав.

По данни на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в Дирекция „Речен надзор-Русе“ са регистрирани 6 сигнала за замърсяване за 2014г., 18 сигнала – за 2015г. и 12 сигнала – за 2016 г. при проверки е установено, че на 08.10.2015г. при извършване на корабна бункеровка по схемата кораб – автоцистерна не са спазени изискванията на Разпореждане №96, вследствие на което е настъпил разлив на дизелово гориво. На 08.12.2015г. е получен сигнал за потънал моторен кораб на км 381.500 (пристанище за обществен транспорт „Силистра-Лесил“) в резултат от което по водната повърхност се наблюдава петно от обработено масло и трюмни води от машинно отделение. Разлив на въгледороди е допуснат и на 10.01.2016г. при потъването на моторен кораб на км 381.500 (пристанище за обществен транспорт „Силистра-Лесил“).

В Дирекция „Речен надзор-Лом“ са получени 3 бр. сигнали през 2015г. и 1 бр. през 2017г. за наличие на нефтопродукти в р. Дунав с неустановен замърсител.

- **Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав-БУЛРИС“**

Обектите за интервенция не попадат в обхвата на Приложение 1 към чл. 92 т.1 и Приложение 2 към чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗООС и не подлежат на регламентиране в Глава 6 от ЗООС процедури.

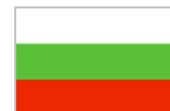
Окончателния доклад по проекта - 04.10.2011 г - 21.12.2015г прави следните заключения:

- ✓ изготвен доклад за Инженерногеоложки и хидрогеоложки проучвания на обект "Сграда за РИС център Русе"; УПИ I – 5694;
- ✓ изготвен Анализ на инженерно-геоложките и хидрогеоложки условия и оценка на съвременното геодинамично състояние на речния бряг за реконструкция на съществуваща кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе-Запад;
- ✓ създадена система за предоставяне на информация за водното ниво на базата на математически модели;
- ✓ изградена мобилна (на базата на моторен катер и многолъчев ехолот) система за мониторинг на състоянието на речното дъно и стационарен център за последваща обработка на данните до крайни резултати.

Устойчиво развитие: опазване на околната среда и безопасност: Неприложимо.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- **Проект „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3)**

Съгласно Становище на МОСВ с изх.№ 05-08-5022/02.09.2011г., на РИОСВ-Варна и на РИОСВ-Бургас: „Обектът не попада в обхвата на Приложение 1 и Приложение 2 на ЗООС и не подлежи на регламентиране в Глава шеста от ЗООС - Процедури по „Екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда“.

Съгласно Окончателен доклад по проекта - 26.06.2012 г - 31.12.2015г, по отношение *Устойчиво развитие: опазване на околната среда и безопасност* е констатирано, че:

- ✓ системата, създадена от проекта, чрез непрекъснато наблюдение на корабния трафик дава възможност за предотвратяване на аварийни ситуации, включващи разливи. При ситуация на констатирано замърсяване се предоставя наличната информация до компетентните държавни служби с цел идентифициране на потенциалния нарушител.
- ✓ обектите от проект „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3” нямат замърсяващо вещество, за което да има превишаване на емисионните норми. На площадката на обектите от проекта по време на изпълнение на строителни и монтажни дейности, е имало само неорганизиран източник на замърсяване на атмосферния въздух. В периода на експлоатация не се очаква организиран източник на замърсяване.

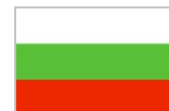
Изпълнение на целите на проекта:

- ✓ повишена е безопасността, сигурността и ефикасността на морския транспорт, както и са повишени възможностите за намаляване на екологичните последици от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността, чрез изграждането на Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт (VTMIS), като част от Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване (SafeSeaNet), както и е извършване хармонизиране на системата за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт в изпълнение на Директива 2002/59/ЕС (изменена и допълнена с директива 2009/17/ЕС) и Директива 2010/65/ЕС;
- ✓ изградени са сгради за бреговите центрове за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в гр. Бургас и гр. Варна.

По данни от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ разливите на нефт, допуснати от кораби през периода 2014-2016г. са съответно 2014г. – 1 бр., 2015г. – 3 бр. и 2016г. – 1 бр. Всички разливи са в категорията „Разливи по-малки от 50 тона“. Взети



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



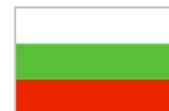
са своевременни мерки и не са допуснати негативни последици върху качеството на водите.

Годишно се провеждат около 200 контролни огледа на акваториите в района на ДМА – Бургас и около 300 контролни огледа на акваториите в района на ДМА – Варна. Не са констатирани сериозни случаи на замърсяване на морето, като цяло акваториите са чисти.

По отношение състоянието на водите в акваторията, пристанищата, за които в БДЧР е налична информация, са разположени в 13 водни тела (ВТ), съгласно ПУРБ 2010-2015 г. и в 14 ВТ, съгласно ПУРБ 2016-2021 г., както следва:

Таблица 1 Състояние на водите в пристанищата

| ВТ | пристанище | Състояние/потенциал на ВТ 2014 | | Състояние/потенциал на ВТ 2015 | | Състояние/потенциал на ВТ 2016 | |
|---|-------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|-------------------|
| | | Екологично | Химично | Екологично | Химично | Екологично | Химично |
| BG2BS000C1013 (BG2BS000C013) | Балчик | умерено | не е определено | умерено | не е определено | умерено | непостигащо добро |
| BG2BS000C005 | Булярд | лошо | не е определено | лошо | не е определяно | лошо | непостигащо добро |
| | Варна изток | | | | | | |
| BG2PR900L019 | Булпорт | много лошо | не е определено | много лошо | не е определено | умерено | добро |
| | Логистика | | | | | | |
| | Одесос ПБМ | | | | | | |
| | Корабостроител | | | | | | |
| BG2PR900L020 | ПЧМВ | много лошо | не е определено | много лошо | не е определено | умерено | добро |
| | Петролен терминал | | | | | | |
| | Север експорт | | | | | | |
| BG2PR100L001 | Хидродинамик | много лошо | не е определено | много лошо | не е определено | умерено | непостигащо добро |
| | Терем КРЗ | | | | | | |
| | МТГ Делфин | | | | | | |
| | СТФ | | | | | | |
| | Леспорт | | | | | | |
| Тортуга Марина | | | | | | | |
| BG2PR100L003 | Варна запад | много лошо | непостигащо добро | много лошо | непостигащо добро | лошо | непостигащо добро |
| BG2BS000C1007 (BG2BS000C007) | Чайка Бяла | умерено | не е определено | лошо | не е определено | умерено | непостигащо добро |
| | Св. Атанас | | | | | | |



| | | | | | | | |
|---|----------------------------------|--------------------|------------------------|--------------------|------------------------|---------|--------------------------|
| BG2BS000C1008 (BG2BS000C008) | Марина Диневи | | | | | умерено | непости гащо добро |
| BG2BS000C1108 (BG2BS000C008) | Северна буна Несебър | умерено | | умерено | не е опреде ляно | умерено | не е опреде ляно |
| | Марина Несебър | | | | | | |
| | Несебър | | | | | | |
| | Ветроходна база Несебър | | | | | | |
| | Северно пристанище Несебър | | | | | | |
| BG2SE900L028 | Поморие | умерено | не е опреде ляно | умерено | не е опреде ляно | умерено | непости гащо добро |
| BG2SE900R026 | Сарафово | умерено | добро/ не е опр. | умерено | добро/ не е опр. | лошо | не е опреде ляно |
| BG2BS000C1308 (BG2BS000C008) | Бургас изток | умерено | не е опреде ляно | умерено | не е опреде ляно | лошо | непости гащо добро |
| | България уест | | | | | | |
| | Росенец | | | | | | |
| | Черноморец | | | | | | |
| BG2BS000C1011 (BG2BS000C011) | Марина порт Созопол | не е определяно | не е опреде ляно | не е определяно | не е опреде ляно | умерено | непости гащо добро |
| | Пристанище Созопол | | | | | | |
| | Созопол | | | | | | |
| BG2BS000C1012 | Царево | умерено | не е опреде ляно | умерено | не е опреде ляно | добро | добро |
| | Мичурин | | | | | | |
| | Ахтопол | | | | | | |

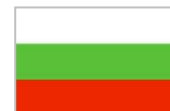
Видно от информацията в горната таблица, за част от водните тела се наблюдава подобряване на състоянието, но поради това, че те обхващат повече от едно пристанище, не може да се направи категоричен извод за приноса на проектите по тази приоритетна ос по отношение състоянието им.

6.1.3. Въздействие върху земи, почви, земни недра и подземни води

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“**

Проектът се отнася за следните участъци:

- ✓ Позиция 1 - Михайлово – Калояновец км 82.883 ч км 93.539 (Отсечка 1) и км 84+155-км 92+244 (Отсечка 2), дължина на трасето 10.656 км;
- ✓ Позиция 2 - Стара Загора – Зимница км 106+949ч км 198+198, дължина на трасето 91.249 км и
- ✓ Позиция 3 - Церковски – Бургас км 217+210чкм 292+460, дължина на трасето 75.525 км.

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение № 27-ПР/2009 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, което постановява „Да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“, при изпълнение на следните условия, касаещи компонентите земи и почви и подземни води:

1. Депониране на строителните материали да се извършва в границите на сервитута на жп линията.
2. Подлежащите на смяна инертни материали да бъдат депонирани извън защитени зони с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.

Оценката на въздействието по тази процедура показва, че:

- Трасето на инвестиционното предложение преминава през санитарно-охранителни зони около водоизточници за питейно-битово водоснабдяване или добив на минерална вода:

- ✚ Пояс II и III на Б-135- с. Поляново, учредена със Заповед на Министъра на ОСВ №710/29.09.2006г.;
- ✚ Пояс II и III на ТК-1 Андела, учредена със Заповед №19/28.05.2007г. на БДЧР;
- ✚ Пояс II и III на Б-20, Б-88 на минерално находище „Съдиево“, учредена със Заповед на Министъра на ОСВ №РД - 877/25.08.2004г

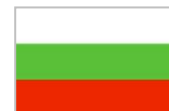
- Осъществяване на предложението не е свързано с нарушаване на земеползването.

По време на експлоатацията не се очаква въздействие върху земеделски земи в района на жп линията.

Съгласно Окончателен доклад по проекта – период 15.03.2011 г. - 31.12.2016г., за изпълнение на условията на Решение № 27-ПР/2009 год., гарантиране прилагането на екологичното законодателство на Република България, както и недопускане нарушаването на компонентите на околната среда, изпълнителите са разработили Планове за управление на околната среда, чието прилагане се контролира посредством периодични проверки, при които е констатирано, че:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ Строителни материали се складираат на предварително определени площадки, попадащи в раниците на сервитута на жп линията.
- ✓ Не се допуска депониране на инертни материали на нерегламентирани за целта места. Инертни материали се депонират само на съгласувани площадки, изрично позиционирани извън Защитени зони по Натура 2000.
- ✓ Изготвен и съгласуван е идеен проект за ново трасе в участъка Ямбол – Завой – Зимница, включващ и нов мост над р. Тунджа. За проекта е издадено решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № СЗ-63-ПР/2013г., което постановява, че не е необходимо да се извършва ОВОС.

Не се налага промяна на предназначението или отчуждаване на имоти за нуждите на проекта.

Във 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 транспорт също не са установени отклонения по отношение компонентите земи и почви, земни недра и подземни води, респективно не са дадени препоръки.

Към момента обекта е в експлоатация и няма констатации за причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда и в частност върху земите, подземните води и земните недра.

По данни от НКЖИ няма аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи.

- Проект „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“ - част от Транс-европейската железопътна мрежа“ - Позиция 1 – „Септември-Пазарджик“. - Позиция 2 – „Пазарджик-Стамболийски“. - Позиция 3 – „Стамболийски-Пловдив”.

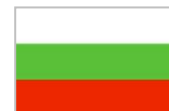
След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение на МОСВ № 12-ПР/2010 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, което постановява да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение в участъка Септември-Пловдив, при изпълнение на следното условие, отнасящо се до компонента земи и почви: 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.

Оценката на въздействието по тази процедура показва, че:

- ✓ В обхвата на инвестиционното предложение почвите са частично или изцяло размесени и изградени от различни по състав и свойства почвени и насипни материали в резултат на извършеното строителство на съществуващата ж.п. линия. Не се предвижда усвояване на нови територии, както и допълнително въздействие върху почвите;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



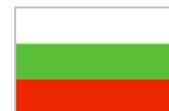
- ✓ Въздействието на генерираните отпадъци по време на реализацията и експлоатацията на инвестиционното предложение върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително и временно - по време на строителството, постоянно, възстановимо, с малък териториален обхват - по време на експлоатацията.
- ✓ Площите, подлежащи на промяна на предназначението възлизат на 16,1 дка. предназначени за изграждане на надлези.

В периода на строителството на обекта РИОСВ-Пазарджик прави редица проверки на място. Направените в резултат от тези проверки констатации и препоръки са както следва:

- ✓ В Констативен протокол № 10-77/04.11.2015 г.: „От дейността на Изпълнителя се образуват отпадъци от изкопани земни маси от земната основна площадка на железния път. Част от тези отпадъци са временно съхранени върху имот на С.З.С в кв. Главиница, гр. Пазарджик, върху площ около 2,5 дка. Представен е договор между строителя и собственика на имота от 21.10.2015 г за временно ползване на недвижим имот.“ Предписано е „Да се извърши класификация на отпадъците по реда на Наредба №2/2014 г за класификация на отпадъците“ и „Да се извърши почистване на терените, заети с изкопани земни маси и не се допуска повторно нерегламентирано изхвърляне на строителни отпадъци“;
- ✓ В Констативен протокол № 10-001/15.01.2016 г.: „Предписанието дадено в КП № 10-77/04.11.2015 г., а именно: Да се извърши почистване на терените, засипани с изкопани земни маси и не се допуска повторно нерегламентирано изхвърляне на строителни отпадъци, е изпълнено. Изпълнителят е почистил от строителни отпадъци (изкопани земни маси) частния имот на С.З.С, находящ се на ул. „Чая“, кв. Главиница, гр. Пазарджик. Не се констатира повторно нерегламентирано изхвърляне на строителни отпадъци.“
- ✓ В Констативен протокол № 10-30/13.05.2016 г.: „От дейността на Изпълнителя се образуват отпадъци от изкопани земни маси от земната основна площадка на железния път. Тези отпадъци се съхраняват (складират) в имот № 006166, местност „Ламбургките“, общинска собственост, землище с. Синитево, на площ около 3,5 дка и височина 2 m. Подписан е договор, според който община Пазарджик предоставя безвъзмездно за управление на ДК „НКЖИ“ недвижим имот № 003166-сметище, с площ 13,881 дка, местност „Ламбургките“. Предписано е „Да се извърши почистване на имота, замърсен със строителни отпадъци, описани в констатациите, и не се допуска повторно нерегламентирано изхвърляне на строителни отпадъци“;
- ✓ - В Констативен протокол № 10-64/28.10.2015 г.: „Предписанието дадено в КП № 10-30/13.05.2016 г., а именно: Да се извърши почистване на имота, замърсен със строителни отпадъци, описани в констатациите, и не се допуска повторно



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



замърсяване, е изпълнено. Отпадъците от изкопани земни маси от земната основна площадка на железния път, примесени със строителни отпадъци, са почистени и извозени от имота. Няма отпадъци в сервитута на разпределителния газопровод. Теренът е заравнен с подходящи земни маси. Предприети са мерки за ограничаване на достъпа до имота и недопускане на нови замърсявания."

За участъка София-Елин Пелин е издадено Решение на МОСВ №13-ПР/2010, в последствие и Решение №11-ПР/2015, с които е постановено да не се извършва ОВОС, т.к. дейностите по проекта касаят рехабилитация и модернизация на съществуващо трасе. Налага се промяна на предназначението на 8,9 дка за изграждане на надлези, не се отчуждават земи. Не се засягат пояси 1 и 11 на СОЗ. Не са необходими допълнителни площи за временни дейности. Не се предвижда водовземане от подземни води.

Във 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 транспорт също не са установени отклонения по отношение компонентите земи и почви, земни недра и подземни води, респективно не са дадени препоръки.

Към момента няма констатации за причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда и в частност върху земите, подземните води и земните недра.

По данни от НКЖИ АД няма аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи.

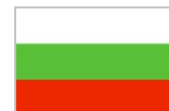
- **Проект „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2, участък „Първомай-Свиленград“ .**

Според Междинен окончателен доклад по проекта 19.01.2012 г. ч 31.12.2015 г. проектът включва три обособени позиции:

- ✓ *Позиция 1:* Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Димитровград - Харманли (от km 231+560 в междугарието Ябълково - Димитровград до km 266+000 в междугарието Симеоновград - Харманли), включително гарите Димитровград и Симеоновград и всички гари и спирки между тях, с приблизителна дължина на железния път 36 km;
- ✓ *Позиция 2:* Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли - Свиленград (от km 266+000 в междугарието Симеоновград - Харманли до km 297+750 в междугарието Свиленград - граница с Република Турция), включително гарите Харманли и Свиленград и всички гари и спирки между тях, с приблизителна дължина на железния път 34 km и рехабилитация и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



електрификация на железопътната линия Свиленград - граница с Република Гърция, с приблизителна дължина на железния път 4 km;

- ✓ *Позиция 3:* Изграждане на нови тягови подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуващата тягова подстанция в Димитровград.

За идейния проект „Реконструкция на жп линията Пловдив - Свиленград - турска граница“ е изготвен доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) въз основа на проучванията, анализите и резултатите в която е издадено Решение № 49-12/18.07.2001 г. на Министъра на околната среда и водите. В доклада за ОВОС е установено, че:

- ✓ Изграждането на новата ж.п. линия не предполага забележимо въздействие върху качествата на подземните води, тъй като строителните работи в преобладаващата си част са извършени над нивото на подпочвените води. При техническото проектиране е взета предвид препоръката за възможно най-малък брой съоръжения за преминаване през водни обекти, като не е допусната засягане на вододайни зони и не е допуснато извършването на корекция на р. Марица;
- ✓ По време на изграждане на ж.п. линията са се образували различни видове отпадъци - строителни материали, земни маси и други. За тях е разработена програма за управление на отпадъците, която е изпълнявана по време на строителството;
- ✓ При стартиране на изпълнението на проекта са настъпили временни и постоянни изменения на почвите и земните недра, които се изразяват в отнемане на хумусния слой, изкопни работи за изграждане на фундаментите на мостовете, преоформяне на релефа в участъците на изкопи и насипи.

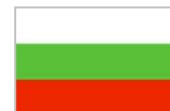
По данни от Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г. и Общ генерален план за транспорта на промяна на предназначението подлежат общо около 2 174 дка. земи за Фаза 4 и 521.06 дка. за Фаза 3, което е отчетено като нормално за този тип обекти.

С цитираното Решение № 49-12/18.07.2001 г. на МОСВ е разрешено изпълнението на проекта по вариант, с най-малко конфликтни точки с компонентите на околната среда при спазване на следните задължителни условия:

- ✓ Строителните работи в районите на населените места да бъдат съобразени с изискванията за здравна защита на населението;
- ✓ Изграждането на обекта да се съобрази с проектите в района, свързани с опазването на околната среда;
- ✓ Да се изготви план за управление на отпадъците;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



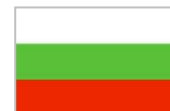
- ✓ Да се изготви план за собствен мониторинг;
- ✓ Да се изготви план за управление на околната среда.

За изпълнение на условията на Решение № 49-12/18.07.2001 г, както и за гарантиране прилагането на екологичното законодателство и недопускането на нарушаване на компонентите на околната среда, изпълнителите са изготвили Планове за управление на околната среда, чието прилагане се контролира посредством периодични проверки. При извършваните периодични проверки по отношение работата на Изпълнителите, касаеща спазването на Плановете за управление на околната среда, резултатите са следните:

- *По подземните води:*
 - ✓ Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 2. Планът съдържа План за собствен мониторинг на подземните води в СОЗ на вододайни зони „Крум” и „Бисер”, съгласуван от ИАОС с писмо № 48-00-606/ 5.02.2008 г. и от БД - Пловдив с писмо № МП-02-28/ 1.04.2008 г.;
 - ✓ В участъците, в които се извършват строителни работи не са наблюдавани промени в режима на подземните води.
- *По земи и почви:*
 - ✓ За депонирането на земни маси са сключени договори за отдаване под наем на терени в общините Димитровград, Симеоновград и Харманли. Изетият хумус се депонира на определените за целта места, разположени в сервитута на жп линията;
 - ✓ с Протокол от 07.10.2011 г. от среща на Комисия в състав РИОСВ - Хасково и РИОСВ - Пловдив с НКЖИ, строителен надзор и изпълнител е предложено 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 и се извърши залесяване с бяла топола, черна топола и върба в участъците на пресичания на линията през водни обекти.
 - ✓ с Протокол от 21.12.2011 г. от разширена Комисия за определяне на размера и границите на площи, подлежащи на рекултивация се потвърждават 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;
 - ✓ Изпълнението на описаните мерки и условия е осигурено чрез спазването на процедурите, описани в Плановете за управление на околната среда на Изпълнителите по проекта.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ Няма констатации за причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда и в частност върху земите, почвите и подземните води. Няма констатирани и нарушения по отношение на изискванията на Закона за управление на отпадъците.

С Решение № 67-ОС/2008 г. МОСВ се произнася, че инвестиционното предложение във Фаза 3 Свиленград-граница няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природните местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони при изпълнение на следните мерки:

- ✓ Да се извърши рекултивация на депата и временните пътища след приключване на строителните дейности;
- ✓ Депонирането на строителни и инертни материали да става извън защитените зони и други.

Допълнително са процедурирани и получени следните решения по ЗООС:

- Решение № 7-ПР/2013 - „Промяна на трасето на железопътна линия Пловдив-Свиленград в района на гр. Симеоновград от км 253+650 до км 259+256“ със следните условия:

- ✓ -Да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземните води от действията по реализиране и експлоатация на ИП, предвид констатациите в ПУРБ на Източнобеломорски район.
- ✓ 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 ВГ0000578.

- Решение № ЕО-33/2013 във връзка с реконструкцията на съществуващи въздушни електропроводни линии в землището на гр. Любимец при пресичането им с проектното трасе на жп линията със следните **условия**:

- Да не се допуска замърсяване на повърхностно водно тяло „Река Марица, от р. Сазлийка до границата“ с код ВОЗМА100К.001, което се засяга от ПУП-ПП (съгласно географските координати и поземлените имоти).

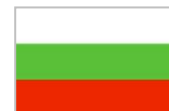
При проверките на място от страна на компетентните органи не е установено неизпълнение на дадените в решенията условия.

Във 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 транспорт също не са установени отклонения по отношение компонентите земи и почви, земни недра и подземни води, респективно не са дадени препоръки.

Към момента няма констатации за причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда и в частност върху земите, подземните води и земните недра.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 17 Оформяне на откоси

По данни от НКЖИ няма аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи.

С Констативни протоколи с №№ 309/13.04.2016г. и 356/04.05.2016г. РИОСВ-Хасково дава указания да бъде изработен План за опазване на околната среда по време на експлоатацията на железопътната инфраструктура, изградена във фаза 4.1 и 4.2 като срокът за представяне на Плана е до издаване на Акт образец 16 за последните участъци 3, 4 и 5.

Изготвянето и изпълнението на ПООС по време на експлоатацията ще гарантира спазването на изискванията на нормативната уредба по опазване на околната среда.

4. Подготовка на проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец”.

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение № 12-ПР/2015 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС: „Да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътната линия Видин – София: Актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък I: Видин-Медковец“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони“ при изпълнение на следните условия:

- ✓ При реализацията на предложението да се спазват мерките, заложи в ПУРБ на Дунавски район, в програми 7.1.3, 7.1.4, 7.1.5.1, 7.1.5.2, 7-1.6, 7.1.7 и 7.1.9 за опазване на повърхностните и подземните води от замърсяване;
- ✓ Да се спазват мерките за опазване на подземните води от замърсяване, като се имат предвид забраните в чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, 4 и 5 от Закона за водите при модернизацията на железопътния участък;
- ✓ При засягане на пояси II и III на санитарно-охранителни зони по време на реализацията и експлоатацията на ИП, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 2 от Наредба № 3/16.10.2000 г за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;
- ✓ Да не се допуска складиране на инертни и строителни материали, необходими за строителството, както и временно съхраняване на генерирани скални и земни маси и строителни отпадъци в границите на защитените зони;
 - ✓ Да се извърши рекултивация на терените, засегнати от временните обекти при строителството на ИП.

Оценката на въздействието показва, че:

- ✓ Съгласно предоставената информация и документация, осъществяването на ИП няма да доведе до значителни отрицателни въздействия върху компонентите на околната среда;
- ✓ Не се очаква негативно въздействие върху подземните водни тела при осъществяването на ИП. Възможно е ограничено въздействие върху повърхностните водни тела в местата на изграждане на мостови съоръжения над реки, което ще бъде временно и краткотрайно по характер и обратимо;
- ✓ Въздействието върху земните недра може да се характеризира като ограничено в участъците с изкопи и при изпълнението на двата тунела. При експлоатацията на железопътния участък не се очаква въздействие върху състоянието на земните недра.

По отношение последващо изпълнение на проекта, сключен е Договор за „Допълнение на ОВОС по проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин - София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин - Медковец“. Изпълнението на договора е пряко обвързано с изпълнението на договора за проектиране (дейности 1-6) и ще започне след писмено уведомление от страна на Възложителя и след приключване на „Теренни проучвания за издирване на археологически обекти по протежение на железопътен участък Видин-Медковец“.

Приоритетна ос 2 – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”

1. Изграждане на Автомагистрала „Марица“, Лот 1 и Лот 2.

Автомагистралата е разделена на два Лота, както следва:

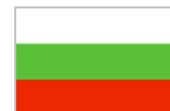
- Лот 1 „Оризovo – Димитровград“, от км 5+000 до км 36+400 и
- Лот 2 „Димитровград – Харманли“, от км 36+400 до км 70+620.

Териториите с променено предназначение са:

- за Лот 1 „Оризovo-Димитровград“ е 150 дка
- за Лот 2 „Димитровград-Харманли“ - 210 дка.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Обезщетени отчуждени земи:

- за Лот 1 са 120 дка и
- за Лот 2 - 210 дка.

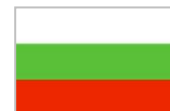
Актуализираният доклад по ОВОС от 02.07.2010г. в изпълнение на Решение по ОВОС на Министъра на околната среда и водите № 37/1994 г. и Решение № 04-ОС/2007 за Оценка за съвместимост на МОСВ постановява следните условия и мерки, насочени към опазване на земите, почвите и подземните води:

- Да се предвиди ситуиране на строителните площадки, площадките за съхранение на опасни и вредни вещества и строителни материали извън териториите на санитарно-охранителните зони на водоземните съоръжения и крайбрежните заливаеми ивици на реките;

- ✓ Да се предвиди разполагане на временни депа за изкопни и скални маси извън териториите на санитарно-охранителните зони на водоземните съоръжения, защитените зони от мрежата Натура 2000 и чувствителни за биоразнообразието зони;
- ✓ Да се проектират облицовани крайпътни канавки, които да се заустват извън границите на пояс II на санитарно-охранителната зона на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- ✓ Водите от отводнителните съоръжения на р. Марица да бъдат отведени извън пояс II на санитарно-охранителните зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- ✓ Да не се допуска изграждане на бензино- и газостанции, паркинги и други обслужващи крайпътни обекти в участъците на магистралата, минаващи през пояс II на санитарно-охранителната зона на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- ✓ До започване на строителството в района на ВПС „Крум-Добрич“ да бъдат изпълнени съответните технически решения, които да гарантират, че водата, доставяна от сондажите, които ще заместят унищожените водоземни съоръжения, ще бъде достатъчна по количество и отговаряща по качество на нормативните изисквания;
- ✓ Да се предприемат действия за получаване на разрешителни по реда на чл. 46 на Закона за водите;
- ✓ Да се изготви План за собствен мониторинг на подземните води при ВПС „Бялата вода“, ВПС „Ябълково“, ВПС „Ябълково-селска“ и ВПС „Крум-Добрич“. Мониторингът на количественото състояние да се провежда в съответствие с изискванията в чл. 55, а за химичното състояние на черпените подземни води - съгласно изискванията в чл. 80, ал. 1 и ал. 3 на Наредба № 1/2007 г за проучване, ползване и опазване на подземните води и да включва изследване на съдържанието на нефтопродукти;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ Да се въведе забрана за спиране на МПС в границите на пояси II и III на санитарно-охранителните зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- ✓ Отнетият хумус от засегнатите от трасето земи да се съхранява на специално определена площадка за временно съхранение до използването му за рекултивация.

Проверките, проведени от компетентните органи показват, че посочените условия и мерки са изпълнявани в процеса на проектирането и строителството, в резултат на което:

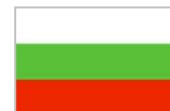
- ✓ изготвен е „План за управление на околната среда“ (ПУОС), включващ „План за собствен мониторинг“ на въздуха, водите (повърхностни и подземни), земните недра, почвите и шума. По отношение на подземните води мониторингът обхваща и водовземните системи ВПС „Бялата вода“, ВПС „Ябълково“, ВПС „Ябълково-селска“ и ВПС „Крум-Добрич“;
- ✓ изградени са нови водовземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване при ВПС „Крум-Добрич“ и ВПС „Ябълково“, компенсирани унищожените водовземни съоръжения и са получени съответни разрешителни за водовземане;
- ✓ откосите на изкопите и насипите при необходимост са укрепвани и стабилизирани с геоклетъчна система. На места са изпълнени и дренажни ребра. Извършено е и биологично укрепване на откоси чрез затревяване и захрастяване с което се намалява възможността от развитие на ерозионни процеси.

В резултат от обходите на терен, извършени на 09.01.2014г., в рамките на Втори докла по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда са направени следните констатации:

- ✓ за Лот 1 - до момента не всички откоси и берми са оформени. Хумусът е депониран в близост до откосите или на определено 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;
- ✓ за Лот 2 - 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. 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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



надхвърлят границите на ограничителната строителна линия, с което се нарушават и изискванията на Закона за подземните богатства.

- ✓ възникнала е необходимост от укрепване на откоси в траншейни участъци. Изпълнителят информира Възложителя, че при изпълнените откоси на трасето, съгласно проекта, се констатира обрушване и свличане на земна маса. След проведена проверка на място от проектанта, Възложителя и лицата упражняващи строителен надзор, както и при обсъждане по време на месечни срещи и след становище на проектанта се установява необходимостта от укрепване на откоси в траншейни участъци. Предприетите корективни действия – укрепването на участъците са включени в Подобект II: Укрепване на откоси в траншейни участъци от в Договор РД-37-46/13.12.2014г.
- ✓ терените за депониране на земните маси и хумус са съгласувани с общини Харманли, Симеоновград, Хасково, Димитровград. 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.
- ✓ по-голяма част от откосите не са оформени и не са охумусени и се наблюдават началните фази на ерозия, вследствие на метеорологичните условия и плитко залягащи подземни води. 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.

При извършените от УО на ОПТИ проверки в периода 31.08-01.09.2017г. е констатирано:

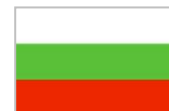
- ✓ подкопаване устоя на пътен надлез на km 32+900 ляво платно, при което земната маса е запълнила отводнителната канавка;
- ✓ свличане на откос на входа на зоната за почивка на km 41+000 дясно платно;
- ✓ свличане на откос на пътен възел Симеоновград (km 65+700) при включване в движението по посока Свиленград, където свлечената маса напълно и затрупала отводнителната канавка и е съвсем близо до навлизането ѝ на пътното платно.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха направени следните констатации:

1. Изпълнена е препоръката, дадена във 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 транспорт: *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.*
2. Тази препоръка, в частта ѝ *„При готовност и възможност (метеорологични условия) е необходимо да се пристъпи веднага към засаждане на растителността и затревяване с цел укрепване и възпрепятстване*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



възникването на ерозия“ не е изпълнена навсякъде, в резултат на което на места се наблюдават ерозионни процеси (вж. сн.19).

3. Изпълнени са и препоръките „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. Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа и площадки и всички нарушения извън трасето на магистралата“.



Снимка 18. Ерозирали откоси

Обобщено, от реализацията на проекта не са констатирани значими въздействия върху земите и почвите и подземните води. Препоръчва се, на местата с проява на ерозия да се проведат действия по биологично укрепване (затревяване/зачимяване и залесяване) на откосите с цел прекратяване на ерозионните процеси.

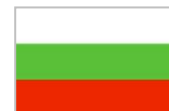
4. Автомагистрала „Хемус“, Участък „СОП-пътен възел „Яна“

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение от 29.11.2010 г. за изменение и допълнение на Решение по ОВОС №166-14/1996 г., с което е разрешена реализацията на проекта АМ “Хемус” от км 0+000 до км 8+500, включително прилежащите пътни възли и отклонения при изпълнение на следните условия, отнасящи се до земите и почвите, както и до подземните води:

- ✓ Да се актуализира ландшафтно-устройствения проект, в който се предвиди при озеленяването на територията да се използват местни видове растения. (от ОВОС№ 166-14/1996 г.);
- ✓ След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци своевременно да се почистват;
- ✓ Отнетия хумус от засегнатите от трасето земи да се съхранява на специално определена площадка за временно съхранение до използването му за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



рекултивация.

С Решение на МОСВ № 7-ПР/2012 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е постановено : „Да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Кръгово кръстовище и пътна връзка под АМ „Хемус” при километър 0+832, землище кв. Враждебна, район Кремиковци към Столична община“, като не се поставят мерки и условия.

За реализация на проекта са отчуждени 451,9 дка. земи, за които е променен и начина им на ползване.

При извършената на 09.10.2013г. проверка за целите на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда е констатирано, че:

- ✓ 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 бордюор от основната настилка на пътното платно. Пръста излиза над настилката, което води до нейното компрометиране.
- ✓ има отделни участъци, които са запръстени и охумусени;
- ✓ 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 отводнителната система.

При обхода на трасето, извършен на 02.05.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха направени следните констатации:

1. Частично е изпълнена препоръката за ландшафтното оформление – площите са затревени (сн.21), има засадени тополи (сн.22), но средната разделителна ивица не е засадена с предвидените по проект храсти (сн.23), части от пътното платно все още не са отделени с бордюор (сн.24)
2. Не беше установено наличие на ерозия



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 21. Затревени откоси Снимка



19. Тополи в близост до шумозащитните пана



Снимка 20. Липса на храстова растителност в разделителната ивица



Снимка 24. Липса на бордюри

3. Автомагистрала „Струма, Лот 1, Лот 2 и Лот 4 (подготовка Лот 3) -

Териториите с променено предназначение по лотове са както следва:

- Лот 1 - „Долна Диканя-Дупница“ от km 305+220 до km 322+000 - 998 дка,
- Лот 2 - „Дупница-Благоевград“ от km 322+000 до km 359+483,52 - 2781 дка,
- Лот 4 - „Сандански-Кулата“ от km 423+800 до km 438+500 - 576 дка.

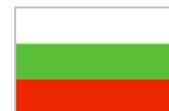
Обезщетени отчуждени земи по лотове са както следва:

- Лот 1 - 895 дка;
- Лот 2 - 2027 дка;
- Лот 4 - 520 дка.

За цялото трасе от Долна Диканя до Кулата е издадено Решение по ОВОС № 1- 1/2008г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Впоследствие, поради частична промяна на трасето в участъка Благоевград — Крупник за него е проведена отделна процедура за преценка на необходимостта от ОВОС и е издадено Решение № 2-8-ПР/2009г. Пак поради промяна - изместване на ж.п. линия в участък е дължина 5 км при с. Марикостиново, свързан е изграждането на Лот 4, за тази част от Лот 4 е проведена процедура по ОВОС и е издадено Решение № 5-3/2010. През юли 2012 г. е извършена актуализация на оценката за съвместимост на Лот 3 и Лот 4.

Впоследствие от МОСВ са издадени:

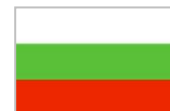
- ✓ Решение № 28-ПР/02.10.2009 г., Решение № 25-ПР/2011 г.; Решение № 42-ПР/2012 г. относно изместване на шест участъка от Лот 2 на АМ „Струма” „Дупница - Благоевград” от км 322+000 до км 359+000”;
- ✓ Решение № 1-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „Допълнителни реконструкции на комуникации на други ведомства и преоткосиране на участъци от трасето на АМ „Струма”, Лот 1 „Долна Диканя - Дупница” от км 305+220 до км 322+000”;
- ✓ Решение № 3-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „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”;
- ✓ Решение № 13-ПР/2013 г. относно 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”.
- ✓ Решение № 231 /22.11.2013 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение № 13-ПР/2013 г.;
- ✓ Решение № 1-ПР/2015 г. за инвестиционно предложение „АМ „Струма” Лот 2 „Дупница — Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52 - Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960”.

С тези решения е постановено да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда, при изпълнение на следните условия, отнасящи се до земите, почвите и подземните води:

- ✓ да се предвидят конкретни мерки при проектиране на планираните съоръжения, обезопасяващи водите в подземните водни тела от замърсяване в процеса на изграждането и експлоатацията им;
- ✓ да се предвидят конкретни мерки при проектирането и изграждането на двата тунела: от км 324+460 до км 324+840 (с дължина 380 м) и от км 351+115 до км 351+465 (с дължина 350 м), обезопасяващи водите в подземните водни тела от замърсяване в процеса на строителството и експлоатацията им. Да се предприемат действия за издаване на разрешително за ползване на воден обект, с цел зауставане на повърхностните води в отпадъчните води, съгласно чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите за формирането при прокарването на двата тунела руднични води;



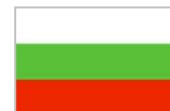
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, съгласно изискванията на Приложение № 2, към чл. 10 на Наредба № 3/16.10.2000 г за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване, и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;
 - ✓ във фазата на проектиране да се извърши допълнително хидрогеоложко проучване, което да докаже възможността водоземното съоръжение, предвидено за питейно-битово водоснабдяване на с. Усойка, да бъде преместено на определеното място, като се извършат необходимите анализи на качеството на суровата вода на новия водоизточник през различни сезони и нива на черпене, за да бъде установено дали и при какви условия тази вода може да се използва за питейно-битово водоснабдяване на с. Усойка;
 - ✓ местоположението на новия водоизточник да се съобрази с изискванията на Наредба № 3/16.10.2000 г, съгласно която да се проектира СОЗ, като се предвиди трасето на магистралата да не преминава през пояс I на СОЗ.
Констатации от проверки на място от РИОСВ-Благоевград:
- *В Констативен протокол № 06-05/18.10.2013 г. за Лот 4:*
 - ✓ не се констатират нарушения по депониране на земни маси извън обхвата на трасето;
 - ✓ хумусният слой се отделя и депонира на временни депа;
 - *В Констативен протокол № 06-05/11.06.2014 г. за Лот 2 от km 343+400 до km 359+482.59:*
 - ✓ изготвен е План за собствен мониторинг, който с изх. № 12-00-5734/30.09.2011 г е съгласуван от ИАОС;
 - ✓ няма нарушени и замърсени земи извън строителния обект;
 - ✓ съгласувани са местата за депониране на строителни отпадъци, хумус и земни маси с общите Бобошево, Дупница и Благоевград;
 - ✓ хумусният пласт се иземва и депонира на отвали в границите на строителния обект;
 - ✓ не са констатирани негативни процеси като свлачища, срутища и др.;
 - ✓ трасето и сервитута на АМ „Струма“ - Лот 2 от km 343+400 до km 359+482.59 не попадат в определени или в процедура СОЗ около водоизточници за ПБВ съгласно Наредба № 3/16.10.2000 г.
 - *В Констативен протокол № 05-05/22.04.2015 г. за Лот 2 от km 343+400 до km 359+482.59:*
 - ✓ местата за евентуални депа от земни и скални маси са съгласувани с общините Благоевград и Кочериново;
 - ✓ образуван е табан за излишни земни маси върху имоти, общинска собственост с №№ 07211, 07212, 07214, 07220, 07240, 07244 и 07250 на основание Решение № 41/05.12.2014 г на Общински съвет-Кочериново;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ предварително се отделя хумусния пласт и се ползва по предназначение на обекта;
 - ✓ осигурява се покриването с хумус на нескалните откоси на изкопите и насипите;
 - ✓ в момента на проверката няма разливи на горива и ГСМ;
 - ✓ забраните и ограниченията при доказана необходимост се спазват съгласно изискванията на Приложение № 2 от Наредба № 3 за условията и реда за проучване и проектиране на СОЗ. Водоземното съоръжение за питейно-битово водоснабдяване на с. Усойка е преместено и предстои приемането му, както и определянето на СОЗ.
- *В Констативен протокол № 09-05/22.07.2013 г. за Лот 4:*
 - ✓ извършва се добив на баластра от имот № 071601, местност „Каменичо“, землище на с. Марикостиново, вследствие на което са нарушени земеделски земи с площ 60 дка. Според строителя, основание за това е Решение от Протокол № 22/21.03.2013 г на Общинския съвет-Петрич. Считаме, че същото е нарушение на Закона за опазване на околната среда. Образувано е депо за земни маси в землището на с. Ново Кономлади, имоти с № 029041 и № 000106;
 - ✓ до момента на проверката не са допускани разливи на горива и ГСМ;
 - ✓ хумусният пласт се депонира разделно;
 - ✓ по трасето на автомагистралата не се констатира процеси като свлачища, срутища и др.;
 - ✓ не са констатирани нарушения на терени извън определените за строителството.
 - *В Констативен протокол № 04-05/16.04.2014 г. за Лот 4:*
 - ✓ по трасето на обекта не са установени нарушения и замърсявания;
 - ✓ хумусният пласт се отделя от останалите земни маси;
 - ✓ не се констатира негативни явления като свлачища и срутища;
 - ✓ не се допускат разливи на горива и ГСМ;
 - ✓ не се констатира нерегламентирано депониране на земни маси, строителни материали и отпадъци извън определения за строителството терен;
 - *В Констативен протокол № 10-05/03.09.2014 г за Лот 4 и изместване на ж.п. линията „София-Кулата“:*
 - ✓ почистени са и рекултивирани терените, върху които са били организирани табани за земни маси в землищата на с. Марикостиново и с. Генерал Тодоров. Няма замърсявания извън строителния обект;
 - ✓ наличните количества хумус са използвани по предназначение, но има явен недостиг;
 - ✓ не са констатирани разливи на горива и ГСМ;

Съгласно Окончателния доклад по проекта - период 01.1.2011 г - 31.01.2016г в изпълнение изискванията на Решение по ОВОС № 1-1/2008 год. на МОСВ е извършено следното:

- ✓ укрепване на свлачище с мостово съоръжение и пилотни системи в обхвата на Лот 1, поради вертикално пропадане и данни за хоризонтално отместване с широки пукнатини в асфалтовата настилка и банкетите на главен път Е79, при



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- km 314+368 и при km 314+482, както и поради последващо деформиране на ламели от изградената подпорна стена в участъка;
- ✓ в обхвата на Лот 2, по Заповед № РС-92/18.09.2015г на МРРБ, са изпълнени укрепване на свлачище от km 325+096 до km 325+400 и подпорна стена от км 324+982 до км325+046;
 - ✓ изместване на водовземно съоръжение за водоснабдяване на с.Усойка и с. Блажиево при km 336+480;
 - ✓ изграден нов шахтово-тръбен кладенец извън обхвата на АМ "Струма" Лот 2 при km 336+480 с общ експлоатационен ресурс не по-малък от 7l/s, в който е поместена потопяема помпа. Предназначен е за компенсиране на водовземно съоръжение за питейно-битово водоснабдяване на селата Усойка и Блажиево, върху което е ситуирано трасето на автомагистралата;

Съгласно Писмо № ДОИ-01-2/20.01.2018 г. на Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ - Благоевград от реализацията на проект АМ „Струма“ Лот 2 са засегнати:

- ✓ пояс II на санитарно-охранителна зона с площ 0,6 дка около изградения нов шахтов кладенец за питейно-битово водоснабдяване на селата Усойка и Блажиево, определена със Заповед № СОЗ-С-237/24.04.2015 г;
- ✓ пояс III на санитарно-охранителна зона с площ 100 дка на находище на минерална вода „Благоевград“, която е в процедура за определяне на СОЗ.

В резултат от проверките от УО на ОПТ, извършени в периода 31.10÷01.11.2016г е констатирано, че:

- ✓ строителството по проекта е напълно завършено и обектът е в експлоатация;
- ✓ изпълнени са дейности по охумусяване и биологично укрепване на откосите (на Лот 2) и ландшафтно оформяне (на Лот 2 и Лот 4), като е констатирано наличието на новозасадени фиданки и храсти, както по откосите, така и по прилежащите терени на пътните възли на Лот 2. На пътните възли на Лот 4 голяма част от храстите и фиданките (част от ландшафтното оформяне) не са прихванали и са в процес на изсъхване. Липсва биологично укрепване на откосите на Лот 4 и частично на Лот 2 (например на км 54+500 дясно платно по направление София-Кулата), както и декоративно оформяне на различни символи на България на Лот 2, като регионалният мониторинг обясни, че то е в процес на изпълнение, но е необходимо технологично време за реализацията му. На откосите на Лот 2 и Лот 4, на които липсва изпълнено биологично укрепване, се наблюдава рехави саморасла растителност;
- ✓ от представените с писмо вх. № 04-25-347/23.11.2016г. Констативен протокол от 04.11.2016 г. за Лот 2 и Констативен протокол от 07.11.2016 г. и 10.11.2016 г. за Лот 4 са извършени дейности по биологично укрепване на откосите и ландшафтно оформяне, както и проверка за отстранени и неотстранени дефекти в периода за съобщаване на дефекти и гаранционния период е видно, че



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Бенефициентът е предприел необходимите мерки - на Лот 2 са поставени пилони и знамена и са отстранени появилите се дефекти в ландшафтното оформяне и биологичното укрепване на откосите, а на Лот 4 са засадени 10 000 фиданки по опасните откоси на траншеите;

- ✓ на км 61+400 (Лот 2) дясно платно по направлението София-Кулата, е установено-наличието на течаща вода по откоса при сухо време, което може да доведе в близко бъдеще до свличане на откоса в този участък и засипване на облицования отводнителен канал. Проблемът е възникнал в гаранционния срок.

Горната информация дава основание да се направи заключението, че по време на строителството и експлоатацията на обекта не са установени значими негативни въздействия върху земите, почвите и земните недра. Предписаните мерки се изпълняват, в т.ч. и по време на експлоатацията на обекта.

4. Модернизация на виадукти от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“: АМ „Тракия“ при км 61+327 и при км 67+027, АМ „Хемус“ при км 30+874 – с издадени разрешения за ползване

В Окончателен доклад по проекта, период 29.12.2015 г. - 31.01.2016 г. е дадена следната информация: „При извършен оглед на експлоатационното състояние на съоръженията и проведени изпитвания в следствие на настъпилото на 22.05.2012 г. силно земетресение с епицентър на 24 км в югозападна посока от гр. София е установена необходимост от извършване на дейности по модернизация на съоръженията. След силното земетресение на 22.05.2012г. и последвалите вторични трусове е направен първичен оглед на експлоатационното състояние на съоръженията по АМ „Хемус“ и АМ „Тракия“. На 29.05.2012г. е изготвен и представен доклад от експерти на Агенция „Пътна инфраструктура“ с предложения за сформирание на работна група за оглед и изготвяне на методика за оценка състоянията на съоръженията. През м. юли 2012 г. за трите виадукта е извършено първично обследване с цел изготвяне на Техническо задание и определяне на индикативни количества за необходимите групи възстановителни дейности. Изследването е възложено и проведено от Центъра за научни изследвания и проектиране към Университета по архитектура, строителство и геодезия. Дейностите по модернизация на виадуктите попадат изцяло в обхвата на съществуващите път и съоръжения и не се налага извършване на отчуждителни процедури. Има издадено писмо с изх. № РД-11-99/30.05.2013г. на Басейнова дирекция, в което е посочено, че не се изисква Разрешително за ползване на воден басейн.“

От реализацията на проекта няма въздействия върху земите, почвите и подземните води.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



5. Изграждане на АМ „Калотина-София, Лот 1 „Западна дъга на Софийския околновръстен път“

Териториите с променено предназначение са както следва:

- участък 1 - от km 59+600 до km 61+629,18 и от km 0+000 до km 0+780 (от АМ „Люлин“ до р. Какач) - в регулация без променено предназначение;
- участък 2 - от km 0+780 до km 6+309 (р. Какач до ССТ) - 300 дка;

Обезщетенията отчуждени земи са както следва:

- участък 1 - 120 дка,
- участък 2 - 340 дка.

За обекта има влезли в сила Решения на МОСВ № 34-ПР/2010 и № 6-ПР/2013 да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда.

В Решение 6-ПР/2013 г са поставени следните условия:

- ✓ 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.
- ✓ при реконструкцията на водопроводите да се предприемат всички необходими мерки с оглед предпазване от компрометиране на съоръженията и недопускане влошаване качеството на подаваната питейна вода.

Въздействието от реализацията на инвестиционното предложение върху околната среда се определя като краткосрочно (по време на строителството) без повторемост и интензивна честота и с незначителен ефект върху компонентите на околната среда.

Констатациите от обхода на обекта, извършен в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на 28.01.2014 г. показват, че:

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

6. Път Е85 (I-5) участък Кърджали - Подкова

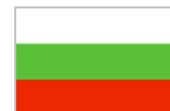
Обектът е разделен на два участъка:

- Участък 1 „Кърджали-разклон Джебел“ – рехабилитация и реконструкция, с дължина 8,2189 km;
- Участък 2 „Разклона Джебел – Подкова“ - ново строителство от 24,2 km и пътна връзка за с. Фотиново от 2,4 km.

Територията с променено предназначение е 290 дка.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Отчуждените обезщетени земи са 193 дка.

По силата на задължителните процедури по ЗООС, са издадени:

- ✓ Решение на МОСВ по ОВОС № 8-1/2001;
- ✓ Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на Решение по ОВОС на министъра на околната среда и водите № 8-1/2001 г. за реализирането на проект: „Път Е-85, разклона Джебел - Подкова - Маказа, от km 343+200 до km 384+839,98 и етапна връзка от km 0+000 до km 2+245,65“, отнасящо се до обект „Път 1-5 „Кърджали- Подкова“ от km 342+639 до km 367+427 и етапна връзка от km 0+000 до km 2+245,65 за е. Фотиново“;
- ✓ Решение № 6-ПР/2012 г. относно реконструкция на комуникации на други ведомства (съпътстваща инфраструктура) - пресичания на електропроводи, водопроводи, тръбопроводи, ТТ кабели и др.“ за обект „Път Е-85 (1-5) „Кърджали - Подкова“ от km 342+639,41 до km 367+427“ и пътна връзка „Фотиново“ от km 0+000 до km 2+368“;
- ✓ Решение № 4-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „Преоткосиране и допълнителни реконструкции на комуникации на други ведомства за обект „Път Е-85 (1-5) „Кърджали-Подкова“ от km 342 +639,41 до km 367 +427 и пътна връзка „Фотиново“ от km 0+000 до km 2+368“.

С тези решения е постановено да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда, при изпълнение на следните условия, отнасящи се до земи, почви и подземни води:

- ✓ дейностите по реконструкция на обектите на техническата инфраструктура, които са в близост до кладенци за питейно-битово водоснабдяване, да се съгласуват със съответните „В и К“ дружества;
- ✓ да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземните води от дейностите по реализацията на инвестиционното предложение;
- ✓ след приключване на строителните работи да бъдат почистени и рекултивирани терените за временно съхраняване на строителни материали и отпадъци;
- ✓ при реконструкция на водопроводите да се предприемат всички необходими мерки с оглед предпазване от компрометиране на съоръженията и недопускане влошаване качеството на подаваната питейна вода.

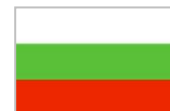
Оценката на въздействие върху околната среда показва, че реконструкцията на инженерните мрежи засяга геоложката основа и почвата. Въздействието е слабо, ограничено, краткотрайно (за срока на строителството) и може да се определи като незначително

Във Втория доклад по наблюдение и контрол е установено, че:

- ✓ изготвен е актуализиран проект за ландшафтно оформяне, който е съгласуван с РИОСВ –Хасково; проектът е разработен така, че се явява и като биологическо укрепване на пътните откоси. Проектът не е изпълнен или е изпълнен некачествено;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ 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.

Констатациите от обхода на обекта, извършен по време на изготвянето на Втори доклад за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда на 10.01.2014г. са:

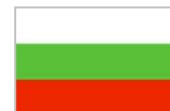
- ✓ това е най-тежкия обект за изпълнение, поради появата на много свлачища като „геоложка изненада“. Основните причини за тези явления са сложната геоложка основа – промяна в литологията, проява на тектонски обособени слаби зони, както и проява на плитски подземни води;
- ✓ въздействие върху геоложката 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 и подсичане на склоновете и проява на свличания по склоновете участъци и откоси на големи изкопи. На този етап се установява естествената стабилизация на откосите;
- ✓ 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;

В Окончателният доклад по проекта е дадена следната информация:

- ✓ Агенция „Пътна инфраструктура“ сключва договор с предмет: „Проучвателно - проектантски работи за обследване на причините за възникнали свлачищни процеси около км 351+800 на Път Е-85(І-5) “Кърджали – Подкова” и предложение за конкретни мероприятия за трайното укрепване и възстановяване на банкета на пътя. При изпълнение на проучвателно - проектантските дейности ще се спазват разпоредбите на Наредба № 12 от 03.07.2001 г. за проектиране на геозащитни строежи, сгради и съоръжения в свлачищни райони. С писмо от 22.07.2014г. фирмата изпълнител представя в АПИ инженерно-геоложко проучване и проект за трайно укрепване и възстановяване на банкета на пътя. Свлачището е определено от клас III, Група 4-5, категория А. За спиране на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



свлачищните процеси е приета силова укрепителна система с дължина 60 m, разположена възможно най-близо до пътя. СМР на обекта са изпълнени в съответствие с одобрения инвестиционен проект;

- ✓ проведена е открита процедура с предмет „Определяне на изпълнител за Проектиране и строителство (инженеринг) на нови пътни връзки и мерки за укрепване, отводняване и стабилизиране на пътни участъци с проблемни геотехнически и хидрогеоложки условия и удължаване мост над река Върбица на 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“. На 18.10.2013 г. е подписан договор с Изпълнителя;
- ✓ за изпълнението на договор за „Проектиране и строителство (инженеринг) на нови пътни връзки и мерки за укрепване, отводняване и стабилизиране на пътни участъци с проблемни геотехнически и хидрогеоложки условия и удължаване мост над река Върбица ” на 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“ е подписан Акт образец 15.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха направени следните констатации:

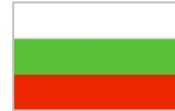
- ✓ независимо от предприетите действия все още на места се наблюдават свлачищни процеси и явления. (вж. сн.25, 26);
- ✓ наблюдава се ерозионна дейност (вж. сн.27)



Снимка 21. Свличане на земни маси



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 22 Свличане на земни маси



Снимка 23. Проява на ерозионни процеси



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Обобщено, теренът, през който минава трасето на пътя е проблемен по отношение на проявените свлачищни и ерозионни процеси и явления, което налага своевременно прилагане на укрепителни и превантивни действия от страна на Бенефициента.

7. Обходен път на гр. Враца - път I-1 (Е 79)

След проведени процедури по ОВОС, МОСВ издава Решение № 10-ПР/2010, което постановява да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Изграждане на обходен път на гр. Враца от km 141+300 (0+000) до km 147+600 (6+816.6), включително реконструкция на засегнатата техническа инфраструктура“. Няма постановени мерки и условия.

Оценката на въздействието върху околната среда показва, че в резултат на реализация на предложението типът на ландшафта няма да се промени, тъй като трасето се развива в урбанизиран район, където вследствие на човешката дейност съществува само агроландшафт.

Констатации от обхода на обекта, извършен за целите на Втори доклад по наблюдението и контрола на 14.10.2013 г, показват, че:

- ✓ към момента на обхода се е извършвало 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.;
- ✓ при км 4+020 – слаби почви, в резултат на които се получава заблацияване. 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.

Съгласно Окончателен доклад по проекта /18.01.2013 г. - 31.08.2015 г./ :

- ✓ за предпазване на жилищна постройка и укрепване откоса на изкопа в зоната на частен имот 12259.1002.340, при км 2+210 – км 2+230 е проектирана и изградена укрепителна бетонова стена. Стената е изпълнена в пълно съответствие с проекта. С оглед стабилизиране земните скатове и предпазване на отводнителните окопи по протежение на имота от затлачване, със заповед № 23/23.05.2014 г са проектирани и поставени допълнително един ред габиони;
- ✓ изпълнен е проектът за озеленяване и ландшафтно оформяне на трасето. Предвидената и подходяща за района растителност по откосите на пътя е изпълнена, съгласно проекта. Кръговото кръстовище е оформено в средата на кръга с подходяща нискостеблена растителност.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, не бяха установени проблеми, отнасящи се до земите, почвите и подземните води.

8. Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (Е 79)

Съгласно Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 29-ПР/22.10.2008 г. на МОСВ е постановено да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение: „Път I-1: Обходен път на гр. Монтана (Е-79) в участък от км 102+350 до км 114+246“;

С Решение ОВОС № 9-4/2012 г. на МОСВ е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение при следните условия:

- ✓ да се предвиди разделно събиране и транспортиране на земните маси и отпадъците от строителството и разрушаване и да не се допуска смесването им;
- ✓ да се изготви проект за техническа и биологична рекултивация за цялото трасе на пътя, съгласно изискванията на Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт. Проектът да включва и местата за временно съхраняване на строителни материали и отпадъци, както и строителни площадки, ако такива се предвиждат извън сервитута на пътя;
- ✓ образуваните на обекта отпадъци да се събират разделно по вид и произход с оглед на тяхното по нататъшно оползотворяване и обезвреждане само на площадки, изградени в съответствие с нормативната уредба по управление на отпадъците;
- ✓ да се изготви аварийен план, включващ мерки за намаляване на отрицателните последици и ликвидиране на аварийни ситуации при разливи на гориво-смазочни материали и недопускане на пожари, система за отстраняване на последствия от аварийни разливи на разливи в околното пространство. Планът да предвижда и своевременно уведомяване на компетентните органи, в т. ч. РИОСВ-Монтана и Басейнова дирекция за управление на водите в Дунавски район, за аварийни разливи, както и технически възможности за отстраняване на разливите и възстановяване на средата;
- ✓ да бъде предвидено своевременно укрепване на откосите с цел предотвратяване възникването на ерозионни процеси.

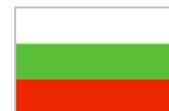
Констатациите от проверки на място от РИОСВ-Монтана, показват следното:

● В Констативен протокол № ОВОС-4/22.08.2014 г.:

- ✓ изкопните работи са изпълнени на 35 %. Отнет е хумусния пласт на дебелина 50 cm; изпълнение 90 %;
- ✓ разработени са Ландшафтно-озеленителен проект и Проект за техническа и биологична рекултивация;



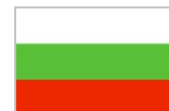
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ община Монтана е определила места за извозване на хумуса, земните маси и строителните отпадъци в местността „Неделището“, землище на с. Крапчене;
 - ✓ генерираните строителни отпадъци и земни маси се транспортират веднага до определените от община Монтана площадки в местността „Неделището“;
 - ✓ в момента на проверката не са установени разливи на масла и горива в проверените участъци. На временните площадки за престой на техниката, разположени по трасето, няма отпадъци;
 - ✓ изготвен е План за собствен мониторинг, съгласуван от РИОСВ-Монтана с писмо изх. № 667/20.04.2013 г. и утвърден от ИАОС с писмо изх. № 12-00-8740/27.09.2013 г., който е в процес на изпълнение.
- В Констативен протокол № ОВОС-4/30.11.2015 г.:
- ✓ извършва се техническа рекултивация, като изветия хумус се използва за насипване на разделителната ивица между платната и за охумусяване на откосите на скалните насипи. Предстои биологична рекултивация;
 - ✓ по цялото трасе не се установи нерегламентирано изхвърлени отпадъци, както и разливи на масла и горива.
- В Окончателния доклад по проекта - 22.08.2013 г. - 12.12.2015 г. е констатирано, че:
- ✓ са извършени инженерно-геоложки проучвания на мост на р. Огоста при км 111+812, пътен подлез на км 102+750, пътен подлез при възел на км 108+392, пътен подлез при възел на км 110+010, пътен подлез при възел на км 113+961, селскостопански надлез при км 105+630, селскостопански надлез при км 112+800, надлез на ЖП линия при км 110+814;
 - ✓ по отношение на участък от км 108+660 до км 109+000 - с писмо с вх. № 53-00-10168/29.08.2014г., Изпълнителят по Договор № РД-33-12/27.08.2013г. е уведомил Агенцията, че при изпълнение на СМР са установени високи нива на подпочвени води, завиряване на речната тераса и невъзможност за оттичане в участъка от км 108+660 до км 109+000, в резултат на продължителни проливни дъждове. От страна на АПИ е поискано становище от проектанта и от строителния надзор на обекта. В отговор, фирмата, изпълняваща строителен надзор, дава становище с вх. № 53-00-11300/01.10.2014 г., изцяло подкрепено от изпълнителя. В същото се излагат аргументи за това, че са налице основания за възлагане на СМР и проектиране на работи, извън тези в проектната документация на обекта. В тази връзка, проектантът посочва, че твърдените от изпълнителя обстоятелства са коректни и изпълнението само на предвидените в проекта мероприятия може да доведе до допълнителни слягания на насипа.
 - ✓ по отношение на участък от км 109+000 до км 109+300 - с писмо с вх. № 53-00-14157/11.12.2014г., Изпълнителят сигнализира за свличане на оформена берма при изпълнение на изкопни работи и изграждане на откос в участъка от км



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

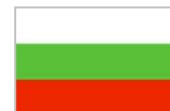


109+100 до км 109+200 от трасето на бъдещия обходен път на гр. Монтана. От страна на Агенцията, с писмо с изх. № 53-00-14254/12.12.2014 г. от проектанта на обекта и от строителния надзор са изисквани становища по отношение на констатациите в писмата на строителя. В отговор, с писма с вх. № 53-00-14283/12.12.2014г. и вх. № 53-00-14424/16.12.2014 г., съответно от страна на проектанта и строителния надзор, Агенция „Пътна инфраструктура“ е уведомена за извършени оглед на място и допълнителни инженерно-геоложки проучвания, с оглед установяване на причините довели до свличането и предприемане на мерки за осигуряване стабилитета на откосите на пътя. С писмо с вх. № 53-00-2166/25.02.2015г. от страна на строителния надзор в АПИ е представено окончателното становище на проектанта за участъци от км 108+660 до км 109+000 и от км 109+000 до км 109+300, придружено от инженерно-геолошко проучване за участъка от км 108+840 до км 108+960 и при км 109+130. Съгласно предоставеното становище, проектантът предлага следните мерки за подобряване на земната основа и осигуряване устойчивостта на откосите:

- ✓ за участъка от км 108+660 до км 109+000 - частично стабилизиране на теренната основа под проектния насип, главно с цел подобряване на деформационните й свойства. Предвижда се предварително да се стабилизира основата чрез отнемане на неподходящ материал и замяната му със скална маса фр. 30-400 mm и дебелина на пласта 1,20 m., над който да се положи геоклетка;
- ✓ за заздравяване на стария насип се предвижда развалянето му около 1m и полагане на армиращи геомрежи, както и изграждане на армирана конструкция, гарантираща преразпределението на товарите от бъдещия насип. Десните откоси на проектния насип са с недостиг на устойчивост поради преовлажняване на земната основа и се препоръчва да се предвиди и допълнително укрепване на откосите или промяна на тяхната конфигурация. Предлага се изграждане на армонасипна конструкция, осигуряваща стабилитета на откоса, което е довело до освобождаване на сервитут за изграждане на отводнителен канал пред петата му, служещ за понижаване нивото на подпочвените води.
- ✓ за участъка от км 109+000 до км 109+300 - изграждане на пилотно-анкерна укрепителна стена с височина около 2 m над бермата с диаметър на пилотите Ш 60, разположени в един ред през около 1m и дължина на пилота 15 m. Анкерите са с дължина 15 m, разположени през 1 m. Зад стената да се изградят дренажни ребра през 10 m от първа берма за отвеждане на подпочвените води до подкопния дренаж.
- ✓ за осигуряване против преливане на стената и възстановяване на компрометираните откоси зад стената да се изгради контрафорстен насип от дренажен материал.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



С оглед гореизложеното, на 12.08.2015 г. е подписан Договор между Възложителя – Агенция „Пътна инфраструктура“ и Изпълнителя на обекта. Всички дейности по договора са приключени в срок, съгласно изискванията в него.

От проверката, извършена от УО на ОПТИ на 20.09.2016г. се констатира, че ландшафтното оформяне на директното трасе и пътните възли, както и биологичното укрепване на пътните откоси на определени локации от проекта са оскъдни или липсват. Препоръчано е Бенефициентът да предприеме мерки за възстановяване на липсващите храсти, дървета, затревяване и до 30 ноември 2016 г. да предостави на УО необходимия доказателствен и снимков материал за изпълнение на препоръката.

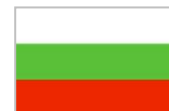
При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха установени някои проблеми, отнасящи се до земите и почвите като например запълнени и непочистени отводнителни канавки, непочистени строителни отпадъци (сн.28) и неизпълнено биологично укрепване на пътни откоси (сн.29), което налага са да предприемат и съответните действия по отстраняването на тези проблеми.



Снимка 24. Непочистени строителни отпадъци



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 25. Неизпълнено биологично укрепване на откос

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

Към момента за реализацията на проекта територията с променено предназначение е 617 дка. Отчуждените обезщетени земи са 191 дка.

Първи етап от км 0+000 до км 7+670 е изграден преди около 30 години като по проект той само е рехабилитиран и са ремонтирани големите съоръжения, поставени са бетонови канавки и италиански улеи за отвеждане на атмосферните води.

Вторият етап – от км 7+670 до км 10+940 е бил изграден до биндер преди около 20 години като към момента, след рехабилитация и реконструкция вече е завършен.

В момента се работи по трети етап от км 10+940 до км 16+010 като от км 12+420 до км 12+960 се изгражда тунел.

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение по оценка на въздействието върху околната среда № 4-2/2012г., с което е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Път I -5 „ Обходен път на гр. Габрово от км 0+000 до км 30+673,48 с тунел под вр. Шипка, етапна връзка при км 20+120 и съпътстващата инфраструктура (въздушни ел. проводни, т.т линии и хидросъоръжения - за I-ви и II-ри етап - рехабилитация на съществуващото трасе, за III- етап (от км 10+939 до км 16+010) - по „син“ вариант, за IV етап (от км 16+010 до км 20+120) и етапна връзка (от км 0+000 до км 3+130) - по „червен“ вариант и за V етап с тунел под вр. Шипка с дължина 3220 м (от км 20+120 до км 24+400 и от км 27+620 до км 30+673,48) - по „червен“ вариант“ при следните условия:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



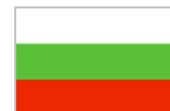
- ✓ в участъците, които засягат или са до защитени зони, които минават през СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, да се предвидят събиратели-изпарители за отвеждане на дъждовните води;
- ✓ при засягане от трасето и съоръженията към него на зони за защита на водите - I-ви, II-ри и/или III-ти пояс на СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, проектът на трасето да се съгласува с БДУВ „Дунавски район“-гр. Плевен и БДУВ „Източнобеломорски район“-гр. Пловдив;
- ✓ 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;
- ✓ 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;
- ✓ строителните дейности, засягащи повърхностни водни обекти, да се извършат след получаване на съответните разрешителни за ползване на воден обект, съгласно чл. 46, ал.1 от Закона за водите;
- ✓ 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;
- ✓ да се изготви План за собствен мониторинг, съобразен с препоръките в доклада за ОВОС. Планът да се съгласува с БДУВ „Дунавски район“-гр. Плевен и БДУВ „Източнобеломорски район“-гр. Пловдив, РИОСВ-Стара Загора и РИОСВ-Велико Търново. Съгласуваният план да се представи в ИАОС за утвърждаване по компетентност.

Констатациите, направени в резултат от обхода на обекта, извършен на 08.01.2013г за целите на Втори доклад по наблюдението и контрола показват следното:

- ✓ Първи етап - изграден е преди 25 години. Изпълнена е рехабилитация и ремонт на големите съоръжения;
- ✓ Втори етап - участъкът е изграден до биндер преди 15 години. Почти е приключила рехабилитацията на основното трасе, включваща възстановяване и подобряване на транспортно – експлоатационните качества на пътното 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.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ 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.

Не са дадени препоръки към проекта.

Констативния протокол № ОВОС-НП-2/10.05.2017 г. на РИОСВ - Велико Търново, показва, че:

- ✓ в момента на проверката се извършват интензивни строителни дейности по реализиране на проекта в участъци 3 и 4;
- ✓ трасето не преминава и не засяга СОЗ около водоизточници за питейно-битово водоснабдяване;
- ✓ констатирано е наличието на скални и земни маси от дясната страна на пътя след изграждащия се тунел около km 13. Временната площадка е съгласувана със собственика на имота.

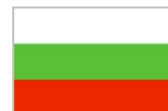
При обхода на трасето, извършен на 18.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, не бяха установени значими проблеми, отнасящи се до земите, почвите и подземните води освен типичните за строителния период прояви и въздействия като изпълнение на откоси, отреждане на площадки за изкопани земни маси и др., които подлежат на управление. (вж. сн.30, 31, 32)



Снимка 26. Поглед към входа на тунела на км 12+420



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



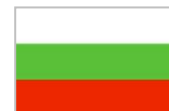
Снимка 27 Поглед към трасето на пътя



Снимка 28. Поглед към временна площадка за земни маси



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

1. Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“

След проведена процедура по ОВОС, МОСВ издава Решение № СО-35-ОС/2010г., с което съгласува ИП за: „Разширение на метрото в гр. София: участък ж.к. Младост I - ж.к. Дружба - Летище София“.

С Решение № 45- ПР /2012 г. се постановява 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. Няма мерки и условия.

Оценката на въздействие върху околната среда е:

- ✓ осъществяването на инвестиционното предложение няма да доведе до значителни негативни въздействия върху компонентите на околната среда и очакваните изменения в тази насока по различните критерии - вид, обхват, вероятност на проява, продължителност, честота и обратимост на въздействието ще бъдат в нормативно допустимите граници;
- ✓ при експлоатацията не се очаква необратимо или продължително въздействие върху почвите в района на метростанциите. Възможните замърсявания с отпадъци или отгъпване на зелени площи имат временен и локален ефект с възможност за самовъзстановяване.

Констатациите от обхода на обекта, извършен на 21.01.2014г в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола са както следва:

- ✓ 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.
- ✓ 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.
- ✓ при строителството на метростанциите и тунелите съществува известен риск от слягане на земната основа в съседство със строежа;
- ✓ 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;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ 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 своевременно 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 журнари, ще се извършва замерване на нивото и лабораторно изследване на водите.
- ✓ непрекъснато се извършва мониторинг върху подземните води и по специално върху водните нива.

Дадени са следните препоръки:

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;
- 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.

2. Да продължи мониторинга на слягането на сградите и на терена

Към датата на изготвяне на настоящия доклад не бяха получени данни от провеждания мониторинг.

2. Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България-Пловдив

В изпълнение на процедурите по ОВОС е издадено Решение № ПВ-5-ЕО/2010 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.

Съгласно информация от Окончателен доклад по проекта - 23.04.2014 г - 31.12.2016 г:

- ✓ на 30.09.2016 г е подписан Конститутивен протокол, образец 15, за установяване на годността за ползване на строежа по Наредба № 3 от 31.07.2003 г за етап IV „Реконструкция на общински път PDV-1251“;
- ✓ на 28.10.2016 г са подписани Конститутивни протоколи, образец 15, за установяване на годността за ползване на строежа по Наредба № 3 от 31.07.2003 г за Етап I „Изграждане на пътна връзка, паркинг, административна сграда, КПП, бензиностанция и автомивка“ и Етап III „Изграждане на товаро-



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



разтоварни площадка“ и съответно Етап II „Изграждане на железен път, контактна мрежа и телекомуникации“;

- ✓ на 24.11.2016 г Консултант/Инженер по ФИДИК е издаден сертификат за приемане на целия обект по ФИДИК.

Въздействие върху земите, почвите и подземните води е имало само по време на строителството и само в рамките на строителното петно. По време на експлоатацията на терминала въздействие върху земите, почвите и подземните води не се очаква.

3. Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата: Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа, Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап

С проекта се постига пълно архитектурно обновяване на приемните сгради и гаровите комплекси при използване на висококачествени енергоефективни съвременни материали и технологии. Реализацията му не изискваше допълнителни площи за временни дейности по време на строителството.

Имотите, обект на гаровите комплекси - Централна гара София, гара Бургас пътническа и гара Пазарджик, са с трайно предназначение на територията: урбанизирана - имоти публична държавна собственост. С реализирането на проекта не се създава нова схема на съществуващата пътна инфраструктура и не се налага изграждането на нова такава. Рехабилитацията на гаровите комплекси е съобразена със съществуващите градоустройствени решения.

От Регионалните инспекции по околната среда (РИОСВ) - София, Бургас и Пазарджик са издадени следните Решения:

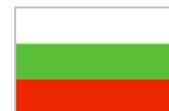
- Решение № СО-94-ПР/17.08.2012 г на РИОСВ-София: Да не се извършва оценка на въздействието на околната среда, тъй като няма вероятност инвестиционното предложение да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони;

- Решение № 7619/11.12.2012 г на РИОСВ-Бургас: На основание чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС преценката на компетентния орган е, че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС;

- Решение №КД-01-3329/17.08.2012г на РИОСВ-Пазарджик: Предвид местоположението и характера на инвестиционното предложение няма вероятност от въздействия върху защитени зони BG0002057 „Бесапарски ридове“ и BG0000426 „Река Марица“, поради което не следва да се провежда процедура по Глава втора или трета от Наредбата за ОС.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



В посочените решения на РИОСВ - София, Бургас и Пазарджик е предвидена следната мярка, имаща отношение и към земите и почвите: да се спазват изискванията на закона за управление на отпадъците.

Изпълнителите на трите обекта са създали необходимата организация за разделно събиране на отпадъците, като подлежащите на рециклиране са извозвани за вторични суровини, останалите са предавани на депа за строителни отпадъци.

Гаровите комплекси на Централна гара София, на гара Бургас пътническа и на гара Пазарджик са включени към градските водопроводни и канализационни мрежи.

По време на изпълнението на проекта не е установено замърсяване на територии, изискващи специално почистване. Няма засегнати защитени вододайни зони, както и проучвани и утвърдени минерални ресурси.

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

1. Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“.

Дейностите по изграждане на мрежата не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложения № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда и не подлежат на регламентираните в Глава шеста от ЗООС - Процедури по „Екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда“.

Съгласно Окончателен доклад по проекта - 09.10.2013 г - 30.09.2015г, констатациите, свързани със земите, почвите и подземните води са както следва:

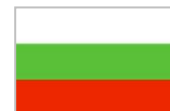
- ✓ обектите от проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“ нямат замърсяващо вещество, за което да има превишаване на емисионните норми. В периода на експлоатация не се очаква организиран източник на замърсяване.
- ✓ Спазени са изискванията за опазване на околната среда.

2. Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав-БУЛРИС“-приключен

Становищата от РИОСВ - Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе се обединяват около становището, че: Обектите за интервенция не попадат в обхвата на: Приложение 1 към чл. 92 т.1 и Приложение 2 към чл. 93, ал. 1, т. 1 и 2 от ЗООС и не подлежат на регламентиране в Глава 6 от ЗООС „Процедури по оценка на въздействието на околната среда и екологична оценка“. Посочените имоти не попадат в защитена територия по смисъла на ЗЗТ. Не попадат в защитена зона по смисъла на ЗБР. На основание на чл. 2, ал. 2 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения е



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



предмета и целите на опазване на защитените зони не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

Окончателен доклад по проекта - 04.10.2011 г - 21.12.2015 г:

- *Устойчиво развитие: опазване на околната среда и безопасност:* Неприложимо.

3. Проект „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3)

Становище на МОСВ с изх.№ 05-08-5022/ 02.09.2011 г, на РИОСВ-Варна и на РИОСВ-Бургас: Обектът не попада в обхвата на Приложение 1 и Приложение 2 на ЗООС и не подлежи на регламентиране в Глава шеста от ЗООС - Процедури по „Екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда“.

Съгласно Окончателен доклад по проекта - 26.06.2012г. - 31.12.2015г., по отношение земите и почвите, както и по отношение подземните води е констатирано, че: обектите от проект „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3” нямат замърсяващо вещество, за което да има превишаване на емисионните норми. В периода на експлоатация не се очаква организиран източник на замърсяване.

6.1.4. Въздействие върху биоразнообразие

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

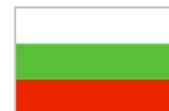
1. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“

След провеждане на процедурите по ОВОС, МОСВ издава Решение № 27-ПР/2009 г за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, което постановява „Да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони“. Дадени са и съответните условия и мерки, които следва да се изпълняват по време на строителството на обекта.

Посоченото е потвърдено и от Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда, като не са дадени конкретни препоръки по отношение биоразнообразието.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Съгласно информация от Окончателен доклад по проекта, изготвен през м. януари 2017г., всички съгласувани с РИОСВ проходи и съоръжения за преминаване на дребни животни са изградени, а канавките предходите са запръстени на 2,5 м с цел създаване на възможност за преминаване на видовете.

По данни от НКЖИ АД няма аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за негативно въздействие върху биоразнообразието.

2. Проект „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“

МОСВ издава Решение на МОСВ № 12-ПР/2010 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, което постановява да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение в участъка Септември-Пловдив, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

За участъка София-Елин Пелин е издадено Решение на МОСВ №13-ПР/2010, в последствие и Решение №11-ПР/2015, с които е постановено да не се извършва ОВОС, т.к. дейностите по проекта касаят рехабилитация и модернизация на съществуващо трасе.

Изпълнението на постановените в Решението по преценяване необходимостта от ОВОС условия е контролирано от РИОСВ-Пазарджик, където с Констативен протокол 3/ГТ/2015 от 30.04.2015г. е установено, че *„в рамките на жп участък от км 119+624 до км 130+727 са осигурени 16 броя съоръжения за преминаване на дребни животни. 14 броя от тях са съществуващи водоотводни съоръжения и 2 броя новоизградени проходи. Прходите представляват бетонови тръби Ш500, запълнени с пясък за лесно придвижване на дребните видове животни. Съоръженията имат вход и изход, изградени чрез стоманобетонови крила. Бяха видени следи от животни, което говори, че прокарите са ефективни“*.

По данни от НКЖИ АД няма аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за негативно въздействие върху биоразнообразието.

3. Проект „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2, участък „Първомай-Свиленград“

Вторият доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда констатира, че мерките, залегнали в Решение по ОВОС на МОСВ са изпълнени.

На база теренните изследвания и наблюдения, проведени през м. май 2018 г. са направени следните констатации по отношение биоразнообразието:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- 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.
- 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.

Изпълнение на мерките залегнали в Решение по ОВОС на МОСВ и Решение по ОС № 67-ОС/2008.

Резултати:

Мерките са изпълнени според Решението по ОВОС. По трасето има изградени проходи за дребни животни с диаметър 50 и 80 см. Има изградени и тръбни водостоци с бетонови крила. (сн. 33)



Снимка 29 .Различни видове проходи за дребни животни, изградени по трасето на Ж.П. линията

В изпълнение на мярка 15 от Решение №67-ОС/2008 на МОСВ през 2015г. е извършено залесяване на площ от 65 дка. При проверка на място от страна на експерти на РИОСВ е установено, че в участъка Димитровград-Харманли значителна част от фиданките в залесените терени са с пречупени върхове, изпочупени или смачкани от хора и селскостопански животни (Констативен протокол 1237/23.11.2017г.). От страна на НКЖИ са изпълнени дадените предписания за засилване на контрола по опазване на насажденията, в това число и чрез съдействие от РДГ. Предстои инвентаризация на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



насажденията и предприемане на съответните действия. За участъка Харманли-Свиленград по-голямата част от фиданките (60%) в залесените територии са жизнени. Предстои инвентаризация от страна на РДГ-Кърджали (Констативен протокол на РИОСВ-Хасково №1238/23.11.2017г.).

Във 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 транспорт са дадени препоръки, отнасящи се до неизпълнени условия от Решенията по ОВОС, както следва:

За фаза 4.1:

1. *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 ѝ от видовете, предмет на опазване.*

Проверката на място установи, че условието не е изпълнено, не е извършвано залесяване с растителност около входовете и изходите на всички прокари, водостоци и съоръжения. По препоръка на РИОСВ-Хасково (Констативен протокол №312/22.04.2015г.) е изградена направляваща ограда от мрежа с височина 50 см., която обаче често е свлечена или липсваща (открадната) (вж. сн 35)



Снимка 30 Паднали насочващи мрежи

2. *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*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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.

Условието е изпълнено. Ограничаването на достъпа на костенурки до ръба на стената е изпълнено чрез надграждане с бетонова призма. (вж. сн. 35)



Снимка 31 Подпорна стена

3. С цел предотвратяване смъртността на бавноподвижни животни при строителството, следствие 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.

Мярката е изпълнена преди отчетния период.

4. Канавките са с отвесни стени и е невъзможно преодоляването им от дребни животни.

Мярката не е изпълнена, канавките са изградени по проект и съобразно сервитута на трасето. (сн. 36)





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 32 Отводнителни канавки с отвесни стени

Фаза 4.2

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.

Условието е изпълнено (вж. сн.37)



Снимка 33 Поглед към канала

Като резултат от огледите на място, проведени през м. май 2018г., беше констатирано още и че:

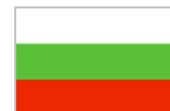
1. В прокарите през които тече вода няма достатъчно удобни пътечки отстрани за преминаване на дребни бозайници и влечуги.
2. Част от проходите са засегнати от вандализъм (сн.38)
3. Изпълнени са мерки за обезопасяване на стълбовете и контактната мрежа по отношение безопасността на птиците.
4. Проходите като цяло са ефективни, т.к. на места бяха наблюдавани следи от преминаване на дребни животни, което говори, че тези проходи са ефективни.



Снимка 34. Счупена и открадната пътечка за дребни животни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Приоритетна ос 2 – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”

1. Изграждане на Автомагистрала „Марица“, Лот 1 и Лот 2.

В изпълнение на Решение по ОВОС на Министъра на околната среда и водите № 37/1994 г. на актуализирания доклад по ОВОС и Решение № 04-ОС/2007 за Оценка за съвместимост, МОСВ постановява следните условия и мерки, насочени към опазване на околната среда и биоразнообразието:

- „Да се предвидят проходи за различни видове животни в зависимост от спецификите на местообитанията в участъците със значително биологично разнообразие: км 9+000-10+000 -3 прохода; км 13+200 - 13+800 - 2 прохода; около км 18+400 - 1 проход; км 18+800-19+600 - 3 прохода; км 32+100 -33+200 - 3 прохода; км 41+000 - 42+500 - 6 прохода; от км 44+800- 51+000 - 6 прохода; от км 51+000 - 52+000- 2 бр; км 53+000 - 54+200 - 4 бр; км 56+000 - 57+100-3 бр; км 60+900 - 62+400 - 4 броя :

- Многовидови сухи подлези с ключови видове за опазване на вълк, сухоземни костенурки, влечуги, дребни бозайници, прилепи.

- Многовидови проходи под мостовете на реки.

- Тръби за преминаване на костенурки - на всеки 200 метра, ако няма друго подходящо многофункционално съоръжение.

- Да се определят подходящите места за създаването на линейни структури от дървесно-храстова растителност, в обхвата на автомагистралата, водещи към подходите на проектираните надлези, подлези и проходи за животни;

- Преминаването на трасето върху дерета и водни обекти да бъде проектирано с премостване с достатъчно дълги и високи съоръжения с цел запазване на водното течение (дори при сухи дерета) и крайречната растителност и осигуряване на възможност за свободно преминаване на бозайници, земноводни и влечуги;

- При преминаването на трасето покрай микроязовира от 9+000 до км 10+000 да се осигури отстояние на фундаментите на моста на поне 25 м от бреговете на микроязовира при максимален обем.

- Да се предвиди поддържането на ивица от 25 метра от банкета на магистралата, в обхвата на магистралата, без дървесно храстова растителност в следните участъци от трасето: км 18+800-19+600; км 32+100 - 33+200; км 41+000 - 42+500 км 44+800-51+000; км 51+000-52+000; км53+000“

Изпълнението на постановените условия, отнасящи се до биоразнообразието е проследено от РИОСВ-Хасково (Констативни протоколи №884/18.10.2012г. 734/07.08.2014г.). Няма дадени препоръки.

Във Втори доклад по наблюдение и контрол са направени следните констатации:

„Лот 1: 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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



водостоците и проходите са на близко разстояние – 20 м. 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 и така да станат подходящи за преминаването на влечуги, земноводни и дребни бозайници. Независимо от това, че е съгласувано 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.

Лот 2: Освен водостоците, са проектирани и изградени към момента 6 прохода с диаметър 100 и 150 см. Прходите излизат пред канавките. За да успеят животните да ги преодолеят, ще се наложи премостване 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. 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“.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха направени следните констатации:

- Мрежите за птици от км 9+000 до км 9+800 са в много лошо състояние и не могат да изпълняват предназначението си (сн. 39).

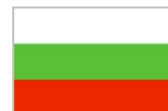


Снимка 35 Мрежи за птици в лошо състояние

- Прходите са изпълнени на указаните места с някои разминавания в километрите, както и са поставени допълнителни проходи извън посочените в мерките – км. 15+740, 17+315, 30+535. Не са засипани с пръст или пясък за да се премахнат неравностите на тръбата и да станат подходящи за преминаването на влечуги,



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



земноводни и дребни бозайници с изключение на проходите при км 10+000 и 15+740 (сн. 40).



Снимка 36 Незапръстен и запръстен проход

- Премостването на канавките е изпълнено (сн. 41)

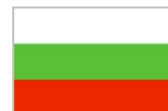


Снимка 37 Премостване на канавки.

- При преминаването на трасето покрай микроязовира от 9+000 до км 10+000 отстоянието на фундаментите на моста е на около 25 м от бреговете на микроязовира при максимален обем (сн. 42).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 38 Фундаменти на мост

- Мрежите за птици при км 11+400 до 11+900 и от км 22+200 до 22+600 са в добро състояние.

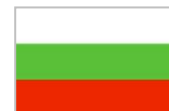
- Заешката мрежа на места е паднала или скъсана. На канавките има дупки под мрежите, което създава предпоставка за навлизане на животни на пътното платно. Няма насочващи мрежи при мостовете (сн. 43).



Снимка 39 Заешката мрежа е паднала или напълно липсва



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- На места (км 17+315), допълнителните пътечки, поставени в проходите за преминаване на дребни животни не могат да изпълняват функцията си (сн. 44).



Снимка 40 Неэффективна допълнителна пътечка

- пред отворите на някои от проходите бяха намерени следи от дребни животни, което означава, че те са ефективни.

2. Автомагистрала „Хемус“, Участък „СОП-пътен възел „Яна“

АМ „Хемус“ от км 000 до км 8 + 500. Обектът е в експлоатация. Поставени са оградни мрежи за птици, двустранно в началото на трасето.

При обхода на трасето, извършен на 02.05.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха направени следните констатации, по изпълнение на предписанията от Втория доклад за наблюдение и контрол:

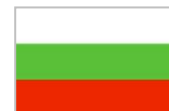
- водостоците на места завършват с казанчета, което се превръща в своеобразен капан за дребни животни (сн. 45).



Снимка 41 Проблемни водостоци



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- комбинираните проходни съоръжения завършват с наводнена канавка, което е невъзможно препятствие за дребните бозайници и влечуги (Сн. 46).



Снимка 42 Наводнена канавка

- на места защитните капаци са отместени, което създава предпоставка за пропадане на дребни животни в отвора (сн. 47).
- на места канавките не са почистени (сн. 47).



Снимка 43 Преместени капаци и непочистени канавки

3. Автомагистрала „Струма“, Лот 1, Лот 2 и Лот 4

Изпълнението на постановените в Решенията на МОСВ условия и мерки е проследено от РИОСВ-Благоевград. Констатациите от проверките на място са, че всички условия и мерки, отнасящи се до биоразнообразието са съобразени и изпълнени. (Констативни протоколи №06-05/11.06.2014 г. и №05-05/22.04.2015 г. за Лот 2 и Констативни протоколи №04-05/16.04.2014 г. и №10-05/03.09.2014г. за Лот 4).

Съгласно Окончателния доклад по проекта период 01.1.2011 г - 31.01.2016г., в изпълнение изискванията от Решение по ОВОС № 1-1/2008 год. на МОСВ на Лот 1 са изградени:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Многовидов надлез за опазване на мечки при км. 314+070;
- Подлез за опазване на вълци при км. 315+900;
- Предпазна мрежа за спиране попадането на костенурки върху платното - от км. 318+000 до км. 320+000 в ляво и в дясно;
- Проходи за преминаване на костенурки: стоманобетонени водостоци Ш 150 см: 306+200; 306+300; 306+600; 306+720; 306+960; 307+220; 307+440; 307+560; 307+760; 307+980; 208+260; 308+800; 309+600; 309+960; 310+200; 310+700; 311+020; 311+360; 311+900; 312+200; 312+560; 312+940; 313+240; 314+340; 316+020; 316+160; 316+920; 318+180; 318+580; 320+320 и 321+420.

На Лот 2 са изградени общо 103 бр. водостоци, в т.ч.: тръбни водостоци Ш 150 – 55 бр.; тръбни водостоци Ш 100 – 19 бр.; тръбен дюкер Ш 50 – 3 бр.; правоъгълни водостоци L = 2 m – 15 бр.; правоъгълен водосток L = 3 m – 1 бр.; правоъгълни водостоци L = 4 m – 9 бр.; правоъгълен водосток L = 6 m – 1 бр.

Изградени са и два тунела от км 324+460 до км 324+840 и от км 351+115 до км 351+470.

На Лот 4 са изградени:

- Нови сухи проходи за преминаване на животни-тръбен водосток на км 424+580, на км 433+220, на км 436+520 и на км 437+800
- Предпазни мрежи за птици с височина 3 м. от км 433+160 до км 433+150 дясно; от км 433+500 до км 434+500 дясно и от км 434+500 до км 434+850 дясно
- Защитни екрани на надлези – 425+920 -52 м двустранно; 428+880 - 58 м двустранно; 432+170 - 56 м двустранно и км 435+020 -62 м двустранно с Н 2,50 м.
- Предпазна мрежа при предпазна ограда
- Насочващи биокоридори – 19 бр. към водостоци на км : 424+800; 426+511; 427+238; 428+264; 428+492; 429+482,79; 429+784,30; 431+453,82; 432+067,24; 432+590,24; 432+710; 434+180; 434+360; 434+520; 436+760; 437+060; 437+360; 438+240 и 438+700.

Лот 1 е бил в експлоатация по време на изготвянето на Втори доклад по наблюдението и контрола и не са констатирани отклонения от условията и мерките, постановени в решенията или негативно въздействие върху биоразнообразието. За Лот 2 и 4 няма разписани препоръки, насочени към биоразнообразието.

При проверка от УО на ОПТ, извършена в периода 31.10÷01.11.2016г. (13-та проверка по ред) са обследвани и изпълнените съобразно решенията по ОВОС мерки. Не са констатирани нарушения по отношение биологичното разнообразие.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



На база горното, реализацията на проекта не е свързана с негативно въздействие върху биологичното разнообразие.

4. Модернизация на виадукти от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“: АМ „Тракия“ при км 61+327 и при км 67+027, АМ „Хемус“ при км 30+874 – с издадени разрешения за ползване

С писмо изх. № 12-00-771/23.05.2013 г. Министерство на околната среда и водите изразява становище, че при реализацията на заявените дейности по отношение на трите виадукта няма вероятност от отрицателно въздействие върху защитени зони и че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения е предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС).

5. Път Е85 (I-5) участък Кърджали - Подкова

- Участък 1 „Кърджали-разклон Джебел“ – рехабилитация и реконструкция, с дължина 8,2189 km;

- Участък 2 „Разклона Джебел – Подкова“ - ново строителство от 24,2 km и пътна връзка за с. Фотиново от 2,4 km.

В резултат на допълнително проектиране е изготвен технически проект „Суши проходи към отводнителните водостоци за преминаване на дребни животни и влечуги“ в изпълнение на т. 7 от условията в решението по ОВОС.

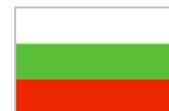
Изградени са тръбни и правоъгълни водостоци от км 342+639 до км 367+427 с пътечки и рампи за преминаване на дребни животни (сн. 49). В края на водостоците е предвидено оформяне на насочващи залесителни ивици с нискорастящи храсти с дължина по 10 м.

Ориентиращите мрежи в участъците на премостванията на реките са поставени и са в добро състояние (сн. 50).





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 44 Пътечки и рампи на дребни животни

Снимка 49 Ориентиращи мрежи за преминаване

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха направени следните констатации, по изпълнение на предписанията от Втория доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда:

- не са реализирани залесителните пояси в края на водостоците;
- установени са животни (костенурки и др. влечуги) на пътното платно, което говори за недостатъчна ефективност на проходите.
- канавките не са почистени и на много места са запълнени със земни маси.
- казанчетата и приемните шахти на канавките не са обезопасени и са рискови за дребни бозайници, влечуги и земноводни (сн. 50).



Снимка 45 Казанчетата и приемните шахти на канавките не са обезопасени

6. Изграждане на АМ „Калотина-София, Лот 1 „Западна дъга на Софийския околовръстен път“

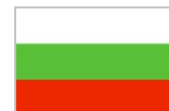
За обекта има влезли в сила Решения на МОСВ № 34-ПР/2010 и № 6-ПР/2013 да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда, тъй като с реализацията на инвестиционното намерение няма вероятност да се окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони. Не са постановени условия и мерки, отнасящи се до биологичното разнообразие. При проверките на място не са установени проблеми.

7. Обходен път на гр. Враца - път I-1 (Е 79)

Проектът не попада в границите на защитени зони и след процедура по реда на гл.VI от ЗООС, МОСВ издава Решение № 10-ПР/2010, което постановява: „Да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони“. Няма постановени мерки и условия.

Съгласно информация от Окончателен доклад, по проекта са изградени общо 19 броя тръбни водостоци, както следва:

- Тръбни водостоци Ш100 - 9 бр.
- Тръбни водостоци Ш150 – 5 бр.
- Тръбни водостоци Ш230 – 3 бр.
- Тръбни водостоци Ш360 – 2 бр.

Същите имат и функцията на проход за животни. Местоположението им е избрано сполучливо.

8. Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (Е 79).

С Решение ОВОС № 9-4/2012 г. на МОСВ е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Път 1-1 в участък от км 102+060 до км 114+512.20 - Обходен път на гр. Монтана“, като преценката на компетентния орган е, че инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове.

Изградени са 23 броя тръбни водостоци, които биха могли да се ползват и като проходи за животни.

При проверката, извършена от УО на ОПТИ на 20.09.2016г. е препоръчано Бенефициентът да предприеме мерки за възстановяване на липсващите храсти, дървета, затревяване и до 30 ноември 2016 г. да предостави на УО необходимия доказателствен и снимков материал за изпълнение на препоръката.

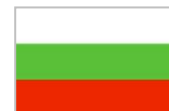
При извършената проверка на място от екип на „Екоплан Консулт“ ДЗЗД се установи, че растителността, използвана за озеленяване не се поддържа. На места фиданките са пречупени, изсъхнали или липсват. (сн.51)



Снимка 46 Неподдържана растителност



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Изградените изпарители не се поддържат, обрасли са с водна растителност. Оградната мрежа около тях също липсва, което е предпоставка за навлизане на животни и инциденти с тях. Необходимо е почистване на изпарителите. (сн.52)



Снимка 47 Липса на оградна мрежа

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

Първи етап от км 0+000 до км 7+670 е изграден преди около 30 години като по проект той само е рехабилитиран и са ремонтирани големите съоръжения, поставени са бетонови канавки и италиански улеи за отвеждане на атмосферните води.

Вторият етап – от км 7+670 до км 10+940 е бил изграден до биндер преди около 20 години като към момента, след рехабилитация и реконструкция вече е завършен.

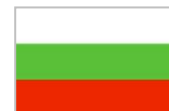
Понастоящем се работи по трети етап от км 10+940 до км 16+010 като от км 12+420 до км 12+960 се изгражда тунел (Сн. 53).



Снимка 48 Текуща работа по проекта



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Във Втори доклад за наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда не са дадени препоръки, като следствие на огледа, проведен на 08.01.2013г.

РИОСВ-Велико Търново е извършила извънредна проверка на 10.05.2017г. на обекта, при която е установено, че всички условия и мерки, упоменати в решението по ОВОС и отнасящи се до настоящия етап на развитие на проекта са спазени. (Констативен протокол №ОВОС-НП-2/10.05.2017г.)

При обхода на трасето, извършен на 18.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, бяха направени следните констатации относно изпълнението на условията и мерките от Решение №4-2/2012 г. по ОВОС:

Преди започване на строителството:

- да бъдат обозначени на терен локалитетите на *Paeonia mascula* (42°46' 34.4; 25°17'41.9), *Haberlea rhodopensis* и природно местообитание 8210*(при км 23+650 от трасето) на източния и западния бряг на реката, с цел тяхното опазване.

Условието е за етап 5.

- 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.

Условието е изпълнено.

По време на строителството:

- при строителството на пътя в границите на защитена зона BG0000399 „Българка” да не се ползват съществуващите горски пътища по двата бряга на Козята река с оглед съхраняване природни местообитания и местообитания на растителни и животински видове. Транспортирането на инертни материали и генерирани отпадъци при реконструкции на съоръжения на други ведомства и строителството по IV-ти и V-ти етап (вкл. тунелите), в границите на ПП „Българка” да се извършва само по изграждащото се трасе.

Условието е за етап 5.

- при строителството на V-ти етап да не се обособяват временни лагери за строителите в границите на ПП „Българка”.

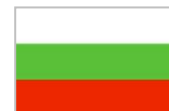
Условието е за етап 5.

- да не се депонира скална и земна маса в границите на защитените зони с цел предотвратяване на допълнително унищожаване или влошаване на качествата на природните местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване.

Условието е за етап 5.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- да не се допуска нерегламентирано изхвърляне и депониране на отпадъци и строителни материали извън границите на строителните площадки.

Мярката се изпълнява.

- 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.

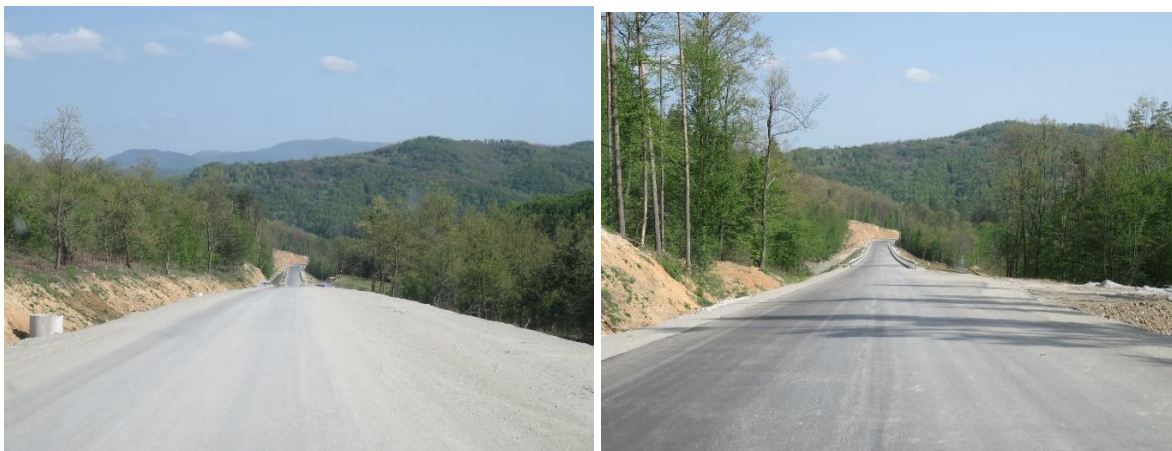
Земните маси се извозват на депа, които в повечето случаи са частни терени, а не осигурени от общината, за които строителя има сключени договори.

Мерките по чл. 96, ал. 1 т. 6 от Закона за опазване на околната среда се отнасят основно за етап 5 от км 20+120 до км 30+673. Този етап засяга територията на 33 „Българка” и 33 „Централен Балкан-буфер”.

На този етап строителството на етап 5 не е започнало и мерките все още не могат да бъдат изпълнени.

При строителството на етапи 1, 2 и 3 няма предвидени мерки, касаещи намаляване на въздействието върху биоразнообразието.

Препоръчваме при строителството на етап 3, което се изпълнява в момента, да се поставят оградни мрежи (заешки мрежи) от двете страни на трасето между тунела (км. 12+960) и долината на р. Паничарка, при пътен възел Дядо Дянко (км 15+500) (сн. 54).



Снимка 49 Новопостроено трасе

Приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

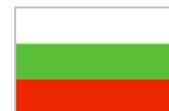
1. Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“

Проектът не засяга защитени зони и реализацията му не е свързана с въздействие върху биоразнообразието. Няма условия и мерки, отнасящи се към биоразнообразието.

2. Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България-Пловдив



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Проектът не засяга защитени зони и реализацията му не е свързана с въздействие върху биоразнообразието. Няма условия и мерки, отнасящи се към биоразнообразието

3. Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата: Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа, Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап

Проектът не засяга защитени зони и реализацията му не е свързана с въздействие върху биоразнообразието. Няма условия и мерки, отнасящи се към биоразнообразието

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

1. Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“ - приключен 24.08.2016 г.

Дейностите по изграждане на мрежата не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложения № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда и не подлежат на регламентираните в Глава шеста от ЗООС - Процедури по „Екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда“.

Въздействието на проекта върху биоразнообразието по време на изпълнението на проекта е в рамките на отредения терен за изграждане на геодезичните точки и фундирането на автоматичните станции.

2. Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав-БУЛРИС“

Проектът не засяга защитени зони и реализацията му не е свързана с въздействие върху биоразнообразието. Няма условия и мерки, отнасящи се към биоразнообразието

3. Проект „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3)

Становище на МОСВ с изх.№ 05-08-5022/ 02.09.2011 г, на РИОСВ-Варна и на РИОСВ-Бургас: Обектът не попада в обхвата на Приложение 1 и Приложение 2 на ЗООС и не подлежи на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури.

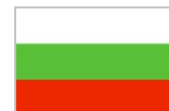
Въздействието върху биоразнообразието е незначително, само в рамките на строителното петно.

6.1.5. Шум

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



1. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“

В решението на МОСВ от 10.01.2018 г. е постановено да се извърши ОВОС на инвестиционното предложение, в него ще бъдат включени условия и мерки, отнасящи се до фактор „Шум“.

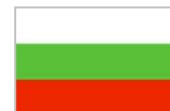
2. Проект „Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив — Свиленград - гръцка/турска граници“

По данни от НКЖИ, в рамките на проекта, като резултат от постановените решения по ОВОС са изградени следните шумозащитни съоръжения:

| ФАЗА 4.1 ДИМИТРОВГРАД - ХАРМАНЛИ ОТ КМ.231+560 ДО КМ.266+000 | | | | | |
|--|--------------------|-----------|------------|-----------------|---|
| № | Наименование | Ед. мярка | Количество | Местонахождение | Описание |
| Участък (Междугарие) Димитровград - Нова Надежда от км. 234+142 до км. 244+029 | | | | | |
| 1 | Шумозащитна ограда | м | 68 | Дг-Над | от км. 243+950 до км.244+018 от дясно по км. Н = 3,50 м. |
| 2 | Шумозащитна ограда | м | 11 | Дг-Над | от км. 244+018 до км.244+029 от дясно по км. Н = 3,00 м. |
| Участък (гара) Нова Надежда от км. 244+029 до км. 244+925 | | | | | |
| 3 | Шумозащитна ограда | м | 33 | гара Над | от км. 244+029 до км.244+062 от дясно по км. Н = 3,00 м. |
| 4 | Шумозащитна ограда | м | 64 | гара Над | от км. 244+018 до км.244+029 от дясно по км. Н = 2,50 м. |
| Участък (гара) Симеоновград от км. 255+011,29 до км. 256+175 | | | | | |
| 5 | Шумозащитна ограда | м. | 240 | гара Сим | У-к 1 с Н=3,5 м. между км. 254+919,20 до км. 255+158,69 от ляво с L=240 м |
| 6 | Шумозащитна ограда | м. | 76 | гара Сим | У-к 2 с Н=3,5 м. между км. 255+867,97 до км. 255+943,69 от дясно с L=76 м |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



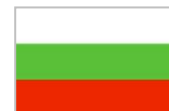
| | | | | | |
|--|--------------------|----|-----|--|--|
| 7 | Шумозащитна ограда | м. | 12 | гара Сим | У-к 3 с Н=4 м. между км. 256+170,49 до км. 256+182,28 от дясно с L=12 м |
| 8 | Шумозащитна ограда | м. | 28 | гара Сим | У-к 4 с Н=4 м. между км. 256+181,79 до км. 256+210,72 от дясно с L=28 м |
| 9 | Шумозащитна ограда | м. | 118 | гара Сим | Върху подп. стена с Н=3,0 м. между км. 255+742 до км. 255+860 с L=118 м |
| Участък (Междугарие) Симеоновград - Харманли от км. 256+175 до км. 266+000 | | | | | |
| 10 | Шумозащитна ограда | м. | 32 | Сим - X от км.256+175 НС №1 до км. 266+000 | У-к 5 с Н=3,5 м. между км. 256+210,72 до км. 256+241,72 от дясно с L=32 м |
| 11 | Шумозащитна ограда | м. | 132 | Сим - X от км.256+175 НС №1 до км. 266+000 | У-к 6 с Н=3,5 м. между км. 256+287,00 до км. 256+419,00 от дясно с L=132 м |

ФАЗА 4.2 ХАРМАНЛИ - СВИЛЕНГРАД - ГРЪЦКА ГРАНИЦА ОТ КМ.266+000 ДО КМ.300+685

| № | Наименование | Ед. мярка | Количество | Местонахождение | Описание |
|---|--------------------|-----------|------------|-----------------------|--|
| Участък (гара) Харманли (старо трасе през гарата) от км. 0+000 до км. 5+102 | | | | | |
| 1 | Шумозащитна ограда | м. | 362 | гара X | от км 269+519 до км 269+591-тип 1/Н=2,00м; от км 269+591 до км 269+615-тип 2/Н=2,50м; от км 269+615 до км 269+639-тип 1/Н=2,00м; от км 269+639 до км 269+734-тип 2/Н=2,50м; от км 269+734 до км 269+880-тип 3/Н=3,00м; |
| Участък (Междугарие) Харманли - Любимец от км. 271+280 до км. 285+988 | | | | | |
| 2 | Шумозащитна ограда | м | 250 | Х-Лц дясно /сп.Бисер/ | от 278+000 до км 278+250 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | | | |
|--|--------------------|----|--------|------------------------|---|
| Участък (гара) Любимец от км. 285+989 /НС2/ до км. 286+889 /НС1/ | | | | | |
| 3 | Шумозащитна ограда | м. | 290 | гара Лц | Тип 1 с Н=3 м. между км. 286+366 до км. 286+654 от ляво с прекъсване L=290 м |
| 4 | Шумозащитна ограда | м. | 101 | гара Лц | Тип 2 с Н=4 м. между км. 286+654,08 до км. 286+755,09 от ляво L=101 м |
| 5 | Шумозащитна ограда | м. | 159 | гара Лц | Тип 7 с Н=4,50 м., тип 8 с Н=5,00 м. и тип 9 с Н=5,50 м. между км. 286+755,09 до км. 286+914,06 от ляво |
| 6 | Шумозащитна ограда | м. | 100 | гара Лц | Тип 8 с Н=5,00 м. между км. 286+914,06 до км. 287+014,06 от ляво |
| 7 | Шумозащитна ограда | м. | 184 | гара Лц | Тип 2 с Н=4 м. между км. 287+310,35 до км. 287+495,00 от ляво |
| 8 | Шумозащитна ограда | м. | 74 | гара Лц | Тип 5 с Н=2 м. между км. 286+352,10 до км. 286+425,86 от дясно |
| 9 | Шумозащитна ограда | м. | 386 | гара Лц | Тип 4 с Н=3 м. между км. 286+425,86 до км. 286+809,60 от дясно |
| Участък (гара) Свиленград от км. 295+431 до км. 297+637 | | | | | |
| 10 | Шумозащитна ограда | м. | 92 | гара Свиленград | от км.296+425,80 до км.296+517,80 |
| Участък Свиленград- Турска граница | | | | | |
| 11 | Шумозащитна ограда | м. | 538,48 | Свиленград-тур.граница | от км. 301+824,1 до км. 302+362,58 L=538,48 м |
| 12 | Шумозащитна ограда | м. | 905 | Свиленград-тур.граница | от км. 312+994,96 до км. 313,899,96 L=905 м |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При обходите на място, проведени от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД беше установено, че съоръженията са изградени съобразно решенията по ОВОС и разработените за целта акустични проекти. На местата на гаровите комплекси, на които не е изградено шумозащитно съоръжение влаковете композиции се движат с много ниска скорост и не са източник на наднормен шум. Няма данни за постъпили оплаквания от граждани заради високи шумови нива.



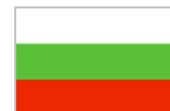
Снимка 50 Шумозащитен екран на жп гара Димитровград



Снимка 51 Шумозащитен екран на жп гара Симеоновград



**ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД**



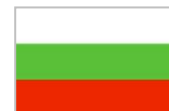
Снимка 52 Шумозащитен екран в гр. Симеоновград



Снимка 53 Шумозащитен плексигласов екран в с. Бисер. Вижда се липсващ елемент, който компрометира ефективността на съоръжението



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 54 Шумозащитен екран в гр. Любимец



Снимка 55. Шумозащитен екран в гр. Симеоновград

Съгласно писмо с изх.№АОО-04-3/27.03.2018г. на РЗИ-Хасково, в инспекцията не са постъпвали искания за измерване нива на шум и не са издавани становища във връзка с въздействие след изпълнение на шумозащитните съоръжения.

Съгласно писмо на РЗИ-Пловдив, изх.№2035/29.03.2018г. инспекцията не е извършвала измервания на нивата на шум до обекти на въздействие във връзка с изпълнение на шумозащитни съоръжения по трасето на жп линията Пловдив-Свиленград. Мониторинг



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



в градовете Първомай, Кричим и Стамболийски не е извършван и няма постъпили искания за извършване на такива.

Горната информация на практика означава, че съоръженията изпълняват функцията си на шумозащита.

3. Проект „Модернизация на железопътен участък „София-Пловдив“

Издадени са Решения на МОСВ №12-ПР/2010, №13-ПР/2010 и №11-ПР/2015 за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, с което е преценено да не се извършва ОВОС на участъците София-Елин Пелин и Септември-Пловдив. За участъка Елин Пелин-Септември е изготвен ОВОС.

За участъка София- Елин Пелин няма постановени изисквания за шумозащита. По данни от НКЖИ предвидените шумозащитни екрани по трасето Септември-Пловдив са изградени.

По информация от РЗИ-Пазарджик (писмо с изх.№1-2326/03.04.2018г.) Инспекцията ежегодно провежда мониторинг на шум в общо 15 пункта, включени в утвърдена Програма за мониторинг на шума. В Програмата няма пункт за мониторинг в близост до трасето на жп линията Септември-Пловдив, поради което не могат да бъдат предоставени данни за нивата на шум.

Приоритетна ос 2 – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”

1. Проект „Изграждане на автомагистрала „Марица”, Лот 1 и Лот 2“:

Решение от 02.07.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на Решение по ОВОС № 37/1994 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 „Автомагистрала „Марица” от км 2+900 до км 73+320.

За Лот 1 няма постановени изисквания за изграждане на шумозащитни съоръжения. В участъци на ЛОТ 2 са изпълнени шумозащитни стени с обща дължина 3 552 м., съгласно одобрен проект. При огледите на място не са установени проблеми или отклонения.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 56 Шумозащитен екран при с. Александрово



Снимка 57 Шумозащитен екран при с. Поляново на км 60+260

2. Проект „Автомагистрала „Хемус“, участък „СОП-пътен възел Яна“:

Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 166-14/1996 г. на МОСВ, е което е разрешена реализацията на проекта АМ “Хемус” от км 0+000 до км 8+500.

Изградена е шумозащитна стена, при с. Горни Богров. Шумозащитната стена е разположена в банкета на автомагистралата от дясната страна по посока на растящия километраж, зад еластичната ограда и се състои от няколко участъка, с размери, както следва:

- От км 6+750 до км 6+802 - височина 2.5 м, дължина 52 м;
- От км 6+884 до км 7+000 - височина 2.5 м, дължина 116 м;
- От км 7+000 до км 7+140 - височина 2.0 м, дължина 140 м;
- От км 7+140 до км 7+492 - височина 1.5 м, дължина 352 м.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Конструкцията на шумозащитната стена представлява набити в почвата стоманени профили НЕА 160 от конструктивна стомана S235 - антикорозионно обработени. Профилите са на разстояние 400 см един от друг. След монтажа на стълбовете са монтирани дървени шумозаглушителни панели.



Снимка 58 . Шумозащитен екран при с. Горни Богров

Във Втори доклад за наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда е направена констатация, че екранът е прекъснат между км 6+802 и км 6+884 при насипа на пътя с. Горни Богров – с. Ботунец. Не е изпълнена препоръката 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.



Снимка 59. Прекъсване на шумозащитния екран при пътя Г. Богров-Ботунец

При огледите на трасето, проведени на 05.05.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД беше установено, че препоръката не е изпълнена (сн.64).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



3. Проект „Път Е-85 (1-5) изграждане на участък „Кърджали-Подкова“:

Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на Решение по ОВОС на министъра на околната среда и водите № 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 1-5 ”Кърджали-Подкова” от км 342+639 до км 367+427 и етапна връзка от км 0+000 до км 2+245.65 за е. Фотиново”.

Предвидените шумозащитни екрани при с. Градинка и с. Върбен са изпълнени, съгласно утвърдените проекти. Необходимо е да се отстранят констатираните в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола несъответствия, отнасящи се за екрана при с. Върбен – липсващ елемент от съоръжението, което нарушава целостта му и необходимост от закривяване на екрана при отклонението (кръстовището) за с. Върбен.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, беше установено, че липсващия елемент от съоръжението при с. Върбен е възстановен, но не е изпълнено закривяването на екрана.



Снимка 60 Шумозащитно съоръжение при с. Върбен

4. Проект „Автоматострала „Струма”, лотове 1, 2 и 4”:

В изпълнение изискванията от Решение по ОВОС № 1-1/2008 год. на МОСВ са изградени шумозащитни екрани – стени (обща дължина 3879 м.), както следва:

Лот 1

От км 305+710 до км 305+971 – мах. Гусевци

Лот 2

От км 331+899,70 до км 332+798,60 - с. Джерман

От км 336+329,70 до км 336+631,40 - с. Усойка



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



От км 345+759 до км 346+330 - с. Мурсалево

РЗИ Благоевград е издала здравно заключение (№ 329/17.12.2012 г.) за съгласуване на проект за Парцеларен план на обект АМ „Струма“ Лот 2, с условие за изграждане на шумозащитни стени с минимална височина 3 м, по проект на изпълнителя, в проблемни зони с. Бело поле, при км 356+000 и с. Българчево, при км 357+200.

Лот 4

Предвидени са шумозащитни екрани при с. Левуново и с. Чучулигово. Екранът при с. Левуново е изграден. Предвижда се допълнително изграждане на отвори в съоръжението, за достъп до крайпътни обслужващи обекти. РЗИ Благоевград е издала здравно заключение (№ 317/29.12.2016г.) за обект Проект за изменение на шумозащитни стени на АМ „Струма“ Лот 4 Сандански - Кулата, участък с. Левуново, от км 426+820 до км 426+855 и от км 427+120 до км 427+240. Отворите ще бъдат реализирани на по-късен етап.

Съгласно писмо на МЗ с изх.№12-00-528/28.01.2015г., т.2 – след пускане в експлоатация на магистралния участък (Лот 2) и изграждане на предвидените в акустичния проект шумозащитни съоръжения следва да се извършат контролни замервания на еквивалентните нива на шум в най-близко разположената жилищна зона и в жилищни помещения на най-близко разположените до трасето жилищни сгради. При установяване на наднормени шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мероприятия. В периода на експлоатация на магистралата да се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в най-близко разположената жилищна територия на с. Джерман.

МЗ изразява препоръки – шумозащитните екрани да бъдат изпълнени съгласно заложените в проектите шумозащитни съоръжения и във връзка с обстоятелството, че изчисленията на ефективността са направени без да се има предвид тяхното прекъсване в участъка около крайпътното обслужващите обекти и следва да се извършат допълнителни измервания на еквивалентните шумови нива в жилищната зона на с. Левуново.

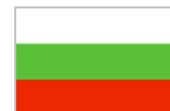
В свое Решение №2 от 11.04.2018г. РЗИ-Благоевград уведомява, че към датата на решението в РЗИ не е внасян за съгласуване План за собствен мониторинг съгласно условията на Решението по ОВОС и указанията на МЗ.

5. Проект АМ „Калотина - София”, Лот 1 - Западна дъга на СОП - фаза 1:

Във връзка с Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС №34-ПР/2010г. на МОСВ са изградени шумозащитни стени, въз основа на шумовата карта на София, за защита от транспортния шум на кварталите жк „Люлин“ и „Филиповци“, в участъка от



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



км 0+941.35 до км 1+217.35, ляво и от км 1+400 до км 2+580.00, дясно. В този участък попада естакада „Царица Йоана“ и прилежащите на естакадата армонасипни подпорни стени. Шумозащитната стена е изградена на мястото на предвидените металните парапети по съоръжението и се състои от 4 типа шумозащитни екрани, предвид ситуационното и нивелетно решение на горепосочените участъци.

Тип 1 – височина 4.00 м., състоящ се от стоманени колони, анкерирани върху изливни пилоти с диаметър 60 см. разположени през 4 м. и фундирани на дълбочина от 3.00 м. до 3.80 м. Стоманените колони са свързани в долният си край със стоманобетонов пояс 15/50 см. Над тях се монтират алуминиеви шумозаглушителни панели „PANACOR AL 4G120“ произведени в Испания. Дължината на стената е 276 м.

Тип 2 - височина 2.50 м., състоящ се от стоманени колони анкерирани върху изливни пилоти с диаметър 50 см. разположени през 4 м. и фундирани на дълбочина от 2.50 м. до 3.00м. Стоманените колони са свързани в долният си край със стоманобетонов пояс 13/50 см. Над тях се монтират алуминиеви шумозаглушителни панели „PANACOR AL 4G120“. Дължината на стената е 432.00 м.

Тип 3 - височина 2.50 м., състоящ се от стоманени колони, анкерирани в тротоарната конзола на дясната конзола на естакадата. Между стоманените колони се монтират алуминиеви шумозаглушителни панели „PANACOR AL 4G120“. Дължина на стената е 706.00 м.

Тип 4 - с променлива височина от 1.50 м. до 2.50 м., състоящ се от стоманени колони, анкерирани в тротоарната конзола на армонасипната стена. Между стоманените колони се монтират плексигласови платна.

6. Обходен път на гр. Враца - път I-1 (Е 79)

За проекта не са предвидени и не са изградени шумозащитни съоръжения.

7. Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (Е 79)

За проекта не са предвидени и не са изградени шумозащитни съоръжения.

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

Реализацията на повечето от предвидените в Решението по ОВОС условия и мерки, отнасящи се към защитата от шум като:

- Повишаване на звукоизолацията на фасадните стени откъм пътя на засегнатите от шума единични сгради на с. Рязковци, кв. „Войново“ и оформяне на шумозащитен растителен пояс;
- Изграждане на шумозащитни съоръжения покрай пътното платно при с. Поповци – екран-стена, едностранно, кв. „Чехлевци“ – екран-стена, двустранно, кв. Велчевци – екран-стена, едностранно, преминаващ в екран-парапет по проектирания мост, кв. „Радецки“ – екран-стена, едностранно,



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



все още не е започнала. Изграден е екран-парапет от двете страни на надлеза в кв. „Дядо Дянко“



Снимка 61 Екран-парапет на надлез в кв. Дядо Дянко

Приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

1. Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“

Метролинията е в експлоатация. При изграждането ѝ са взети предвид всички условия и мерки за минимизиране на шумовите нива. Вентилаторите са шумоизолирани, За намаляване на нивото на шума от преминаващите влакове в района на естакадата са изпълени релсови пътища с монтирани специално поставени за целта шумопоглъщащи каучукови ивици, а релсовият път е изпълнен с еластични скрепления и метроучастъка е покрит с поликарбонатно покритие.

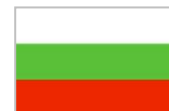
2. Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България-Пловдив

В Решението на компетентния орган, издадено по реда на глава VI от ЗООС не са включени условия и мерки, отнасящи се към фактора „Шум“.

Едно от предназначенията на терминала, съгласно Окончателен доклад по проекта е намаляването на шума от товарни автомобили в Пловдив. Може да се направи заключението, че реализацията на проекта допринася за подобряване на акустичната характеристика в града.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



3. Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата: Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа (приключена в началото на 2016 г), Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап

Реализацията на проекта не е свързана с наднормено шумово натоварване. По информация от РЗИ-Пазарджик (писмо с изх.№1-2326/03.04.2018г.) не е извършвано измерване на еквивалентните шумови нива на пункт гара Пазарджик.

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

Реализацията на проектите по тази приоритетна ос:

- Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“;
- Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав-БУЛРИС“;
- Проект „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3), не е свързана с влошаване на акустичните характеристики на средата.

6.1.6. Въздействие върху обекти по Закона за културното наследство (ЗКН)

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

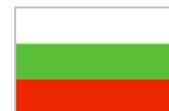
1. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX,

Съгласно Окончателен доклад, по проекта за целия период на строителство е било осигурено наблюдение от специалисти по Недвижимо културно наследство по силата на Договор №4578/10.03.2014г. за „Археологическо наблюдение по време на строителството за археологически обекти №№35, 36 и 37, засегнати от полосата на трасето на жп участъка Димитровград-Свиленград“. В рамките на договора е извършено археологическо наблюдение на обект №35 (северно от с. Бисер, на 150 м. западно от спирката), обект №36 в района на км 276+070 до км 276+820 и обект №37 (в района на км 274+910 петно с радиус 20м). За резултатите от наблюдението е разработен и представен научен отчет. Обектите са освободени за строителство.

За провеждане на „Спасителни археологически разкопки на обекти №№15, 16, 20, 32 и 34, засегнати от полосата на трасето“ е сключен Договор №4624/10.04.2014г. с НАИМ-БАН. В рамките на договора са извършени спасителни разкопки на Обект №15 при с. Константиново (км 251+100 до 251+500 по новото трасе), обект №16 при гр. Симеоновград) в рамките на сервитута на жп линията, Обект №20 при кв. Злати дол, гр. Симеоновград, в рамките на сервитута на жп линията, обект №32 при с. Нова Надежда



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



(км 245+280 до 245+420 по новото трасе) и обект №34 при с. Преславец (от км 263+720 до 263+820). Обектите са освободени за строителство с протокол, одобрен от Министъра на културата.

Налице е и приключен договор №4975/15.04.2015г. за „Спасително теренно археологическо проучване чрез спасителни археологически разкопки на обект при гр. Симеоновград, представляващ Обект №40 от км 258+360 до 258+520.“

В участъка от Свиленград до турска граница са установени два археологически обекта, за които са извършени спасителни археологически разкопки – обект №26 в землището на гр. Свиленград и обект №27 – в землището на с. Капитан Андреево.

2. „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас“, с рег.№ BG161PO004-1.0.01-0007

По трасето на обекта не е установено наличие на обекти по ЗКН.

3. „Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив

Съгласно Окончателен доклад по проекта, за изпълнение на изискванията на ЗКН е сключен договор №4693/11.07.2014г. за „Археологическо наблюдение по време на строителните дейности в участъка Септември-Пловдив“. Предмет на договора е наблюдение за археологически обекти по време на строителството по цялата дължина на трасето в рамките на сервитута и на териториите, заети от временни пътища и площадки, надлези и други съпътстващи съоръжения. Не е констатирано наличие на обекти по ЗКН.

За участъците София-Елин Пелин и Елин Пелин – Септември е сключен договор за теренни проучвания за опазване на културното наследство в обхвата на проекта, който е приключен на 03.10.2016г. От експерти на НАИМ-БАН са изготвени и предадени Научни доклади за проведено издирване на археологически обекти в обхвата на жп линията София- Елин Пелин (предаден на 02.11.2015г.) и Елин Пелин – Септември – на 29.09.2016г.

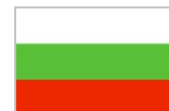
Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси”

1. Изграждане на Автомагистрала „Марица“, Лот 1 и Лот 2

Преди стартирането на строителство е било проведено теренно издирване на археологически обекти, като са регистрирани 5 броя. Проведени са били проучвания на 4 от тях за **Лот 1**: „Средновековно селище и некропол” при с. Златна Ливада; „Праисторическо селище” при с. Ябълково; „Средновековно селище” и „Могилен некропол” при с. Крум.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



След започване на строителството по трасето на **Лот 1** на АМ „Марица“ са извършени спасителни археологически проучвания на 11 обекта. Проучвани и регистрирани по време на строителството с предмет пълни спасителни археологически проучвания са:

- от км 5+000 до км 70+620“: № 3 - от км 23+630 до км 23+770; № 4.1 - от км 23+790 до км 23+800; № 4.2 - от км 23+835 до км 23+860; № 5 - от км 23+945 до км 24+160; № 6 - от км 24+220 до км 24+460;
- от км 23+160 до км 23+510 - нов;
- от км 23+770 до км 23+790 и от км 23+800 до км 23+835 - нов;

След започване на строителството по трасето на **Лот 2** на АМ „Марица“ са извършени спасителни археологически проучвания на 5 обекта, проучен е и „Античен култов комплекс“ при с. Крепост, а през 2011 г. се регистрира нов археологически обект „Селище от Римската епоха и неолита“ от 29+640 до км 29+820 – общо са регистрирани 7 нови археологически обекта.

Трасето на АМ Марица Лот 1 и Лот 2 е освободено от археологически проучвания през месец май 2015 година.

Констативен акт обр. 15 от 16.10.2015г. На 29.10.2015г. е подписан Протокол Образец 16 от ДПК за установяване годността за ползване на строежа. Издадено е Разрешение за ползване № СТ-05-1910 от 29.10.2015г., с което Лот 1 е въведен в експлоатация.

По Констативен акт обр. 15 от 21.05.2015г. и Протокол Образец 16 от ДПК от 15.06.2015г. за установяване годността за ползване на строежа от 27.05.2015г., от 27.07.2015г. и от 19.01.2016г. са издадени Разрешения за ползване: № СТ-05-715 от 28.05.2015г., № СТ -05-1198 от 04.08.2015г., с които обект ЛОТ 2 е въведен в експлоатация.

Обектът е приет и въведен в експлоатация без забележки по отношение на обектите па ЗКН.

2. Автомагистрала „Хемус“, Участък „СОП-пътен възел „Яна“

Трасето на АМ Хемус е освободено от археологически проучвания през месец юли 2011 година.

По Констативен акт обр. 15 от 21.05.2015г. и от 15.06.2015г. Протокол Образец 16 от ДПК за установяване годността за ползване на строежа от 27.05.2015г., от 27.07.2015г. и от 19.01.2016г. са издадени Разрешения за ползване № СТ-05-715 от 28.05.2015г., № СТ -05-1198 от 04.08.2015г., с които обекта е въведен в експлоатация.

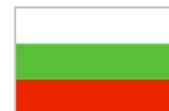
Обектът е приет и въведен в експлоатация без забележки по отношение на обектите па ЗКН.

3. Автомагистрала „Струма, Лот 1, Лот 2 и Лот 4

Съгласно Окончателен доклад по проекта трасето на **Лот 1** е освободено за строителство през 2012г., след като с писмо вх. № 04-20-28 от 31.07.2012г. от страна на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Министерство на Културата е изпратен одобрения на 20.07.2012г. Протокол на експертна комисия, която на 04.07.2012г. е приела резултатите от спасителни археологически проучвания на недвижими културни ценности проведени на територията на АМ „Струма” Лот 1 от км. 320+980 до км 321+010, в местността „Артъчки егрек” при с. Дяково, община Дупница. С писмо вх. № 04-20-29 от 31.07.2012г. от страна на Министерство на Културата е изпратен одобрения на 20.07.2012г. Протокол на експертна комисия, която на 04.07.2012г. е приела резултатите от спасителни археологически проучвания на недвижими културни ценности, проведени на територията на АМ „Струма” ЛОТ 1 от км. 311+360 до км 311+665, в местността „Бунището” при с. Делян, община Дупница.

Във връзка с промененото трасе на АМ „Струма” Лот 2 и за да не се допусне засягането на нерегистрирани археологически обекти, Бенефициентът провежда процедура по реда на чл. 14, ал. 4, т. 2 от ЗОП за извършване на актуално теренно издирване на археологически обекти по трасето на АМ „Струма” Лот 2 от км 322+000 до км 359+000. Подписан е договор с Регионален исторически музей – Кюстендил и на 28.05.2013 г. в АПИ е представен Научен доклад за извършените дейности по договора. При проведеното теренно издирване по трасето на АМ „Струма” Лот 2 са регистрирани общо 17 археологически обекта, от които 12 за проучване в различна степен, 3 за наблюдение и 2 - извън трасето на автомагистралата.

С цел опазването на движими и недвижими културни ценности и освобождаване трасето за инвестиционни дейности, между АПИ и НАИМ-БАН е сключен Договор № Д-18/07.03.2014 г., за извършване на археологически проучвания по трасето на АМ „Струма” Лот 2.

Всички археологически обекти са проучени и освободени за строителство към 01.07.2015г. с одобрени Протоколи от Министерството на културата, както следва:

- Обект № 2 от км 325+530 до км 325+600 – 70 м, освободен на 29.05.2014г. с Протокол № 10-00-99/23.05.2014г.
- Обект № 3 от км 326+120 до км 326+310 – 190 м., освободен на 20.11.2014г. с Протокол № 10-00-192/11.08.2014г.
- Обект № 4 от км 326+400 до км 326+500 – 100 м. освободен на 29.05.2014г. с Протокол № 10-00-98/23.05.2014г.
- Обект № 6 от км 331+650 до км 331+710 – 60 м – отпада.
- Обект № 7 от км 332+180 до км 332+425 – 245 м – отпада.
- Обект № 8 от км 333+110 до км 333+280 – 170 м., освободен на 22.08.2014г. с Протокол № 10-00-159/24.07.2014г.
- Обект № 9 от км 334+300 до км 334+400 – 100 м., освободен на 20.06.2014г. с Протокол № 10-00-112/04.06.2014г.
- Обект № 12 от км 343+400 до км 343+510 – 110 м., освободен на 22.08.2014г. с Протокол № 10-00-158/24.07.2014г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Обект № 13 от км 344+150 до км 344+450 – 300 м., освободен на 05.09.2014г. с Протокол № 10-00-190/11.08.2014г.
- Обект № 14 от км 346+120 до км 346+260 – 140 м., освободен на 29.12.2014г. с Протокол № 10-00-384/01.12.2014г.
- Обект № 15 от км 346+300 до км 346+455 – 155 м., освободен на 01.07.2015г. с Протокол № 10-00-195/18.06.2015г.
- Обект № 16 от км 351+780 до км 351+970 – 190 м., освободен на 07.10.2014г. с Протокол № 10-00-216/15.09.2014г.
- Допълнителен обект от км 325+940 до км 325+983 – 43 м., освободен на 25.06.2015г. с Протокол № 10-00-177/15.06.2015г.
- Допълнителен обект от км 343+740 до км 343+840 – 100 м., освободен на 25.05.2015г. с Протокол № 10-00-131/21.05.2015г.
- Допълнителен обект от км 331+800 до км 332+145 – 345 м., освободен на 15.01.2015г. с Протокол № 10-00-1/06.01.2015г.
- Допълнителен обект от км 331+300 до км 331+715 – 415 м., освободен на 11.06.2015г. с Протокол № 10-00-157/02.06.2015г.

По трасето на пътя по **Лот 4** са извършвани археологични проучвания, които са приключили на 26.09.2011 г. Има разрешение за ползване №СТ-05-1488/10.09.2015г. за директно трасе и разрешение за ползване СТ-05-2566/28.12.2015г. за жп линията.

Обектът е приет и въведен в експлоатация без забележки по отношение на обектите па ЗКН.

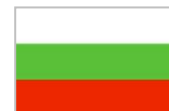
4. Изграждане на АМ „Калотина-София, Лот 1 „Западна дъга на Софийския околовръстен път“

Съгласно Междинен окончателен доклад по проекта на 28 юни 2011 г. Бенефициентът (АПИ) сключва договор № РД-27-5/28.06.2011 г. с НАИМ - БАН за провеждане на теренни обходи и издирване на културни ценности в участъка на бъдещото трасе на СОП от км 59+400 до км 61+629.18=0+000 и от км 0+000 до км 6+309. Изготвен е отчет за дейността на комисията, съгласно който е заключено, че в обхвата на разглежданият участък липсват археологически структури и материали, в резултат на което трасето е освободено за строителство.

През месец август 2014г., с писмо Изпълнителят информира Бенефициента, че при извършване на изкопни дейности в участъка от км 0+200 до км 0+230, на дълбочина 30 см. под конструкцията на съществуващия околовръстен път са открити археологически находки. През месец януари 2015 г. е сключен договор № Д-6/30.01.2015 г. за извършване на спасително археологическо проучване на обект ”Некропол и материали от желязната епоха”. Проведени са спасителни теренни проучвания от експерти на НАИМ – БАН в участъка в обхват от км 0+140 до км 0+240 (километраж по СОП), в



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



резултат на което са открити различни по вид керамични материали и е разкрит некропол от периода XV-XVII век. Намерените находки са предадени за съхранение и консервиране, а комисията приема археологическите проучвания за завършени. С Протокол № 10-00-89/22.04.2015 г. за приемане на резултатите от извършените спасителни проучвания, обследваната площ е освободена за реализация на инвестиционните намерения.

5. Път E85 (I-5) участък „Кърджали – Подкова“

Съгласно Окончателен доклад по проекта в рамките на реализацията му са проведени спасителните разкопки на обекти: №71 от 04.08.2008 (км 345+500 до км 345+700), №70 от 04.08.2008 (км 349+320 до км 349+370), №69 от 04.08.2008 (км 349+200 до км 349+300) и №68 от 04.08.2008 (км 348+900 до км 349+050). На база проведените спасителни разкопки е издадено писмо №04-00-1886/18.08.2011 г. на Министерството на културата за освобождаване на трасето за ново строителство.

6. Обходен път на гр. Враца - път I-1 (E 79)

Трасето на пътя е освободено от археологически проучвания през месец ноември 2012 година, като е установен един археологически обект.

Обектът е пуснат в експлоатация, като Констативен акт образец 15 за установяване годността за приемане на строежа е подписан на 25.06.2014 г., а Протокол образец 16 за установяване годността за ползване на строежа е подписан на 03.07.2014 г. В резултат ДНСК е издала Разрешение за ползване СТ-05-1034/2014 г. на строеж: Обходен път на гр. Враца - Път I-1 (E79) от км 0+000 до км 6+816,60, община Враца, област Враца.

Обектът е приет и въведен в експлоатация без забележки по отношение обектите па ЗКН.

7. Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (E 79)

С писмо с рег. № 737/28.07.2011г. е получен Научен отчет за извършено теренно археологическо проучване, което допуска строителството на обекта.

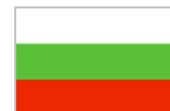
На 29.12.2015 г. е издадено Разрешение за Ползване № СТ-05/2586 на строеж: „Път I-1 (E-79) Обходен път на град Монтана от км 102+060 до км 114+512.20 – основно трасе и реконструкция на ВЛ 20 kV, ВЛЛ 110 kV и контактна мрежа“; „Реконструкция на газопроводи“; „Реконструкция на телекомуникационни кабели (ТТ) и оптични кабели (ОК)“; „Реконструкция на водопроводни и канализационни колектори“.

Обектът е приет и въведен в експлоатация без забележки по отношение на обектите па ЗКН.

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



По трасето на „Обход на гр. Габрово“ са регистрирани 2 археологически обекта, за които са проведени предварителни проучвания (теренните работи са приключили на 30.09.2011г.). Предвидено е наблюдение по време на строителството.

Приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

1. Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“

За обекта е направена справка, която показва, че по трасето няма и не се очаква разкриване на археологически находки. По време на строителството не са разкрити неизвестни обекти по ЗКН.

2. Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България-Пловдив

Няма наличие на обекти по ЗКН.

3. Рехабилитация на гарови комплекси по ТЕН-Т мрежата: Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа, Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап

Документацията по рехабилитацията на гаровите комплекси е съгласувана от Министерство на културата без забележки.

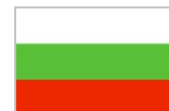
Приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища“

1. Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“

Проектът не е свързан с въздействие върху недвижимо културно наследство.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



2. Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав-БУЛРИС“

Проектът не е свързан с въздействие върху недвижимо културно наследство.

3. Проект „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3)“

Част от документацията по проекта (Подробни устройствени планове) е съгласувана с Министерство на културата. Няма отправени препоръки или забележки.

6.1.7. Отпадъци

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

2. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас“

По време на строителството на обекта не е констатирано замърсяване с отпадъци, в това число и строителни. Съгласно Окончателен доклад по проекта, с цел гарантиране прилагането на екологичното законодателство и недопускане нарушаването на компонентите на околната среда, изпълнителите са разработили Планове за управление на околната среда, чието прилагане се контролира посредством периодични проверки, при които не са констатирани нарушения.

Във 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 транспорт, също не са установени замърсявания с отпадъци.

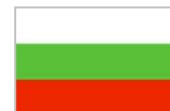
По време на експлоатацията на обекта е възможно кратковременно замърсяване с битови отпадъци (основно отпадъци от опаковки) от пътуващите по жп линията.

2. Проект „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“ - част от Транс-европейската железопътна мрежа“ - Позиция 1 – „Септември-Пазарджик“. - Позиция 2 – „Пазарджик-Стамболийски“. - Позиция 3 – „Стамболийски-Пловдив“.

При проверки на място, извършени от РИОСВ-Пазарджик в етапа на строителството е констатирано, че изпълнителят на обекта не е извършил класификация на отпадъците от строителството, поради което са разписани и съответните предписания. Предписано е и почистване на терените, засипани от земни маси (Констативен протокол №10-



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



77/04.11.2015г.). Препоръката за извършване на класификация на отпадъците е изпълнена, както е констатирано с Протокол №10-30/ от 13.05.2016г.

Във Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ не са дадени препоръки към този проект.

По време на експлоатацията на обекта е възможно кратковременно замърсяване с битови отпадъци (основно отпадъци от опаковки) от пътуващите по жп линията.

3. Проект „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2, участък „Първомай-Свиленград“ и Свиленград-турска граница“

Съгласно информация от Междинен окончателен доклад по проекта 31.12.2015 г., за фазата на строителството е бил изготвен План за опазване на околната среда.

При извършваните периодични проверки по отношение работата на Изпълнителите, касаеща спазването на Плановите за опазване на околната среда, не е установено неспазване на процедурите, определени в Плана или на постановените в Решенията по ОВОС условия и мерки.

В Констативни протоколи с №№ 309/13.04.2016г. и 356/04.05.2016г. на РИОСВ-Хасково не са установени нарушения по отношение управлението на отпадъците. Дадени са указания да бъде изработен План за опазване на околната среда по време на експлоатацията на железопътната инфраструктура, което ще гарантира спазването на изискванията по управлението на отпадъците.

При проверките на място, извършени от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД на 11.05.2018г. не беше установено замърсяване с битови или строителни отпадъци.

4. Подготовка на проект „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец“.

Проектът е все още във проекта фаза и съгласувана Оценка на въздействието върху околната среда по ред на ЗООС.

Приоритетна ос 2 – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



5. Изграждане на Автомагистрала „Марица“, Лот 1 и Лот 2

Проверките, проведени от компетентните органи показват, че условията и мерките от Решението по ОВОС са изпълнявани в процеса на строителството (Констативен протокол №734/07.08.2014г. на РИОСВ-Хасково). Изготвен е „План за управление на околната среда“ (ПУОС), включващ „План за собствен мониторинг“.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, беше направена констатацията, че е изпълнена препоръката, дадена във Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ: „*Да се изготвят проекти за рекултивация на временните депа*“. Не беше установено замърсяване с битови или строителни отпадъци. На местата за почивка са осигурени съдове за събиране на отпадъци.

6. Автомагистрала „Хемус“, Участък „СОП-пътен възел „Яна“

В Решение от 29.11.2010 г. за изменение и допълнение на Решение по ОВОС №166-14/1996 г., с което е разрешена реализацията на проекта АМ „Хемус“ от км 0+000 до км 8+500 е включено условието отпадъците от строителството да се предават на лицензирани фирми. В хода на строителните работи това условие е изпълнено.

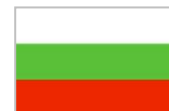
При извършената на 09.10.2013г. проверка за целите на Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда не са направени констатации, отнасящи се до управлението на отпадъците.

При проверките на място, извършени от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД на 11.05.2018г. бяха установени места, замърсени с битови отпадъци. (сн.67) Това налага да се изведат препоръки за оптимизиране работата на поддържащата фирма.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 62 Разпилени битови отпадъци

3. Автомагистрала „Струма, Лот 1, Лот 2 и Лот 4“

При проверка на място от страна на РИОСВ-Благоевград е установено, че не се изпълняват част от предвижданията на Плана за управление на отпадъците, а именно не е въведена система за събиране на смесените битови отпадъци на мястото на генерирането им на Лот 2. (Констативен протокол № 05-05/22.04.2015 г. за Лот 2). Дадени са и съответните указания.

За Лот 4 е установено, че всички условия и мерки, отнасящи се до управлението на отпадъците се спазват (Констативен протокол №10-05/03.09.2015 г за Лот 4).

Във Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ е формулирана препоръката да се изготвят проекти за рекултивация на временните площадки и депа, която е изпълнена.

4. Модернизация на виадукти от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“: АМ „Тракия“ при км 61+327 и при км 67+027, АМ „Хемус“ при км 30+874

Строителните отпадъци от реализацията на обекта са били предмет на управление съгласно предвижданията на План за управление на строителните отпадъци.

5. Изграждане на АМ „Калотина-София, Лот 1 „Западна дъга на Софийския околновръстен път“

За обекта има влезли в сила Решения на МОСВ № 34-ПР/2010 и № 6-ПР/2013, в които не са поставени условия, отнасящи се до управлението на отпадъците. При огледите на място не са установени разпилени битови или строителни отпадъци, временните депа са рекултивирани.

6. Път Е85 (I-5) участък Кърджали - Подкова

За проекта има издадено Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на Решение по ОВОС на Министъра на околната среда и водите № 8-1/2001 г.

В Решението е включена мярката „генерираните по време на строителството отпадъци да се предават само на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци“, което е изпълнено.

Във Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда не са направени констатации, отнасящи се към управлението на отпадъците.

При обхода на трасето, извършен на 23.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД, не бяха установени замърсявания с битови или строителни отпадъци.

7. Обходен път на гр. Враца - път I-1 (Е 79)

РИОСВ-Враца информира (писмо с изх.№В-654/02.04.2018г.), че от страна на инспекцията не са извършвани контролни проверки по време на строителството на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



обекта. Представители на РИОСВ-Враца са взели участие в Държавната приемателна комисия, по време на работата на която е извършен обход на пътя, като не са установени нарушения на екологичното законодателство.

При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД беше установено, че на места има наличие на разпилени отпадъци от опаковки.



Снимка 63 Наличие на разпилени отпадъци от опаковки

8. Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (Е 79)

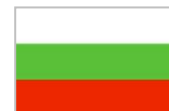
Констатациите от проверка на място, извършена от експерти на РИОСВ-Монтана (Констативен протокол №ОВОС-4/22.08.2014 г.), показва, че условията и изискванията за управление на отпадъците са спазени. Изготвен е и План за собствен мониторинг, съгласуван с РИОСВ-Монтана с писмо с изх.№667/02.04.2013г. и утвърден от ИАОС. Съгласно Констативен протокол № ОВОС-4/30.11.2015г. на РИОСВ-Монтана, към датата на проверката не са установени нарушения, свързани с управлението на отпадъците.

При обхода на трасето, извършен на 13.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД бяха установени места с разпилени отпадъци от опаковки и изоставени строителни отпадъци.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 64 Разпилени отпадъци от опаковки и изоставени строителни отпадъци.

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

Обектът е в строеж, като в момента се работи по трети етап от км 10+940 до км 16+010, като от км 12+420 до км 12+960 се изгражда тунел.

При проверка на обекта, извършена от страна на РИОСВ-Велико Търново (Констативен протокол № ОВОС-НП-2/10.05.2017 г.) не са констатирани нарушения по отношение отпадъците, независимо, че по време на проверката не е представен План за управление на строителните отпадъци.

При обхода на трасето, извършен на 18.04.2018г. от екип на „Екоплан консулт“ ДЗЗД не беше установено наличие на строителни или битови отпадъци.

Приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

2. Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“

В постановените решения по реда на глава VI от ЗООС не са постановени условия и мерки, отнасящи се до управлението на отпадъците.

Констатациите от обхода на обекта, извършен на 21.01.2014г. в рамките на Втори доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда са, че се прилагат всички мерки за ограничаване или недопускане на въздействие върху компонентите на околната среда, в т.ч. и от фактора „отпадъци“.

При огледите на място беше установено, че на метростанциите са осигурени сменяеми съдове за събиране на битови отпадъци.

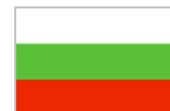
2. Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране в България-Пловдив

При реализацията на обекта са генерирани строителни отпадъци, които са били предмет на управление съгласно предписанията на План за управление на строителните отпадъци.

При експлоатацията на обекта се генерират основно смесени битови отпадъци и отпадъци от опаковки. Осигурени са съдове за събиране.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



3. Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата: Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София, Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас- пътническа, Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II етап

При реализацията на обектите по проекта са генерирани строителни отпадъци, които са били предмет на управление, съгласно предписанията на План за управление на строителните отпадъци.

При експлоатацията се генерират основно смесени битови отпадъци и отпадъци от опаковки. Осигурени са съдове за събиране.

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

2. Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“ - приключен 24.08.2016 г.

Дейностите по изграждане на мрежата не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложения № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда и не подлежат на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури.

Съгласно Окончателен доклад по проекта, констатациите, свързани с опазването на околната среда са, че в периода на експлоатация не се очаква организиран източник на замърсяване.

2. Проект „Създаване на речна информационна система в българския участък на р. Дунав-БУЛРИС“

Проектът не попада в обхвата на Приложения 1 и 2 от ЗООС и не подлежат на регламентиране в Глава 6 от ЗООС „Процедури по оценка на въздействието на околната среда и екологична оценка“.

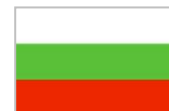
По време на строително-ремонтните работи са генерирани незначителни количества строителни отпадъци най-вече от ремонта на сградата на РИС в Русе и от ремонта на кейовата стена. В периода на експлоатация не се генерират отпадъци освен незначителни количества смесени битови отпадъци.

3. Проект „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3)“

Съгласно Окончателен доклад по проекта, според издадените документи по време на реализиране на проекта от РИОСВ, МОСВ няма идентифицирани заплахи от възникване на екологични щети.



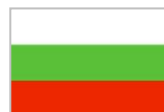
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При експлоатацията се генерират основно смесени битови отпадъци и отпадъци от опаковки както и отпадъци от излязло от употреба електрическо и електронно оборудване.

7) Стойности на индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ

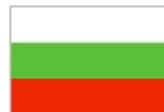
В Становища по ЕО № 2-1/2007 г. и 1-1/2010 г., с които министърът на околната среда и водите е съгласувал съответно ОПТ и ОГПТ са заложили индикатори по наблюдение и контрол. Експертния екип състави Списък, съдържащ индикаторите по наблюдение и контрол и източниците на информация за техните стойности, като проследи направените промени в тях през годините, интегрира в една обща таблица резултатите, получени в Първия и Втория доклад по наблюдение и контрол, като включи и Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите. Така направения списък ще послужи за добра основа за наблюдението на напредъка по индикаторите и отчитане на евентуални изменения и тенденции по основните показатели. За създаването на пълна база данни са поискани данни от съответните институции, като прилагаме и списък с поисканата и предоставената информация и релевантните институции, с цел улесняване на процеса на последващо събиране на данни.



| | Списък поискана информация | Забележка |
|-------------|---|--|
| ИАОС | <ul style="list-style-type: none"> • Данни за емисии от транспорта - CO₂, N₂O и CH₄ (хиляди тона) за 2014, 2015, 2016 година; • Резултати от наблюдение на качеството на атмосферния въздух в районите за оценка и управление на КАВ - имисии на вредни вещества – фини прахови частици (ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5}), SO_x, NO_x, въглеродороди – CH₄ и неметанови (в µг/м³) за 2014, 2015 и 2016г. | <p>Предоставени са данни за ФПЧ₁₀ и NO₂ – средногодишна концентрация, брой превишения на среднодневната норма на територията на страната, както и SO₂ – средноденонощна концентрация и брой превишения на среднодневната норма на територията на страната; Данни за емисии от транспорта CO₂, N₂O и CH₄, както и данни за серен диоксид, азотен диоксид, ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2,5}, СО и бензен от автоматични измервателни станции на територията на град София.</p> |
| НСИ | <p>Емисии от транспорта - CO₂, N₂O и CH₄ (хиляди тона) за 2014, 2015, 2016 година;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Процент превозени товари с автомобилен/железопътен транспорт спрямо всички товари, превозени чрез сухопътен транспорт, и като процент от сумарните товари, превозени чрез автомобилен и железопътен транспорт за 2014, 2015, и 2016г. • Брой инциденти за отделните видове транспорт, свързани с транспортната инфраструктура за 2014, 2015 и 2016г. • Изменение на съотношението: превозвани товари с автомобилен/железопътен транспорт - % (Като процент от всички товари, превозени чрез сухопътен транспорт; Като процент от сумарните товари, превозени чрез автомобилен и жп транспорт) | <p>НСИ предостави част от поисканата информация, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Превозени товари с автомобилен и железопътен транспорт; - Пътнотранспортни произшествия; - Железопътни произшествия, ранени и убити. <p>Емисии на вредни вещества в атмосферата от пътен транспорт и от друг транспорт бяха намерени на сайта на НСИ.</p> |
| БД | <ul style="list-style-type: none"> • Засегнати СОЗ около водни обекти вследствие реализацията на | <p>Предоставена е справка и картен материал на</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



„ЧЕРНО МОРСКИ РАЙОН“

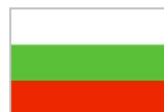
- проекти, реализирани по ОПТ и ОГПТ - бр. и площ в дка;
- Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура - в л. метри;
 - Случаи на отклонение от доброто състояние на водите в пристанищните територии – в %;
 - Отредени територии за депониране на драгажни маси/ капацитет – в дка/м³;
 - Отношение на количеството генерирани към количеството депонирани драгажни маси - в %;
 - Място на депониране на драгажните маси;

попадащите СОЗ около източниците на водоснабдяване или добив на минерална вода около инфраструктурните проекти и справка относно случаи на отклонение от доброто състояние на водите.

На настоящия етап, в българското законодателство, не са налични конкретни изисквания относно реда за определяне на зони за депониране на драгажни маси (в т.ч. критерии), тяхната експлоатация и контрол. Предвид пропуските в съществуващата процедура по разрешаване на райони в Черно море за депониране на драгажни маси, при разработването на националната програма от мерки към Морската стратегия на Р България е планирана конкретна мярка № 20 “Преразглеждане на зоните за драгиране и депониране на драгажни маси (изследване на пригодността на съществуващите места за депониране на драгажни маси и предложения за нови)”. Очаква се изпълнението на мярката да стартира през 2018 г. При заявено намерение за реализиране на инвестиционно предложение, в БДЧР постъпват данни за прогнозните количества на драгажните маси. В БДЧР липсва информация за последващото реализиране на инвестиционното намерение, съответно за действително формираните и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

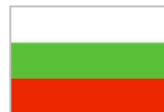


| | | |
|--|---|---|
| | | <p>депонирани драгажни маси. Информация от такъв характер постъпва в съответната РИОСВ (за количеството на драгажните маси) и в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (за количеството на депонираните маси).²</p> |
| <p>БД „ДУНАВСКИ РАЙОН“</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Засегнати СОЗ около водни обекти вследствие реализацията на проекти, реализирани по ОПТ и ОГПТ - бр. и площ в дка; • Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура - в л. метри; • Случаи на отклонение от доброто състояние на водите в пристанищните територии – в %. • Отредени територии за депониране на драгажни маси/ капацитет – в дка/м³; • Отношение на количеството генерирани към количеството депонирани драгажни маси - в % • Място на депониране на драгажните маси | <p>БДДР разпрати допълнителни писма за събиране на информация до ИА „МА“ и засегнатите общини. Получена е справка за издадени разрешителни за инфраструктурни проекти; обобщена информация за засегнати граници на СОЗ; корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура.</p> |
| <p>БД „ЗАПАДНОБЕЛОМОРСКИ РАЙОН“</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Засегнати СОЗ около водни обекти вследствие реализацията на проекти, реализирани по ОПТ и ОГПТ - бр. и площ в дка; • Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура - в л. метри; | <p>Получена е поисканата информация, включително и във формат ESRI Shape file (*.shp)</p> |
| <p>БД „ИЗТОЧНОБЕЛОМ“</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Засегнати СОЗ около водни обекти вследствие реализацията на проекти, реализирани по ОПТ и ОГПТ - бр. и площ в дка; • Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура - в | <p>Предоставена е информация за: - Засегнати СОЗ в проекти на АПИ и НКЖИ за периода 2014-2020;</p> |

² От Решение №5/02.02.2018 г. на БДЧР



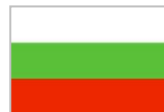
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | |
|--|--|---|
| ОРСКИ РАЙОН“ | л. метри; | - Корекции на реките за целите на транспортната инфраструктура; |
| ИА "МОРСКА АДМИНИСТРАЦИЯ" | <ul style="list-style-type: none"> • Наднормени концентрации на замърсители във водите на пристанищните територии в мг/л. за 2014, 2015 и 2016г.; • Брой инциденти по видове воден транспорт за 2014, 2015 и 2016г.; • Случаи на разливи от нефт от корабите (бр.) за 2014, 2015 и 2016г. | <p>Предоставена е информация за:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Брой инциденти, настъпили на р. Дунав за периода 2014-2016; - Справка относно случаи на разливи от нефт на кораби за 2014,2015,2016 г.; - Наднормени концентрации на замърсители във водите на пристанищните територии в мг/л. за 2014, 2015 и 2016г. <p>ИА „МА“ не поддържа информация за наднормени концентрации на замърсители.</p> |
| НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗНА ОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ | <ul style="list-style-type: none"> - Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура в дка; - Площ (в дка) на териториите отчуждени земи за линейни обекти; - Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа в метри; - Засягане на природни местообитания – площ; - Отстранена растителна покривка – м²; - Изпълнени технически мероприятия, гарантиращи устойчивост на склоновете от свлачищни процеси, противоерозионно укрепване на откосите и предпазване на почвения слой от ерозия – бр.; - Аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи – бр./площ. | <p>Бяха предоставени ДОВОС и други проектни документи, свързани с изпълнението на ОПТ, информация за проходи и шумоизолиращи стени;</p> <p>Не се поддържа информация за отстранена растителна покривка;</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Изградени съоръжения с екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др.) - бр.; вид;
- Реализирани шумозащитни мерки – бр.

За проекти:

- Доклади по ОВОС за одобрените проекти, вкл. и задания за изработването им;
- Решения по ОВОС и решения за преценяване на необходимостта от ОВОС за проектите;
- Решения на МОСВ/РИОСВ, издадени по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за конкретните проекти;
- Проектна документация за одобрените проекти;
- Протоколите от периодични срещи за отчитане на напредъка по проектите.

**АГЕНЦИЯ
„ПЪТНА
ИНФРАСТРУКТУРА“**

- Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура в дка;
- Площ (в дка) на териториите отчуждени земи за линейни обекти;
- Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа в метри;
- Засягане на природни местообитания – площ;
- Отстранена растителна покривка – м²;
- Изпълнени технически мероприятия, гарантиращи устойчивост на склоновете от свлачищни процеси, противоерозионно укрепване на откосите и предпазване на почвения слой от ерозия – бр.;
- Аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти,

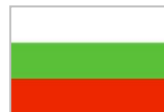
По отношение „площ (в дка) на териториите отчуждени земи за линейни обекти“ е предоставен следния линк за получаване на информация:

<https://opendata.government.bg/dataset/ttybjinheh-pernctbp-ha-cbjiahnwhnte-panohn>

По отношение стратегически карти на шум на транспортните потоци за републиканската пътна мрежа – очаква се през май 2018 г. да се приеме от Експертен съвет и да се одобри от Министъра на здравеопазването.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи – бр./площ.

- Изградени съоръжения с екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др.) - бр.; вид;

- Реализирани шумозащитни мерки – бр

За проекти:

- Доклади по ОВОС за одобрените проекти, вкл. и задания за изработването им;

- Решения по ОВОС и решения за преценяване на необходимостта от ОВОС за проектите;

- Решения на МОСВ/РИОСВ, издадени по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за конкретните проекти;

- Проектна документация за одобрените проекти;

- Протоколите от периодични срещи за отчитане на напредъка по проектите.

- Стратегически карти на шум на транспортните потоци за републиканската пътна мрежа

**„МЕТРО
ПОЛИТЕ
Н“ ЕАД**

- Брой превозвани пътници - дневно.

- Дял в системата на градския транспорт - %.

- Превозна способност - пътника/час.

- Намаление на трафика и ПТП - %.

- Намаление на вредните, в т. ч. парниковите газове - тона годишно.

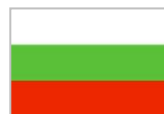
- Намаление на нивото на шума - %

- Данни от мониторинг на шума.

Предоставена е информацията в пълен обем. Резултатите от собствения мониторинг не бяха получени в срока на разработване на настоящия доклад



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Спестено време на гражданите на София – часа/дневно.

В допълнение беше поискана информация за резултати от собствения мониторинг

ИА ППД

- Случаи на разливи на нефт от корабите – бр./годишно;
- Количество на драгажните маси – тона;
- Депониране на драгажните маси – тона;
- Място на депониране на драгажните маси.

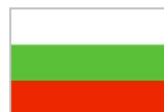
По отношение случаи на разливи на нефт от корабите, ИАППД препоръчва да се поиска информация от ИА“МА“.

Съгласно чл. 52, ал. 1, т. 2 от Закона за водите разрешително за ползване на воден обект за изземване на наносни отложения от река Дунав се издава от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“. В параметрите на разрешеното ползване следва да бъде посочен и разрешеният обем на изземване, като ползвателите са длъжни да представят до края на март на следващата година годишен доклад, съдържащ справка за количеството на излетия материал в Басейнова дирекция. Отчитането за периода 2014, 2015 и 2016 г. се извършваше на база на количеството издрагиран материал пред Басейнова дирекция „Дунавски район“.

Съгласно чл. 41, ал. 7, т. Нит. 15 от Наредбата за ползването на повърхностните води „Разтоварването на напоени отложения трябва да се извършва на пристанища по чл. 103 от Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република



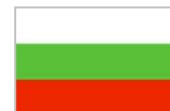
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|---|--|
| | <p>България - за разрешителните за изземване на напоени отложения от река Дунав при използването на плавателни съдове. 15 „При използване на плавателно съоръжение за изземване на напоени отложилите от река Дунав депонирането им може да се извършва и на определените с географски координати в разрешителните депа. “</p> <p>През 2014. 2015 и 2016 г. всички фирми, притежаващи разрешителни за ползване на воден обект с цел изземване на наносни отложения са разтоварвали на пристанища, с оглед на което в разрешителните, издавани от ИАПД не са посочвани депа с географски координати и агенцията няма информация за местата, където са депонирани драгажни маси.</p> |
| <p>ДППИ</p> <ul style="list-style-type: none">• Утвърдени планове за управление на отпадъци от пристанищата – бр.;• Изградени съоръжения за третиране на отпадъци от корабни - бр., капацитет – тона.• Места за депониране на драгажните маси. | <p>Получени са Планове за управление на отпадъците от на пристанища Лом, Видин, Бургас, Варна, Никопол, Русе за 2013 г., координати на депа за драгажни маси, както и количествата депонирани драгажни маси.</p> |
| <p>Национален институт за недвижимо културно наследство, НАИМ към БАН</p> <ul style="list-style-type: none">• Броя засегнати обекти на НКН при строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения, изградени по ОПТ и ОГПТ. | <p>НИНКН уведомяват, че информацията се поддържа от НАИМ на БАН. В хода на кореспонденцията с НАИМ на БАН става ясно, че те не поддържат информацията във вид, който позволява тази справка. Бяха предоставени справочници за археологически открития и разкопки, от които да се извлече нужната информация.</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Индикаторите са претърпели редица изменения в предходните отчетни периоди, които са обусловени основно от липсата на данни по така формулираните индикатори. Направени са допълнения и в органите по контрола. Промените, направени в системата от индикатори са подробно представени в Приложение 3 , заедно със събраната по тях информация през годините.

Промените могат да се обобщят по следния начин:

Изменени индикатори

Индикаторът Общ брой население, подложено на наднормено шумово натоварване в различните диапазони, обитаващо жилища в близост до основни пътища и ж.п. линии се изменя на *Засегнати жилищни и други зони с нормиран шумов режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум;*

Изменение на КАВ в РОУКАВ (емисии на вредни вещества — прах PM10, PM 2,5, SOx, NOx, въглеродороди - CH4 и неметанови) - *Изменен индикатор: Изменение на КАВ в РОУКАВ (емисии на вредни вещества — прах PM10, SOx, NOx,) мг/м3*

Категория и вид на ползване на отчуждените земи за изграждане на транспортни инфраструктурни съоръжения/ Категория земя; начин на ползване - Индикаторът в частта си за категория на земята е неинформативен. Следва да се измени индикатора по следния начин „*площи на отчуждените земи по вид територии, дка*”.

Реализирани шумозащитни мерки - *Изменена е формулировката: Ефективност на реализираните шумозащитни мерки*”/замерени шумови нива спрямо нормата за шум

Отпаднали са следните индикатори

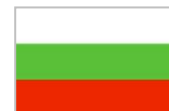
Стойности на вибрациите в близост до основни пътища и ж.п. линии;

Изменение на съотношението на природните към антропогенизираните ландшафти, дължащо се на транспорта - Не се поддържа информация по индикатора. Не се поддържат бази данни за видовете ландшафти, нито има адекватна картна основа, на която да са нанесени и евентуално да се ползва за изчисление на съотношението природни/антропогенизирани ландшафти, дължащо се на транспорта. Индикаторът е неизмерим и следва да отпадне.

Предвид необходимостта от поне 10-годишен период, в който да има поне 2 последователни оценки на състоянието на биологичното разнообразие, чрез които да е възможно и отчитането на промените и причините, довели до тях, следните индикаторите следва да отпаднат за периода до 2020 г.:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Засегнати находища и местообитания на защитени видове

Изменение на видовия състав и доминиращите видове в местообитанията

Засегнати находища и местообитания на защитени животински видове

Численост на популациите

Загинали животни в резултат на директен сблъсък с превозни средства

*Цялост и кохерентност на зоните Състояние на природни местообитания;
Състояние на местообитания на видове; Популационни характеристики на видовете*

Състояние на активите на транспортната инфраструктура

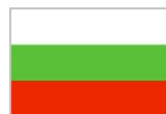
Допълнителни индикатори

Място за депониране на драгажни маси

Констатирано е, че индикаторът е неприложим

Наднормени концентрации на замърсителите във водите на пристанищните територии.

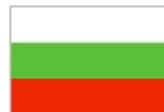
В таблицата по-долу са обобщени и анализирани данните, получени от институциите, като са взети предвид направените изменения по индикаторите:



| № | Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване) | Стойност на индикатора за периода 2014, 2015, 2016 | Анализ на индикаторите |
|--|--|---|---|
| Индикатори съгласно Становище по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОПТ 2007 - 2013 г. | | | |
| Приоритетна ос 1 Развитие на железопътна инфраструктура по главните национални и транс европейски транспортни оси | | | |
| | Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура | Електрификация на жп линията Пловдив-Свиленград – 2739,343 дка земеделски земи, на които е променено предназначението Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив - Налага се промяна на предназначението на 8,9 дка за изграждане на надлези, не се отчуждават земи | Отчуждената територия е в рамките на нормалното за такъв вид обекти. Въздействието по отношение на земите и земеползването е незначително. |
| | Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа | Септември — Пловдив не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но преминава през територията на защитени зони BG0000578 "Река Марица" и BG0000424 "Река Вьча-Тракия" за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и BG0002057 "Бесапарски ридове" за опазване на дивите птици, обявена със Заповед РД-786/ 29.10.2008 г. на министъра на околната среда и водите. Проект “Електрификация на железопътната линия Пловдив-Свиленград и модернизация на коридори IV и IX, Фаза 2: Пловдив - Свиленград» преминава през | Първомай – Свиленград: 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. Септември-Пловдив: Инвестиционното предложение е допустимо спрямо режима на защитена зона BG0002057 “Бесапарски ридове” за опазване на дивите птици, регламентиран в заповедта за обявяването ѝ. Ремонтът на железопътните участъци няма |



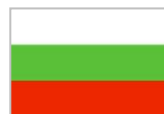
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>следните защитени зони от „НАТУРА 2000“:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Защитена зона „ Река Марица” с идентификационен код BG0000578; - Защитена зона “Река Мечка” с идентификационен код BG0000436; - Защитена зона “Река Каялийска” с идентификационен код BG0000435; - Защитена зона “Река Банска” с идентификационен код BG0000434; - Защитена зона “Остър камък” с идентификационен код BG0001034; - Защитена зона “Марица - Първомай” с идентификационен код BG0002081; - Защитена зона “Злато поле” с идентификационен код BG0002103. <p>Минава покрай, без да засяга: BG0002103 Река Харманлийска, BG0002020 Радинчево и BG0002021 Сакар</p> | <p>да доведе до увреждане на природни местообитания и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване в защитени зони BG0000578 "Река Марица" и BG0000424 "Река Вьча-Тракия" и BG0002057 “Бесапарски ридове”, тъй като с изключение на площите, необходими за изграждане на четирите надлеза не предвижда дейности извън съществуващото трасе и сервитут на железопътната линия. Предвиденото изграждане на надлез Три водици няма да окаже значително въздействие и няма да доведе до увреждане и фрагментиране на местообитания на видове птици, предмет на опазване в защитена зона BG0002057 "Бесапарски ридове", тъй като ще бъдат увредени 720 кв.м от площта на защитената зона, намиращи се на границата на защитената зона и урбанизирана територия. Реализацията на инвестиционното предложение не е свързано с унищожаване на природни ресурси. Инвестиционно предложение ще се реализира върху трасето на действаща железопътна линия. Осъществяването на инвестиционното предложение няма да предизвика фрагментация на местообитания на видове и прекъсване на биокоридорни връзки за</p> |
|--|--|---|---|



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

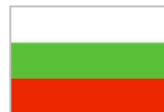


| | | | |
|--|--|---|--|
| | | | видовете, предмет на опазване в защитените зони за опазване на местообитанията при изпълнение на посочените по-долу условия. За Пловдив – Свиленград е направен Анализ на въздействието на проекта върху околната среда и оценка на въздействието върху обектите, включени в мрежата «Натура 2000». Направена е оценка на вероятността обектът да окаже силно негативно въздействие върху обектите, включени в мрежата «Натура 2000» |
| | Засягане на природни местообитания (площи) | <p>За ПЛОВДИВ / СВИЛЕНГРАД ЕЛЕКТРИФИКАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ НА КОРИДОРИ IV И X – по Директива за местообитанията:</p> <p>BG0000436 Река Мечка – засегнати 3310,7ха "BG0000435 Река Каялийска" – засегнати 71,5 "BG0000578 Река Марица" – засегнати 14693,1 "BG0000434 Река Банска" - 77,04 "BG0001034 Остър Камък" - 15994,31</p> <p>По Директива за птиците:</p> <p>"BG0002081 „Марица - Първомай" - 11505,23 "BG0002103 Злато поле" - 409,11³</p> | За Пловдив – Свиленград е направен Анализ на въздействието на проекта върху околната среда и оценка на въздействието върху обектите, включени в мрежата «Натура 2000». Направена е оценка на вероятността обектът да окаже силно негативно въздействие върху обектите, включени в мрежата «Натура 2000» В Решение за ОС № 67-ОС/2008 за включени мерки за възстановяване на местообитания и |

³ Нанесени са в ГИС приложението към настоящия доклад: [https://geographica-
bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f681521488e445e29afe881a04734bab](https://geographica-bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f681521488e445e29afe881a04734bab)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

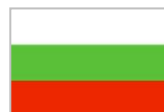


| | | | |
|---|---|---|--|
| | | | <p>намаляване на негативните въздействия върху природни местообитания, както и смекчаващи мерки по време на експлоатация, като е направен обход на терен и не са наблюдавани съществени нарушения.⁴</p> |
| <p>Приоритетна ос 2 Развитие на пътна инфраструктура по главните национални и Транс-европейски транспортни оси</p> | | | |
| | <p>Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура</p> | <p>Площ /в дка/ на териториите отчуждени земи за линейни обекти: Подготовка на проект АМ Русе - Велико Търново - обезщетение 3 317 дка Автомогистрала „Марица“, Лот 1 и Лот 2 - Териториите с променено предназначение са: - за Лот 1 „Оризovo-Димитровград“ е 150 дка - за Лот 2 „Димитровград-Харманли“ - 210 дка.</p> <p>Обезщетени отчуждени земи: - за Лот 1 са 120 дка и - за Лот 2 - 210 дка.</p> <p>Територии с променено предназначение на земята за транспортната инфраструктура в дка 1. Изграждане на Път Е-85 (1-5) „Кърджали-Подкова“ от км 342+639.41 до км 367+427 и пътна връзка „Фотиново“ от км 0+000 до км 2+368 - променено предназначение 290 дка</p> | <p>Отчуждената територия е в рамките на нормалното за такъв вид обекти. Въздействието по отношение на земите и земеползването е незначително.</p> |

⁴ За по-подробна информация виж т. 8



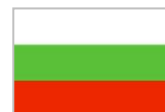
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | |
|--|---|--|
| | <p>2. АМ „Струма”, Участък: Лот 1 „Долна Диканя - Дупница” от км 305+220 до км 322+000, дължина 16.78 км- променено предназначение 998 дка</p> <p>3. АМ „Струма”, Участък: Лот 2 „Дупница - Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52, дължина 37,48 км- променено предназначение 2 781 дка</p> <p>4. АМ „Струма”, Участък: Лот 4 „Сандански - Кулата” от км 423+800 до км 438+500, дължина 14.70 км- променено предназначение 576 дка</p> <p>5. Изграждане на Автомагистрала „Марица”, обща дължина 65.62 км АМ “Марица”, Участък: Лот 1 „Оризovo - Димитровград“ от км 5+000 до км 36+400, дължина 31,40 км- променено предназначение 150 дка АМ “Марица” Участък: Лот 2 „Димитровград - Харманли“ от км 36+400 до км 70+620, дължина 34,22 км- променено предназначение 210 дка</p> <p>6. Изграждане на АМ „Калотина - София” - Лот 1 „Западна дъга на Софийски околновръстен път”: Участък 1 — от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780 (от АМ „Люлин” до р. Какач), дължина 3,01 км — променено предназначение няма, в регулация е Участък 2 — от км 0+780 до км 6+309 (от р. Какач до ССТ), дължина 5.51 км - променено предназначение 300 дка</p> <p>7. Изграждане на „Обход на гр. Габрово“, от км 0+000 до км 20+124.50, включително етапна връзка</p> | |
|--|---|--|



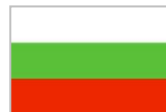
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>(3,130 км), дължина 23.25 км - променено предназначение 617 дка 4 Площ /в дка/ на териториите отчуждени земи за линейни обекти, са:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изграждане на Път Е-85 (1-5) „Кърджали-Подкова“ от км 342+639.41 до км 367+427 и пътна връзка „Фотиново“ от км 0+000 до км 2+368 - обезщетение 193 дка 2. АМ „Струма“, Участък: Лот 1 „Долна Диканя - Дупница“ от км 305+220 до км 322+000, дължина 16.78 км- обезщетение 895 дка 3. АМ „Струма“, Участък: Лот 2 „Дупница - Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483.52, дължина 37,48 км- обезщетение 2 027 дка 4. АМ „Струма“, Участък: Лот 4 „Сандански - Кулата“ от км 423+800 до км 438+500, дължина 14.70 км- обезщетение 520 дка 5. Изграждане на Автомагистрала „Марица“, обща дължина 65.62 км АМ “Марица”, Участък: Лот 1 „Оризovo - Димитровград“ от км 5+000 до км 36+400, дължина 31,40 км- обезщетение 120 дка АМ “Марица” Участък: Лот 2 „Димитровград - Харманли“ от км 36+400 до км 70+620, дължина 34,22 км- обезщетение 210 дка 6. Изграждане на АМ „Калотина - София” - Лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път”: Участък 1 - от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780 (от АМ „Люлин” до р. Какач), | |
|--|--|---|--|



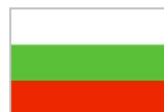
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|---|---|---|
| | | <p>дължина 3,01 км- обезщетение 120 дка Участък 2 - от км 0+780 до км 6+309 (от р. Какач до ССТ), дължина 5.51 км - обезщетение 340 дка 7. Изграждане на „Обход на гр. Габрово“, от км 0+000 до км 20+124.50, включително етапна връзка (3,130 км), дължина 23.25 км- обезщетение 191 дка</p> | |
| | <p>Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа</p> | <p>В участъкът от АМ „Марица“ попадат части от следните защитени зони: Защитена зона за птиците BG 0002081 Марица – Първомай и защитени зони за местообитанията BG 0000578 Река Марица и BG 0000434 Банска река. Лот 3.1. на АМ „Струма“ - попада в границата на защитена зона BG001022 „Орановски Лом – Лешко“ за опазване на природни местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка на защитени зони, приет от МС с Решение №122/02.03.2007 г. (ДВ бр. 21/2007 г.) от км366+675 до 369+420 Лот 3.3. – пресича защитена зона BG0002003 „Кресна“ в участъците от приблизително км 398+350 до към км 401+790 до към км 405+440 от км 404+500 трасето тангира, а от към км 404+850 до към км 405+440 отново пресича защитената зона. Премахва в близост до ЗЗ „Рупите“, като минималното разстояние, на което се доближава обхвата на трасето е 70м в участъка от приблизително км 413+800 до към км 414+500; BG0000366 “Кресна-Илинденци“ – преминава в близост до границата на зоната, приблизително при км 397+750 (на около 155 м от</p> | <p>АМ Марица: Изпълнени са мерките в Оценката за съвместимост, изискани и в доклада по ОВОС</p> <p>АМ Струма Лот 3.1. – Заложени са мерки в Решение 5-ПР/2015, които се спазват АМ Струма Лот 3.3. – Заложени са мерки в Решение 6-ПР/2015, които се спазват</p> <p>Софийски околновръстен път – Западна дъга – не се предвижда да окаже негативно въздействие върху компонентите на околната среда; Трасето на път I-5 “Кърджали-Подкова” е извън защитени територии по Натура 2000 ЗЗ “Родопи Източни” и ЗЗ “Студен кладенец”. Всички останали защитени природни територии (резервати, природни забележителности) са на отстояние над 10 км от трасето.</p> |



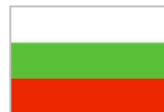
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|---|--|---|
| | | <p>границата на зоната) и от км 406+400 до км 407+400 и от км 406+400 до км 407+400 (минимално разстояние, до което се доближава зоната до трасето е 12 м от 33) Софийски околоръстен път – Западна дъга – най-близо разположената защитена зона BG00000113 “Витоша“ отстои на повече от 7 км от трасето от км 0+780 до км 6+308.17</p> <p>Обход Габрово: • Защитени територии по ЗЗТ: Природен парк „Българка” защитена територия съгласно чл. 5 на Закона за защитените територии</p> <p>• Защитени зони по Закона за биологичното разнообразие „Река Янтра” - BG 0000610, „Витата стена” - BG 0000190, „Българка” - BG 0000399 и „Централен Балкан-буфер” - BG 0001493</p> | |
| | <p>Засягане на природни местообитания</p> | <p>Обход Габрово:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ЗЗ „Река Янтра” - 6.24 дка (незначителна степен на повлияност.) • ЗЗ „Витата стена” - 10.62 дка (незначителна степен на повлияност) • ЗЗ „Българка” - 4.77 км (средна степен на повлияност) • ЗЗ „Централен Балкан - буфер” - от 3.15 дка.(много слаба степен на повлияност) | <p>Очакваното въздействие върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани в ДОСВ, където е заключено, че инвестиционното предложение няма да окаже значително отрицателно въздействие, върху предмета и целите на опазване на защитените зони, като е направен анализ за всяка отсечка и всяка защитена зона, като с Решение I-2/2012 от 23.03.2012 са предвидени условия, които да се спазват преди, по време на строителството и по</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



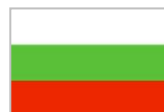
| | | | |
|---|--|--|---|
| | | | време на експлоатацията. При осъщественото посещение на място не са установени сериозни нарушения на зададените условия. ⁵ |
| Приоритетна ос 3 Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари | | | |
| Капацитет на транспортната инфраструктура | <p>Метрополитен ЕАД: Вследствие реализацията на Проекта за разширение на метрото в София Етап 1, Етап 2 и Етап 3 финансирани по ОП "Транспорт" 2007-2013 за 2014г., 2015г. и 2016г. е както следва :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Брой превозени пътници по участъците годишно: 2014 година – 34 939 163 пътника 2015 година – 38 268 588 пътника 2016 година – 39 316 796 пътника - Дял в системата на градския транспорт – около 30 % - Превозна способност – 50 000 пътника/час - Намаляване на трафика – 37 474 автомобила дневно - Намаляване на вредните газове т.ч. CO₂ – 28 082 тона/годишно - Намаляване на нивото на шума % - няма данни - Данни от мониторинг на шума – неприложимо - Спестено време – 38 782 часа дневно <p>За железопътен транспорт⁶:</p> | <p>Промените в наблюдавания тригодишен период са свързани с:</p> <ul style="list-style-type: none"> - нарастване на капацитета на метрото и увеличаване на неговата ефективност; <p>Намаляване на превозените пътници от железопътния транспорт и лек прираст на превозените товари (макар, че се запазва пропорцията с превозените товари от автомобилен транспорт, която е силно дисбалансирана (67,7% за товарния автомобилен транспорт и 11,7% за железопътния)</p> <p>Надграждането на съществуващата инфраструктура на метрото има най-осезаем положителен ефект върху околната среда. Подобренията в пътната и железопътната инфраструктура на този етап не оказват значително въздействие върху дела на</p> | |

⁵ За по-подробна информация, виж т.8

⁶ Източник: НСИ



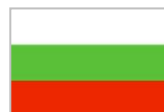
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | 2014 | 2015 | 2016 | | | |
|---|---|--|-------------|-------------|--|--|-------------|
| | | Превозени пътници - хил. | 24627,3 | 22526,3 | 21433,6 | превозените пътници и товари. | |
| | | Превозени товари - хил. тона | 13690,9 | 14635,1 | 14225,8 | | |
| | | <hr/> | | | | | |
| | Видове транспорт | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
| | | Х.ТОН а | МЛН.ТК М | Х.ТОН а | МЛН.ТК М | Х.ТОН а | МЛН.Т КМ |
| | Товарен автомобилен транспорт | 75734 | 24455 | 85234 | 28742 | 82543 | 32070 |
| | Железопътен транспорт | 13691 | 3439 | 14635 | 3650 | 14226 | 3434 |
| | Сухопътен транспорт | 112719 | 32195 | 123626 | 36677 | 121910 | 40263 |
| | Засегнати жилищни и други зони с нормиран шумов режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум | Стратегическите карти за шум се очаква да бъдат готови към 2018 година. Засега такава информация не е налична. | | | | Стратегическите карти за шум се очаква да бъдат готови към 2018 година. Засега такава информация не е налична. | |
| Приоритетна ос 4 Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища | | | | | | | |
| | Случаи на разливи на нефт от корабите | 2014 | 2015 | 2016 | Информацията за нефтените разливи е представена във вида, в който ежегодно е докладвана до Международната морска | | |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

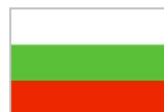


| | | | |
|-------------------------------|---|--|---|
| | | | инструмент за навременното идентифициране на разливи. Налице е Национален аварийен план за борба с нефтени разливи в Черно море |
| Количество на драгажните маси | <p>2014-2015г. „Рехабилитация за поддържане на проектните дълбочини на Канал 1 и Канал 2, Пристанище Варна“ - 309 000</p> <p>2016-2017 г. „Рехабилитация за постигане на проектни дълбочини на пристанищните терминали в района на действие на Териториално поделение - клон Бургас“ - 440 000</p> <p>2014 -2017 г. „Рехабилитация утаителя на р. Провадийска до проектните дълбочини⁷ - 450 000</p> <p>2014 г. „Рехабилитация за поддържане на проектните дълбочини на акваторията на Пристанищен терминал Свищов“ - 32 000</p> <p>2014 г. „Драгиране лимана на пристанищен терминал Русе- Изток“ - 28 500</p> <p>2016 г. „Лимана на пристанищен терминал Лом“ - 15 500⁷</p> | | Информацията е получена от ДППИ. Количеството на издрагираните маси зависи от интензивността на работата. В разглеждания период, количеството на драгажните маси е голямо, поради големия брой извършени проекти. За да се ограничи негативното въздействие върху околната среда, е важно да се определят адекватни места за депониране на драгажните маси. Нормативната уредба по този въпрос не залага конкретни изисквания. |
| Депониране на драгажните маси | <ul style="list-style-type: none"> • срещу нос Галата, кръг с радиус 500 m, център с географски координати N 43°08,020', E 28°12,727' – съгласно Решение по оценка на | | На настоящия етап, в българското законодателство, не са налични конкретни изисквания относно реда за определяне на |

⁷ За 2017 г: Пристанищен терминал Видин- център“ - 12 000



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

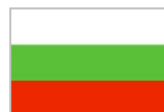


| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>въздействието върху околната среда № 3-2/2009 г. на Министъра на околната среда и водите относно разширение на пристанище Варна (изграждане на контейнерен терминал)</p> <ul style="list-style-type: none"> • срещу Бургаски залив, кръг с диаметър 300 m и център с географски координати N 42°32'45" и E 27°54'40" в координатна система WGS1984 – съгласно Заповед № РД – 134/10.03.2006 г. на Министъра на околната среда и водите.⁸ | <p>зони за депониране на драгажни маси (в т.ч. критерии), тяхната експлоатация и контрол. Предвид пропуските в съществуващата процедура по разрешаване на райони в Черно море за депониране на драгажни маси, при разработването на националната програма от мерки към Морската стратегия на Р България е планирана конкретна мярка № 20 “Преразглеждане на зоните за драгиране и депониране на драгажни маси (изследване на пригодността на съществуващите места за депониране на драгажни маси и предложения за нови)”. Очаква се изпълнението на мярката да стартира през 2018 г.</p> <p>Местата за депониране на драгажни маси по р.Дунав се определят от Агенцията за Проучване и Поддържане на р.Дунав. През 2014. 2015 и 2016 г. всички фирми, притежаващи разрешителни за ползване на воден обект с цел изземване на наносни отложения са разтоварвали на пристанища, с оглед на което в разрешителните, издавани от ИАППД не са посочвани депа с географски координати и агенцията няма</p> |
|--|--|---|--|

⁸ Местоположението на местата за депониране в Черно море е нанесено в ГИС приложението към настоящия доклад: <https://geographica-bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f681521488e445e29afe881a04734bab>



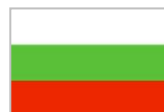
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | информация за местата, където са депонирани драгажни маси | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|---|----------------|--|------|----------------------------|--|-----------|----------------------------|-----------|----------------------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|------------------------|-----------|---------------|-----------|--|---|------|------|------|------|------|------|--|---|----|----|---|---|---|--|--|--|---|
| ИНДИКАТОРИ ОТ СТАНОВИЩЕ 1-1/2010 ЗА ОГПТ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Атмосферен въздух | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Изменения в количествата на парниковите газове от транспорта (емисии на CO ₂ , N ₂ O и CH ₄ от транспорта) | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CO₂ [kt]</td> <td>8 221.256</td> <td>9 141.629</td> <td>9 303.769</td> </tr> <tr> <td>CH₄ [kt]</td> <td>1.109</td> <td>1.118</td> <td>1.030</td> </tr> <tr> <td>N₂O [kt]</td> <td>0.231</td> <td>0.259</td> <td>0.268</td> </tr> <tr> <td>CO₂e [kt]</td> <td>8 317.894</td> <td>9 246.716</td> <td>9 409.346</td> </tr> </tbody> </table> | | | | 2014 | 2015 | 2016 | CO ₂ [kt] | 8 221.256 | 9 141.629 | 9 303.769 | CH ₄ [kt] | 1.109 | 1.118 | 1.030 | N ₂ O [kt] | 0.231 | 0.259 | 0.268 | CO ₂ e [kt] | 8 317.894 | 9 246.716 | 9 409.346 | В тригодишния период измененията на количествата парникови газове са най-съществени по отношение на емисиите на CO ₂ и CO ₂ e, като тенденцията е за повишаване. При тълкуването на резултатите следва да се вземе предвид комплексността на факторите, влияещи върху тези показатели. Т.е. в случая новите инфраструктурни проекти може и да имат позитивно влияние, но то не е достатъчно, за да навакса негативното влияние от други фактори. | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2014 | 2015 | 2016 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CO ₂ [kt] | 8 221.256 | 9 141.629 | 9 303.769 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CH ₄ [kt] | 1.109 | 1.118 | 1.030 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| N ₂ O [kt] | 0.231 | 0.259 | 0.268 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CO ₂ e [kt] | 8 317.894 | 9 246.716 | 9 409.346 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Информацията е предоставена от ИАОС. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Изменение на КАВ в РОУКАВ (имисии на вредни вещества — прах PM ₁₀ , SO _x , NO _x), мг/м ³ | <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Вредн и емисии</th> <th colspan="3">Брой превишения на ПС за СДН *за NO₂ СЧН [200µg/m³]</th> <th colspan="2">Максимална измерена средноденонощ на* концентрация [µg/m³](за NO₂ средночасова)</th> <th colspan="3">Средногодишна концентрация</th> </tr> <tr> <th>201</th> <th>201</th> <th>201</th> <th>2014</th> <th>201</th> <th>201</th> <th>201</th> <th>2015</th> <th>201</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Серен диоксид</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>56,0</td> <td>60,9</td> <td>51,0</td> <td>8,18</td> <td>7,80</td> <td>9,29</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5</td> <td>15</td> <td>20</td> <td>5</td> <td>1</td> <td>7</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | Вредн и емисии | Брой превишения на ПС за СДН *за NO ₂ СЧН [200µg/m ³] | | | Максимална измерена средноденонощ на* концентрация [µg/m ³](за NO ₂ средночасова) | | Средногодишна концентрация | | | 201 | 201 | 201 | 2014 | 201 | 201 | 201 | 2015 | 201 | Серен диоксид | 4 | 5 | 6 | 56,0 | 60,9 | 51,0 | 8,18 | 7,80 | 9,29 | | 5 | 15 | 20 | 5 | 1 | 7 | | | | Данните за тригодишния период 2014-2016 са колебливи и не показват ясна тенденция. Конкретно влиянието на инфраструктурните проекти върху този показател трудно биха могли да се отчетат със съществуващата система за наблюдение и контрол на КАВ, най-вече поради локацията на пунктовете за наблюдение, която не е обвързана с тях |
| | Вредн и емисии | Брой превишения на ПС за СДН *за NO ₂ СЧН [200µg/m ³] | | | Максимална измерена средноденонощ на* концентрация [µg/m ³](за NO ₂ средночасова) | | Средногодишна концентрация | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 201 | | 201 | 201 | 2014 | 201 | 201 | 201 | 2015 | 201 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Серен диоксид | 4 | 5 | 6 | 56,0 | 60,9 | 51,0 | 8,18 | 7,80 | 9,29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 15 | 20 | 5 | 1 | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

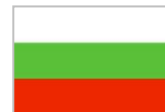


| | | <table border="1"> <tr> <td>Азотен диоксид</td> <td>19</td> <td>24</td> <td>38</td> <td>117,62</td> <td>122,43</td> <td>134,82</td> <td>15,26</td> <td>16,92</td> <td>19,14</td> </tr> <tr> <td>ФПЧ10</td> <td>3448</td> <td>2887</td> <td>2473</td> <td>175,71</td> <td>164,97</td> <td>176,39</td> <td>28,55</td> <td>40,22</td> <td>31,21</td> </tr> </table> | Азотен диоксид | 19 | 24 | 38 | 117,62 | 122,43 | 134,82 | 15,26 | 16,92 | 19,14 | ФПЧ10 | 3448 | 2887 | 2473 | 175,71 | 164,97 | 176,39 | 28,55 | 40,22 | 31,21 | |
|---|--|--|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--|-------|-------|-------|---------------------------------|------|------|------|---|--------|--------|-------|-------|-------|--|
| Азотен диоксид | 19 | 24 | 38 | 117,62 | 122,43 | 134,82 | 15,26 | 16,92 | 19,14 | | | | | | | | | | | | | | |
| ФПЧ10 | 3448 | 2887 | 2473 | 175,71 | 164,97 | 176,39 | 28,55 | 40,22 | 31,21 | | | | | | | | | | | | | | |
| Изменение на съотношението: превозвани товари с автомобилен/железопътен транспорт | <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Видове транспорт</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>%</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Товарен автомобилен /Сухопътен транспорт</td> <td>67,2</td> <td>68,9</td> <td>67,7</td> </tr> <tr> <td>Железопътен/Сухопътен транспорт</td> <td>12,1</td> <td>11,8</td> <td>11,7</td> </tr> </tbody> </table> | Видове транспорт | 2014 | 2015 | 2016 | % | % | % | Товарен автомобилен /Сухопътен транспорт | 67,2 | 68,9 | 67,7 | Железопътен/Сухопътен транспорт | 12,1 | 11,8 | 11,7 | <p>Въпреки подобренията, извършени в рамките на ПО1 на ОПТ, железопътният транспорт не успява да заеме по-стабилни позиции в преvoза на товари. А това би дало сериозно отражение както върху емисиите от транспорта, така и върху броя на ПТП.</p> | | | | | | |
| Видове транспорт | 2014 | | 2015 | 2016 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | % | % | % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Товарен автомобилен /Сухопътен транспорт | 67,2 | 68,9 | 67,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Железопътен/Сухопътен транспорт | 12,1 | 11,8 | 11,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Води | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Засегнати СОЗ около водни обекти | <p>Засегнати са 2 санитарно-охранителни зони от реализацията на проект АМ Струма, Лот 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Около шахтов кладенец Блажиево, с издадена заповед за определяне на санитарно-хранителна зона №СОЗ-С-237/24.04.2015. Засегнат е втори пояс на зоната, като засегнатата площ е 0,6 дка. - Около находище на минерална вода „Благоевград“, за която се води процедура за определяне на санитарно-охранителна зона. Засегнат е трети пояс на зоната, като засегнатата площ е 100 дка.⁹ | <p>При извършване на дейности в СОЗ са спазвани забраните и ограниченията, визирани в Приложение № 2 към Чл. 10 от Наредба № 3 /16.10.2000г. Издадените разрешителни по реда на Закона за водите.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

⁹ Корекциите са визуализирани в ГИС приложението към настоящия доклад: <https://geographica-bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f681521488e445e29afe881a04734bab>



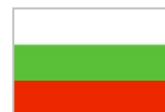
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>Трасето на съществуваща железопътна линия Панега".</p> <p>Трасето на автомагистрала „Хемус” (етап 2) в участък 5 от км. 220+000 до км. 220+850 попада в границите на пояс III на СОЗ, определена по реда на Наредба № 3, със Заповед № СОЗ-181/26.08.2008 г. на директора на БДДР. СОЗ е около подземен водоизточник - шахтов кладенец и около подземен водоизточник - хоризонтален дренаж</p> <p>Проектни трасета Вариант В1 и Вариант В 1(А) от идеен проект на автомагистрала „Хемус”, съгласно инвестиционно предложение „Доизграждане на автомагистрала АМ „Хемус” (Ябланица-Белокопитово)”, попадат в границите на следните санитарно охранителни зони, определени по реда на Наредба № 3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Пояс III на СОЗ около минерален водоизточник (защитен подземен обект), с име Сондаж Р-2 „Водица”, находящ се в землището на с. Водица, община Попово, област Търговище, определена със заповед СОЗ-06/08.01.2004 г. на директора на БДДР.• Пояс II на СОЗ около водоизточник от подземни води ГК-167х (незащитен подземен обект), находящ се в землището на с. | |
|--|--|---|--|



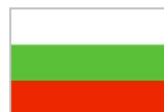
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>Ковачевец, община Попово, област Търговище, определена със заповед СОЗ-224/25.05.2009 г. на директора на БДДР.</p> <ul style="list-style-type: none">• Вариант В1 Син преминава през границите на пояс III на СОЗ около минерален водоизточник (незащитен подземен обект), с име Сондаж Р-1 ХГ от находище на минерални води „Крушуна”, находящ се в землището на с. Крушуна, община Летница, област Ловеч, определена със Заповед РД-581/25.07.2014 на Министъра на околната среда и водите. <p>Железопътна линия „София - Драгоман” попада в границите на следните СОЗ са определени по реда на Наредба № 3:</p> <ul style="list-style-type: none">• Пояс II и пояс III на СОЗ около тръбен кладенец № 1 — „ТК I Джиев, Костинброд” (подземен-незащитен, за самостоятелно питейно-битово водоснабдяване и животновъдство на птицеферма „Джиев” АД), находящ се в землището на гр. Костинброд, община Костинброд, Софийска област, определена със Заповед СОЗ- 24/13.10.2004 г. на директора на БДДР.• Пояс III на СОЗ около тръбен кладенец на „Галус-Трейд” ООД (подземен-защитен), находящ се в землището на гр. Костинброд, община Костинброд, Софийска област, определена със Заповед СОЗ-68/25.07.2005 г. на | |
|--|--|---|--|



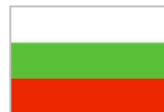
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>директора на БДДР. Към настоящият момент разрешителното за водоземане от подземни води на „Галус-Трейд” ООД е с изтекъл срок.</p> <p>а. Модернизация на жп линията „Видин - София” ЖП участък II: „Медковец - Руска Бела” и ЖП участък III: „Руска Бела - Столник” от трасе Видин - София, съгласно инвестиционно предложение за „Проектиране на строителството на железопътна линия Видин - София; Актуализация на идейния проект за участък II: „Медковец - Руска Бела” и участък III: „Руска Бела - Стол пик” попада в границите на следните санитарно - охранителни зони, определени в съответствие с изискванията на Наредба № 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> • пояс II и пояс III на санитарно-охранителна зона около тръбен кладенец ТК 1 „Лалов и Вачев”, находящ се в землището на гр. Враца, община Враца, област Враца, определена със Заповед № СОЗ-72/19.12.2005 г. на директора на БДДР. • пояс II и пояс III на санитарно-охранителна зона около тръбен кладенец ТК 1, находящ се в землището на с. Боденец, община Мездра, област Враца, определена със Заповед № СОЗ 139/25.09.2007 г. на директора на БДДР. <p>б. Изграждане на интермодален терминал в Русе Теренът на предлаганата площадка „А” на интермодален терминал Русе, съгласно инвестиционно предложение за „Изграждане на интермодален</p> | |
|--|--|--|--|



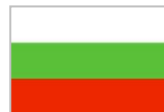
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | |
|--|---|--|
| | <p>терминал в Северен централен район на планиране в България — Русе” засяга пояс III на санитарно-охранителната зона на ПС „Цветница” (4 бр.ШК ; 8 бр. СК), землище гр. Русе, община Русе, област Русе, определена по реда на Наредба № 3 със Заповед СОЗ-104/17.10.2006 г. на директора на БД ДР.</p> <p>В землището на гр. Септември ЖП-линията преминава през II и III пояс на сондажен кладенец (СК-1) за водоснабдяване на „Вагоноремонтен завод – 99“ – гр. Септември, за която има процедура за учредяване на СОЗ - №СОЗ-55/2009 г. (към момента тази СОЗ все още не е учредена) - Преписка № ВК-01-39/2016 г. Път III-862 „Пловдив-Лилково“ от км 8⁺¹⁰⁰ до км 8⁺⁵⁰⁰.</p> <p>Пилотна система 2 (попадаща в поземлен имот ПИ № 006089) и пилотни системи 4 и 5 (ПИ №№ 006019, 006020 и 006021) попадат в пояс II-ри на СОЗ около речно водохвощане р. Тъмръшка за ПБВ на гр. Пловдив и вилна зона с. Храбрино, учредена със Заповед № СОЗ-М-23/2015г. - в. Преписка № ВК-01-48/2015 година.</p> <p>за проект „Модернизация на железопътна линия София- Пловдив: жп участъци София-Елин Пелин и Елин Пелин-Септември за участък Елин Пелин-Ихтиман”</p> <p>За ШК „Веринско” за ПБВ на с. Веринско, общ. Ихтиман има издадено Разрешително за водоземане №31510224/22.01.2010г. на директора на БД ИБР - Пловдив и е в процедура за учредяване на СОЗ с преписка с вх. № СОЗ-16/2011г. От последно</p> | |
|--|---|--|



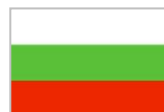
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|--|---|
| | | <p>предоставения вариант на преминаване, трасето на жп линията отстои на 36м. от пояс I-ви на проектираната СОЗ и преминава през пояс II-ри. - Преписка № ВК-01-44/2016 година</p> <p>СОЗ около находищата на минерална вода „Момин проход” и „Пчелин” е учредена със Заповед МОСВ № РД-534/27.05.2005 г./ МЗ РД-09-143/13.05.2005г. (в тази СОЗ попадат също и водоземните съоръжения за минерална вода на находище на минерална вода “Костенец” - обл. София, общ. Костенец, с. Костенец и на находище на минерална вода "Долна баня”, с. Долна баня, община Долна баня, обл. София).</p> <p>Находище минерална вода „Белово” - За находището има процедура за учредяване на санитарно-охранителна зона по преписка с вх. № СОЗ-19/2014г.</p> <p>За КИ „Владикин”, който се ползва за ПБВ водоснабдяване на гр. Белово и с. Дъбравите, общ. Белово, обл. Пазарджик няма издадено разрешително по Закона за водите и има прекратена процедура за санитарно-охранителна зона по преписка с вх. №СОЗ-19/22.06.2015г. Водоизточникът се разполага на 17м от проектното трасе. - Преписка № ВК-01-43/ 2016 година</p> | |
| | <p>Корекции на реки за целите на транспортната</p> | <p>Изградена е една корекция на река Дреновска с дължина 85 л. метри по проект АМ Струма, Лот 2.</p> | <p>Издадени са необходимите разрешителни за корекциите на реките.</p> |



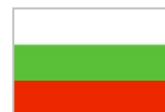
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|-----------------------|---|--|
| | <p>инфраструктура</p> | <p>Корекция на р.Паничарка - корекция на речното корито при км 0+320 от ухото на пътен възел в кв. Дядо Дянко</p> <p>Предвидена е корекция на р. Паничарка със следните технически параметри: дължина коригирано речно корито L=220м; наклон коригирано речно дъно J= 0.75%; дължина на подпорни стени ляв бряг L=144,10м; дължина подпорни стени десен бряг L=65,80м. Напречни профили на корекцията: - Напречен профил на р. Паничарка преди моста: трапецовидно напречно сечение с основа b=10м и наклон на стените 1:1,5; - Напречен профил на р. Паничарка в пункта на пресичане с моста: правоъгълно напречно сечение с основа b=18м и подпорни стени на ляв и десен бряг; - Напречен профил на р. Паничарка след моста: трапецовидно напречно сечение с основа b=14м, ляв бряг – подпорна стена и десен бряг с наклон 1:1,5. Разрешително № 32170541 / 2015г. – корекция 105 метра</p> <p>Краен срок на действие на разрешителното: 14.09.2017</p> <p>Титуляр на разрешителното: ДП „НКЖИ“ Воден обект - р. Азмака Населено място - с. Преславец Община - Харманли Област – Хасково</p> <p>Цел на разрешителното: Изграждане на нови съоръжения за водоземане и за линейна инфраструктура, пресичаща воден обект и защита от</p> | |
|--|-----------------------|---|--|



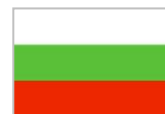
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|---|-------------------------------|
| | | <p>вредното въздействие на водите</p> <p>Режим на ползване - Целогодишно с изключение на периода на размножаване на рибната фауна, определен от ежегодно издаваната заповед на МЗХ</p> <p>Разрешително № 32170555/ 2016 г. – корекция 373,15 метра</p> <p>Краен срок на действие на разрешителното: 14.1.2019</p> <p>Титуляр на разрешителното: ДП „НКЖИ“</p> <p>Воден обект – р. Сива река</p> <p>Населено място – гр. Любимец</p> <p>Община – Любимец</p> <p>Област – Хасково</p> <p>Цел на разрешителното: Изграждане на нови съоръжения за регулиране на оттока, линейна инфраструктура, пресичаща воден обект и защита от вредното въздействие на водите</p> <p>Режим на ползване: Целогодишно</p> | |
| | <p>Аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водни обекти и предприети мерки за ограничаване и/или ликвидиране на последиците от замърсяването</p> | <p>За разглеждания период няма регистрирани такива случаи по проектите, включени в ОГПТ</p> | <p>Индикаторът е измерим.</p> |



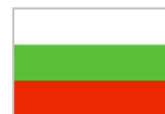
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | | | | | |
|---|---|--------------------------------|-----------------|--------------------------------|-----------------|--------------------------------|--|
| Наднормени концентрации на замърсители във водите на пристанищните територии | ИА „МА“ не разполага с такава информация. | | | | | | Във Втори доклад е посочено, че този Индикатор не е приложим. Не е налична информация за неговото измерване. |
| Случаи на отклонение от доброто състояние на водите в пристанищните територии | ВТ | Състояние/потенциал на ВТ 2014 | | Състояние/потенциал на ВТ 2015 | | Състояние/потенциал на ВТ 2016 | |
| | | Екологично | Химично | Екологично | Химично | Екологично | Химично |
| | BG2BS000 C1013 (BG2BS000 C013) | умерено | не е определено | умерено | не е определено | умерено | непостигащо добро |
| | BG2BS000 C005 | лошо | не е определено | лошо | не е определено | лошо | непостигащо добро |
| | BG2PR900 L019 | много лошо | не е определено | много лошо | не е определено | умерено | добро |
| BG2PR900 L020 | много лошо | не е определено | много лошо | не е определено | умерено | добро | |



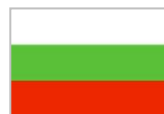
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | | | | | | |
|--|--|---|---------------|------------------------------|---------------|--------------------------|-------------|--------------------------|
| | | BG2PR100 L001 | много лошо | не е опред еляно | много лошо | не е опреде ляно | умере но | непости гащо добро |
| | | BG2PR100 L003 | много лошо | непос ти гащо добро | много лошо | непости гащо добро | лошо | непости гащо добро |
| | | BG2BS000 C1007 (BG2BS000 C007) | умере но | не е опред еляно | лошо | не е опреде ляно | умере но | непости гащо добро |
| | | BG2BS000 C1008 (BG2BS000 C008) | Умере но | | Умере но | не е опреде ляно | умере но | непости гащо добро |
| | | BG2BS000 C1108 (BG2BS000 C008) | Умере но | | Умере но | не е опреде ляно | умере но | не е опреде ляно |
| | | BG2SE900 L028 | умере но | не е опред еляно | умере но | не е опреде ляно | умере но | непости гащо добро |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



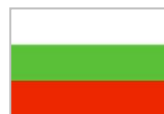
| | | | | | | | |
|--|--------------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|---------|-------------------|
| | | | | | | | |
| | BG2SE900 R026 | умерено | добро / не е опр. | умерено | добро / не е опр. | лошо | не е определено |
| | BG2BS000 C1308 (BG2BS000 C008) | умерено | не е определено | умерено | не е определено | лошо | непостигащо добро |
| | BG2BS000 C1011 (BG2BS000 C011) | не е определено | не е определено | не е определено | не е определено | умерено | непостигащо добро |
| | BG2BS000 C1012 | умерено | не е определено | умерено | не е определено | добро | добро |

Геоложка основа

| | | |
|---|--|--|
| Изпълнени технически мероприятия, гарантиращи устойчивост на склоновете от свлачищни процеси, противоерозивно укрепване на откосите и | В изпълнение изискванията на Решение по ОВОС № 1-1/2008 год. на МОСВ е извършено следното: - укрепване на свлачище с мостово съоръжение и пилотни системи в обхвата на Лот 1, поради вертикално пропадане и данни за хоризонтално отместване с широки пукнатини в асфалтовата | Независимо от предприетите действия, по време на направените обходи все още на места се наблюдават свлачищни процеси и явления, по-конкретно: несвоевременно оформяне на откосите и бермите, като и охумусяване, затревяване, захрастяване и |
|---|--|--|



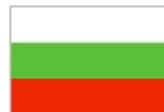
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|----------------------|--|--|--|
| | <p>предпазване на почвения слой от ерозия</p> | <p>настилка и банкетите на главен път Е79, при km 314+368 и при km 314+482, както и поради последващо деформиране на ламели от изградената подпорна стена в участъка; - в обхвата на Лот 2, по Заповед № РС-92/18.09.2015г на МРРБ, са изпълнени укрепване на свлачище от km 325+096 до km 325+400 и подпорна стена от км 324+982 до км325+046;</p> | <p>укрепване, поради което се проявяват ерозионни процеси, на места срутища и свлачища (при km 41+000 и km 65+700 на АМ „Марица“, km 314+368 и km 314+482 на Лот 1 и от km 325+096 до km 325+400 на лот 2 по АМ „Струма“, km 351+800, на гр. Монтана и др.);</p> |
| Земни и почви | | | |
| | <p>Площи на отчуждените земи по вид територия, дка</p> | <p>Площ /в дка/ на териториите отчуждени земи за линейни обекти: Подготовка на проект АМ Русе - Велико Търново - обезщетение 3 317 дка Автомострала „Марица“, Лот 1 и Лот 2 - Териториите с променено предназначение са: - за Лот 1 „Оризovo-Димитровград“ е 150 дка - за Лот 2 „Димитровград-Харманли“ - 210 дка. Обезщетени отчуждени земи: - за Лот 1 са 120 дка и - за Лот 2 - 210 дка. Територии с променено предназначение на земята за транспортната инфраструктура в дка АМ „Струма“, Участък: Лот 1 „Долна Диканя - Дупница“ от км 305+220 до км 322+000, дължина 16.78 км- променено предназначение 998 дка АМ „Струма“, Участък: Лот 2 „Дупница - Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483.52, дължина 37,48 км- променено предназначение 2 781</p> | <p>Отчуждената територия е в рамките на нормалното за такъв вид обекти. Въздействието по отношение на земите и земеползването е незначително.</p> |



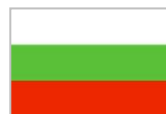
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>дка АМ „Струма”, Участък: Лот 4 „Сандански - Кулата” от км 423+800 до км 438+500, дължина 14.70 км- променено предназначение 576 дка Изграждане на Автомагистрала „Марица”, обща дължина 65.62 км АМ “Марица”, Участък: Лот 1 „Оризovo - Димитровград“ от км 5+000 до км 36+400, дължина 31,40 км- променено предназначение 150 дка АМ “Марица” Участък: Лот 2 „Димитровград - Харманли“ от км 36+400 до км 70+620, дължина 34,22 км- променено предназначение 210 дка Изграждане на АМ „Калотина - София” - Лот 1 „Западна дъга на Софийски околновръстен път”: Участък 1 — от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780 (от АМ „Люлин” до р. Какач), дължина 3,01 км — променено предназначение няма, в регулация е Участък 2 — от км 0+780 до км 6+309 (от р. Какач до ССТ), дължина 5.51 км - променено предназначение 300 дка Площ /в дка/ на териториите отчуждени земи за линейни обекти, са:</p> <ul style="list-style-type: none"> • АМ „Струма”, Участък: Лот 1 „Долна Диканя - Дупница” от км 305+220 до км 322+000, дължина 16.78 км- обезщетение 895 дка • 3. АМ „Струма”, Участък: Лот 2 „Дупница - Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52, | |
|--|--|---|--|



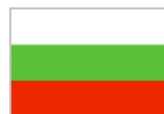
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|---|--|-----------------------------------|
| | | <p>дължина 37,48 км- обезщетение 2 027 дка</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4. АМ „Струма”, Участък: Лот 4 „Сандански - Кулата” от км 423+800 до км 438+500, дължина 14.70 км- обезщетение 520 дка • 5. Изграждане на Автомагистрала „Марица”, обща дължина 65.62 км • АМ “Марица”, Участък: Лот 1 „Оризovo - Димитровград“ от км 5+000 до км 36+400, дължина 31,40 км- обезщетение 120 дка • АМ “Марица” Участък: Лот 2 „Димитровград - Харманли“ от км 36+400 до км 70+620, дължина 34,22 км- обезщетение 210 дка • 6. Изграждане на АМ „Калотина - София” - Лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път”: • Участък 1 - от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780 (от АМ „Люлин” до р. Какач), дължина 3,01 км- обезщетение 120 дка • Участък 2 - от км 0+780 до км 6+309 (от р. Какач до ССТ), дължина 5.51 км - обезщетение 340 дка <p>Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив - Налага се промяна на предназначението на 8,9 дка за изграждане на надлези, не се отчуждават земи</p> | |
| | <p>Аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за</p> | <p>Няма информация за такива.</p> | <p>Няма информация за такива.</p> |



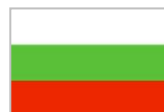
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|---|---|--|---|
| | замърсяване на почвите върху прилежащите земи. | | |
| Флора | | | |
| | Отстранена растителна покривка | За този етап няма проекти по ОГПТ, по които да се извършват строителни работи. | За този етап няма проекти по ОГПТ, по които да се извършват строителни работи. |
| Защитени зони и защитени територии | | | |
| | Близост на обекти на транспортната инфраструктура до ЗЗ и ЗТ | Няма информация по този индикатор за отчетния период. | Няма информация по този индикатор за отчетния период. |
| Обекти на КИН | | | |
| | Засегнати обекти на НИНКН при строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения | <p>Обходен път на гр. Враца - път I-1 (Е 79) - 1 археологичен обект - ДНСК е издала Разрешение за ползване СТ-05-1034/2014 г. на строеж. Обектът е приет и въведен в експлоатация без забележки по отношение обектите па ЗКН.</p> <p>АМ Струма Лот 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Обект № 2 от км 325+530 до км 325+600 – 70 м, освободен на 29.05.2014г. с Протокол № 10-00-99/23.05.2014г. -Обект № 3 от км 326+120 до км 326+310 – 190 м., освободен на 20.11.2014г. с Протокол № 10-00-192/11.08.2014г. -Обект № 4 от км 326+400 до км 326+500 – 100 м. освободен на 29.05.2014г. с Протокол № 10-00-98/23.05.2014г. -Обект № 6 от км 331+650 до км 331+710 – 60 м | <p>Провеждат се предварителни и спасителни археологически проучвания, което е гаранция за опазване и социализиране на Недвижимото културно наследство. За обектите, които все още са в строеж, при евентуално разкриване на неизвестни археологически находки е предвидено незабавно преустановяване на работа и провеждане на проучвателни дейности за изясняване на значимостта на находките, в съответствие с изискванията на Закона за културното наследство</p> <p>ПО АМ Струма, Лот 2: Всички археологически обекти са проучени и освободени за строителство към 01.07.2015г. с одобрени Протоколи от</p> |



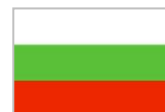
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | |
|--|--|---|
| | <p>– отпада. -Обект № 7 от км 332+180 до км 332+425 – 245 м</p> <p>– отпада. -Обект № 8 от км 333+110 до км 333+280 – 170 м., освободен на 22.08.2014г. с Протокол № 10-00-159/24.07.2014г.</p> <p>-Обект № 9 от км 334+300 до км 334+400 – 100 м., освободен на 20.06.2014г. с Протокол № 10-00-112/04.06.2014г.</p> <p>-Обект № 12 от км 343+400 до км 343+510 – 110 м., освободен на 22.08.2014г. с Протокол № 10-00-158/24.07.2014г.</p> <p>-Обект № 13 от км 344+150 до км 344+450 – 300 м., освободен на 05.09.2014г. с Протокол № 10-00-190/11.08.2014г.</p> <p>-Обект № 14 от км 346+120 до км 346+260 – 140 м., освободен на 29.12.2014г. с Протокол № 10-00-384/01.12.2014г.</p> <p>-Обект № 15 от км 346+300 до км 346+455 – 155 м, освободен на 01.07.2015г. с Протокол № 10-00-195/18.06.2015г.</p> <p>-Обект № 16 от км 351+780 до км 351+970 – 190 м., освободен на 07.10.2014г. с Протокол № 10-00-216/15.09.2014г.</p> <p>-Допълнителен обект от км 325+940 до км 325+983 – 43 м., освободен на 25.06.2015г. с Протокол № 10-00-177/15.06.2015г.</p> <p>-Допълнителен обект от км 343+740 до км 343+840 – 100 м, освободен на 25.05.2015г. с Протокол</p> | <p>Министерството на културата АМ „Марица“ : Извършени са спасителни археологически проучвания. Издадени са констативни протоколи от съответният институции и иобектите са влезли в експлоатация без забележки.</p> |
|--|--|---|



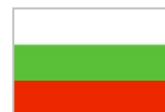
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



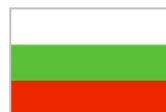
| | | | |
|--------------------------|--|---|--|
| | | <p>№ 10-00-131/21.05.2015г. - Допълнителен обект от км 331+800 до км 332+145 – 345 м, освободен на 15.01.2015г. с Протокол № 10-00-1/06.01.2015г. - Допълнителен обект от км 331+300 до км 331+715 – 415 м., освободен на 11.06.2015г. с Протокол № 10-00-157/02.06.2015г. Лот 1 на АМ „Марица” – 11 обекта:</p> <ul style="list-style-type: none">• от км 5+000 до км 70+620“: № 3 - от км 23+630 до км 23+770; № 4.1 - от км 23+790 до км 23+800; № 4.2 - от км 23+835 до км 23+860; № 5 - от км 23+945 до км 24+160; № 6 - от км 24+220 до км 24+460;• от км 23+160 до км 23+510 - нов;• от км 23+770 до км 23+790 и от км 23+800 до км 23+835 - нов; <p>Лот 2 на АМ „Марица” - 5 обекта, проучен е и „Античен култов комплекс” при с. Крепост, а през 2011 г. се регистрира нов археологически обект „Селище от Римската епоха и неолита” от 29+640 до км 29+820 – общо са регистрирани 7 нови археологически обекта.</p> | |
| Риск от инциденти | | | |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



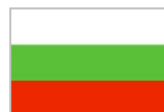
| | | | | | |
|---|------------------------------|-------------|-------------|--|-------------|
| Брой инциденти за отделните видове транспорт, свързани с транспортната инфраструктура | 2014 | 2015 | 2016 | Броят инциденти с автомобилния транспорт нарастват ежегодно. Произшествията с жп транспорта като цяло намаляват. Броят на инцидентите по р. Дунав нараства от 2014 година насам. | |
| | ПТП с пострадали | 7018 | 7225 | | 7404 |
| | Убити | 660 | 708 | | 708 |
| | Ранени | 8639 | 8971 | | 9374 |
| | Източник: НСИ | | | | |
| | Произшествия с жп транспорт: | | | | |
| | Година | 2014 | 2015 | | 2016 |
| | Убити | 23 | 20 | | 22 |
| | Ранени | 45 | 24 | | 48 |
| | Общо | 58 | 48 | | 40 |
| Изходни данни: НСИ | | | | | |
| Година | Брой инциденти по р. Дунав | | Брой | | |
| 2014 | засядане | | 9 | | |
| 2015 | засядане | | 14 | | |
| | потъване - в Силистра | | 1 | | |
| | получаване на пробойна | | 2 | | |
| 2016 | трудова злополука | | 2 | | |
| | засядане | | 64 | | |
| | потъване - в Силистра | | 1 | | |
| | получаване на пробойна | | 4 | | |
| | пожар | | 1 | | |
| | трудова злополука | | 6 | | |
| Източник: ИА "МА" | | | | | |



| Материални активи | | | |
|--------------------------|--|--|--|
| | Изградени съоръжения с Екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др.)/ Бр.; вид; | Няма изградени съоръжения по проектите, включени в ОГПТ през отчетния период. | Няма изградени съоръжения по проектите, включени в ОГПТ през отчетния период. |
| Отпадъци | | | |
| | Утвърдени планове за управление на отпадъци от пристанищата | Утвърден План за управление на отпадъците на пристанища Лом и Видин от 2013 г. План за управление на отпадъците на пристанище Бургас – 2016 г. План за управление на отпадъците на пристанище Варна – 2016 г. План за управление на отпадъците на пристанище Никопол – 2013 г. План за управление на отпадъците на пристанище Русе – 2013 г. Документите са налични на страницата на ДППИ | Предприети са необходимите дейности за управление на отпадъците. Няма данни за отрицателни въздействия, свързани с отпадъци от пристанищата за периода. |
| | Изградени съоръжения за третиране на отпадъци от корабни товари/бр., капацитет | Няма данни да са изградени такива съоръжения за периода. | Няма данни да са изградени такива съоръжения за периода. |
| | Отношение на количеството генерирани към | Количеството депонирани драгажни маси са: 2014-2015г. „Рехабилитация за поддържане на проектните | При заявено намерение за реализиране на инвестиционно предложение, в БДЧР |



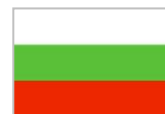
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|---|--|---|
| | <p>количеството депонирани драгажни маси</p> | <p>дълбочини на Канал 1 и Канал 2, Пристанище Варна“ - 309 000 2016-2017 г. „Рехабилитация за постигане на проектни дълбочини на пристанищните терминали в района на действие на Териториално поделение - клон Бургас“ - 440 000 2014 -2017 г. „Рехабилитация утаителя на р. Провадийска до проектните дълбочини’4 - 450 000 2014 г. „Рехабилитация за поддържане на проектните дълбочини на акваторията на Пристанищен терминал Свищов“ - 32 000 2014 г. „Драгиране лимана на пристанищен терминал Русе- Изток“ - 28 500 2016г. „Лимана на пристанищен терминал Лом“ - 15 500 2017г. „Пристанищен терминал Видин- център“ - 12 000 Няма информация за количеството генерирани драгажни маси</p> | <p>постъпват данни за прогнозните количества на драгажните маси. В БДЧР липсва информация за последващото реализиране на инвестиционното намерение, съответно за действително формираните и депонирани драгажни маси.</p> |
| | <p>Място на депониране на драгажните маси</p> | <ul style="list-style-type: none"> • срещу нос Галата, кръг с радиус 500 m, център с географски координати N 43°08,020', E 28°12,727' – съгласно Решение по оценка на въздействието върху околната среда № 3-2/2009 г. на Министъра на околната среда и водите относно разширение на пристанище Варна (изграждане на контейнерен терминал) • срещу Бургаски залив, кръг с диаметър 300 m и център с географски координати N | <p>На настоящия етап, в българското законодателство, не са налични конкретни изисквания относно реда за определяне на зони за депониране на драгажни маси (в т.ч. критерии), тяхната експлоатация и контрол. Предвид пропуските в съществуващата процедура по разрешаване на райони в Черно море за депониране на драгажни маси, при разработването на националната</p> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

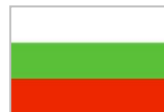


| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>42°32'45" и Е 27°54'40" в координатна система WGS1984 – съгласно Заповед № РД – 134/10.03.2006 г. на Министъра на околната среда и водите.¹⁰</p> | <p>програма от мерки към Морската стратегия на Р България е планирана конкретна мярка № 20 “Преразглеждане на зоните за драгиране и депониране на драгажни маси (изследване на пригодността на съществуващите места за депониране на драгажни маси и предложения за нови)”. Очаква се изпълнението на мярката да стартира през 2018 г.</p> <p>Местата за депониране на драгажни маси по р. Дунав се определят от Агенцията за Проучване и Поддържане на р. Дунав. През 2014, 2015 и 2016 г. всички фирми, притежаващи разрешителни за ползване на воден обект с цел изземване на наносни отложения са разтоварвали на пристанища, с оглед на което в разрешителните, издавани от ИАППД не са посочвани депа с географски координати и агенцията няма информация за местата, където са депонирани драгажни маси</p> |
|--|--|--|--|

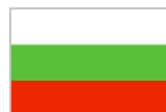
¹⁰ Местоположението на местата за депониране в Черно море е нанесено в ГИС приложението към настоящия доклад: <https://geographica-bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=f681521488e445e29afe881a04734bab>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



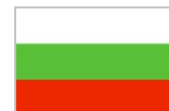
| | | | |
|--|---|---------------------------------------|---|
| | <p>Отредени територии за депониране на драгажни маси/ капацитет</p> | <p>Не е налична такава информация</p> | <p>На настоящия етап, в българското законодателство, не са налични конкретни изисквания относно реда за определяне на зони за депониране на драгажни маси (в т.ч. критерии), тяхната експлоатация и контрол. Предвид пропуските в съществуващата процедура по разрешаване на райони в Черно море за депониране на драгажни маси, при разработването на националната програма от мерки към Морската стратегия на Р България е планирана конкретна мярка № 20 “Преразглеждане на зоните за драгиране и депониране на драгажни маси (изследване на пригодността на съществуващите места за депониране на драгажни маси и предложения за нови)”. Очаква се изпълнението на мярката да стартира през 2018 г.</p> <p>Местата за депониране на драгажни маси по р. Дунав се определят от Агенцията за Проучване и Поддържане на р. Дунав. През 2014. 2015 и 2016 г. всички фирми, притежаващи разрешителни за ползване на воден обект с цел изземване на наносни отложения са разтоварвали на пристанища, с оглед на което в разрешителните, издавани от ИАПД не са посочвани депа с географски координати и агенцията няма информация за местата, където са</p> |
|--|---|---------------------------------------|---|



| | | | |
|------------|---|--|--|
| | | | депонирали драгажни маси |
| Шум | | | |
| | Шумово натоварване в населените места/ dB(A) спрямо нормата за шум; | За периода няма постъпили оплаквания от граждани за шумово натоварване. Извършените допълнителни замервания от институциите не са установили нарушения. | За периода няма постъпили оплаквания от граждани за шумово натоварване. Извършените допълнителни замервания от институциите не са установили нарушения. |
| | Ефективност на реализираните шумозащитни мерки | Не са постъпвали искания за допълнителни измервания на нивата на шум и не са постъпвали официални оплаквания за шумово натоварване, което на практика означава, че съоръженията изпълняват функцията си на шумозащита. | Не са постъпвали искания за допълнителни измервания на нивата на шум и не са постъпвали официални оплаквания за шумово натоварване, което на практика означава, че съоръженията изпълняват функцията си на шумозащита. |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Настоящият доклад следва да оцени релевантността на индикаторите от Становищата по ЕО – дали те са подходящи 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. Освен това, на база обобщените данни за индикаторите са представени основни изводи за тенденциите и въздействието върху околната среда.

Релевантността на индикаторите е сериозно засегнато в Първи и Втори доклад по наблюдение и контрол като са направени редица промени за прецизиране на индикаторите като преформулиране, премахване и добавяне на нови (вж. т. 11)

За индикатор „Наднормени концентрации на замърсители във водите на пристанищните територии“ е констатирано, че е неприложим, но не е отпаднал.

Осигуреността с изходна информация, като цяло е проблемно, като тесните места са подробно разгледани в Таблица 2. Въпреки това проследяването на индикаторите осигурява една добра информационна база, върху която да се направят съответните изводи и препоръки.

За системата от индикатори за ОГПТ и ОПТ са използвани различни подходи, като за ОПТ индикаторите се формулират на база приоритетните оси, а в ОГПТ са разписани по компоненти на околната среда. Като цяло двете системи се допълват и дори дублират на места, като няма аспект от приложението на Оперативната програма, който да не е разгледан.

Основните изводи, които могат да се направят на база индикаторите са:

Приоритетна ос 1 Развитие на железопътна инфраструктура по главните национални и транс европейски транспортни оси

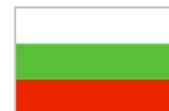
Проектирането на трасетата и изпълнението на проектите е съобразено с основните изисквания на нормативната база, като се спазват процедурите за оценка на въздействие върху околната среда и предвидените мерки за смекчаване на въздействието.

Приоритетна ос 2: Развитие на пътна инфраструктура по главните национални и Транс-европейски транспортни оси

Проектирането на трасетата и изпълнението на проектите е съобразено с основните изисквания на нормативната база, като се спазват процедурите за оценка на въздействие върху околната среда и предвидените мерки за смекчаване на въздействието



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Приоритетна ос 3: Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари

От проследените данни е видна високата ефективност, която се отчита от изпълнението на проектите на Метрополитен ЕАД. В същото време, намаляват превозените пътници от железопътния транспорт, а пропорцията с превозените товари от автомобилен транспорт се запазва непроменена. Подобренията в пътната инфраструктура на този етап не оказват значително въздействие върху дела на превозените пътници и товари.

Приоритетна ос 4 Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища

В периода 2014-2016 г. над българските акватории на Черно море е осъществяван и сателитен мониторинг на нефтеното замърсяване от кораби - чрез европейската система CleanSeaNet. На сателитни снимки са регистрирани редица "вероятни нефтени разливи" (possible spills), повечето от които навътре в морето - на >50-60 NM от най-близкия бряг. Няма потвърдени действителни замърсявания на морската среда. Следва да се отчетат следните факти: ресурсната обезпеченост на "Морска администрация" за проверка на сигнали за „вероятни нефтени разливи“ на такива дистанции от брега е ограничена, а освен това все още в CleanSeaNet процентът на фалшивите сигнали за разливи (т.нар.false-positives и look-alikes) е твърде висок. Наблюдава се спад на допуснатите разливи.¹¹

От направеното проучване става ясно, че на настоящия етап, в българското законодателство, не са налични конкретни изисквания относно реда за определяне на зони за депониране на драгажни маси (в т.ч. критерии), тяхната експлоатация и контрол. Предвид пропуските в съществуващата процедура по разрешаване на райони в Черно море за депониране на драгажни маси, при разработването на националната програма от мерки към Морската стратегия на Р България е планирана конкретна мярка № 20 “Преразглеждане на зоните за драгиране и депониране на драгажни маси (изследване на пригодността на съществуващите места за депониране на драгажни маси и предложения за нови)”. Очаква се изпълнението на мярката да стартира през 2018.¹²

Атмосферен въздух

¹¹ Източник: ИА“МА“

¹² Източник: ИАПД



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Индикаторите, отнасящи се до атмосферния въздух като цяло са измерими и релевантни. Изключение прави индикаторът за изменение на КАВ в РОУКВ, т.к. данните се отнасят до населени места, които, с изключение на София, не са съотносими към обектите по ОПТТ и ОПТ.

Тенденциите на емисиите от транспорта показват силна вариабилност през годините като не може да се определи ясна тенденция за увеличение или намаление. В тригодишния период измененията на количествата парникови газове са най-съществени по отношение на емисиите на CO₂ и CO₂e, като тенденцията е за повишаване. При тълкуването на резултатите следва да се вземе предвид комплексността на факторите, влияещи върху тези показатели. Т.е. в случая новите инфраструктурни проекти може и да имат позитивно влияние, но то не е достатъчно, за да навакса негативното влияние от други фактори.

Конкретно влиянието на инфраструктурните проекти върху качеството на атмосферния въздух трудно биха могли да се отчетат със съществуващата система за наблюдение и контрол на КАВ, най-вече поради локацията на пунктовете за наблюдение, която не е обвързана с тях. Така, например, за да се отчете влиянието на въвеждането на експлоатация на Линия 2 на метрото е необходимо да се извършват наблюдения на ключови кръстовища, където се очаква облекчаване на трафика, във връзка с въвеждането в експлоатация на линията. Необходимо е инициране на допълнителни замервания, които да дадат по-конкретни резултати.

Води

По време на тригодишния период са извършвани корекции на реки във връзка с преминаване на инфраструктурни проекти и са засегнати СОЗ около водни обекти. Съответните Басейнови дирекции поддържат информация за тези обстоятелства като при извършване на дейности в СОЗ са спазвани забраните и ограниченията, визирани в Приложение № 2 към Чл. 10 от Наредба № 3 /16.10.2000г. и са издавани разрешителни по реда на Закона за водите.

За качеството на водите в пристанищата, за част от водните тела се наблюдава подобряване на състоянието, но поради това, че те обхващат повече от едно пристанище, не може да се направи категоричен извод за приноса на проектите по тази приоритетна ос по отношение състоянието им.

Флора и фауна

Индикаторите дават представа за въздействието върху защитените зони и местообитанията, предмет на опазване в тях. Възможно е да се проследи броя и вида на съоръженията, насочени към опазване на видовете.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Земи и почви

Индикаторът дава точна информация за земите с променено предназначение или отчуждените земи. Базата данни за наличие на свлачища не е систематизирана като информацията по този показател е набирана на база обходи на трасетата. .

Шум

С изготвянето на стратегическите карти за шум ще бъде дадена възможност за по-пълни и точни анализи по този индикатор.

Тъй като настоящия доклад проследява заключителната фаза на Оперативната програма и изпълнението и е към нейния финал, тук е включен един обобщен преглед на движението на всички индикатори през годините от 2007 до 2016 г. , като са компилирани получените резултати от Първи, Втори и Окончателен доклад в една Таблица, в Приложение 3 Резултатите от нея са представени в т.11, където е направено сравнение на резултатите от Първия (от м. ноември 2007 г. до 31.12.2010 г.) и Втория доклад (отг. до 31.12.2013 г.) по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ и извеждане на изводи относно наблюдаваните тенденции по отношение на околната среда.

8) Анализ и оценка на събраната информация за въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда

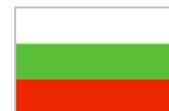
8.1. Анализ и оценка на събраната информация за въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда

На национално ниво, реализацията на ОПТ осигури частична модернизация на пътната и железопътна инфраструктура и позволи оптимизация на скоростите на движение при автомобилния и железопътния транспорт. Това от своя страна доведе и до абсолютно намаляване на вредните газови емисии на единица транспортна продукция. Постепенно се създават условия за бъдещо изпълнение на една от основните екологични цели на ОГПТ - балансирано развитие на отделните видове транспорт с увеличаване дела на железопътния транспорт, целящо ограничаване емисиите на вредни вещества от транспорта, което ще има и положително здравно-профилактично въздействие. Намаляването на потреблението на енергия от изкопаеми горива в сектора е ключов елемент за намаляване на емисиите на парникови газове, озонови прекурсори и фини прахови частици (PM10).

За детайлна оценка качеството на атмосферния въздух в Р. България, ИАОС използва индикатор, представящ *националните емисии на вредни вещества във въздуха,*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



изчислени по “Единна методика за инвентаризация на емисиите на вредни вещества във въздуха“ за 11 групи източници на емисии. Индикаторът обхваща следните вещества: - серни оксиди (SO_x); азотни оксиди (NO_x); неметанови летливи органични съединения (NMVOC); амоняк (NH₃); въглероден оксид (CO); тежки метали (живак - Hg, кадмий – Cd, олово – Pb); полициклични ароматни въглеводороди (PAH); диоксини и фурани; фини прахови частици (ФПЧ10); специфични замърсители. Индикаторът дава и информация за дяловото разпределение на основни атмосферни замърсители.

В таблици 1и 2 са представени резултати от инвентаризацията с данни за емисии на вредни вещества в атмосферния въздух от „пътен транспорт“ и „друг транспорт“ за периода 2011 - 2016 г., обобщени от Националния статистически институт.

Таблица 3 Емисии на вредни вещества в атмосферата от пътен транспорт¹³ (НСИ)

| Замърсители (тонове на година) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Серни оксиди (SO _x) | 124 | 126 | 99 | 107 | 37 | 38 |
| Азотни оксиди (NO _x) | 40145 | 41645 | 36002 | 38833 | 45407 | 47196 |
| Неметанови летливи органични съединения (NMVOC) | 14884 | 14922 | 12889 | 12822 | 13468 | 11522 |
| Метан (CH ₄) | 1060 | 1061 | 980 | 1109 | 1118 | 1030 |
| Въглероден окис (CO) | 82023 | 76448 | 65258 | 70642 | 72396 | 67860 |
| Въглероден двуокис (CO ₂) | 7492640 | 7822170 | 6849525 | 7899542 | 8684244 | 8795963 |
| Двуазотен окис (N ₂ O) | 211 | 222 | 201 | 231 | 259 | 268 |
| Амоняк (NH ₃) | 741 | 739 | 772 | 901 | 959 | 900 |

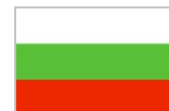
Таблица 4. Емисии на вредни вещества в атмосферата от друг транспорт (НСИ)

| Замърсители (тонове на година) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Серни оксиди (SO _x) | 135 | 130 | 128 | 131 | 135 | 153 |
| Азотни оксиди (NO _x) | 2889 | 2953 | 2652 | 2735 | 3003 | 3132 |

¹³ Емисиите са изчислени съгласно последното издание на методиката CORINAIR.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



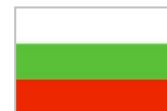
| | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Неметанови летливи органични съединения (NMVOC) | 104 | 122 | 88 | 74 | 75 | 80 |
| Метан (CH ₄) | 3 | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 |
| Въглероден окис (CO) | 770 | 791 | 706 | 678 | 736 | 767 |
| Въглероден двуокис (CO ₂) | 56420 | 68957 | 46712 | 37370 | 49826 | 40484 |
| Двуазотен окис (N ₂ O) | 22 | 27 | 18 | 14 | 19 | 16 |
| Амоняк (NH ₃) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Резултатите показват, че на национално ниво не се установява повишаване на вредните емисии в атмосферния въздух, генерирани от транспорта. По отношение серни оксиди има значимо понижаване на общите емисии в периода 2011-2016г., генерирани от пътният транспорт, което е благоприятно от здравни позиции. Изчислено е ограничено повишаване на емитираните азотни оксиди, а отделянето на останалите замърсители се понижава. Намалява отделянето на въглероден окис, метан, неметанови летливи органични съединения, както от пътният транспорт, така и от другите транспортни алтернативи. Съществен принос за тази положителна емисионна статистика на национално ниво безспорно имат и обектите реализирани по ОПТ, позволяващи по-добро и безконфликтно преразпределение на транспортните потоци, по-ефективен моторен ход и значително намалени задръствания в пиковите дни и часове. Обществената полза от комунално-хигиенни позиции е, че в резултат на всичко това се ограничават и вредните емисии от отработени газове от МПС, което влияе благоприятно на качеството на атмосферния въздух, а оттам и на качеството на околната среда и човешкото здраве.

По отношение индикатора „*съотношение на превозвани товари с автомобилен/железопътен транспорт*”, следва да се има предвид, че доминирането и непрекъснатото нарастване на дела на автомобилния транспорт в структурата на транспорта е свързано с увеличена консумация на изкопаеми горива и емисии на вредни вещества в атмосферния въздух, в т.ч. емисии на парникови газове, озонни прекурсори, фини прахови частици (ФПЧ), което е с дългосрочен потенциал за неблагоприятен здравен ефект. Понастоящем тенденцията в характеристиките на пътнически и товарния транспорт по съотношение „автомобилен/железопътен” е силно неблагоприятна от здравно-екологични позиции, като относителният дял на автомобилния транспорт нараства от 51,9% през 2000 г. до 86,4% през 2014 г., за сметка на дела на железопътния транспорт, който намалява от 44,9 % на 10,6 % през 2014 година (Фигура 8.1.1.1.).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 1 Годишно процентно разпределение на товарния транспорт по видове транспорт за периода 2000-2014г.

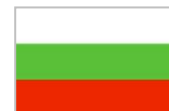
По отношение влиянието върху качеството на атмосферния въздух и здравето на населението в следствие от завършването на конкретни големи инфраструктурни проекти по приоритетни оси I, II и III, то този индикатор за ефект е измерим най-вече за района на гр. София, където са налични необходимите дългогодишни данни от мониторинга на този индикатор.

Примери за изпълнени такива проекти са *BG161PO004-1.0.01-0006 „Проект за разширения на метрото в София: Етап II лот 1 „Обеля – Надежда” и лот 2 „Младост I - Цариградско шосе”, Проект BG161PO004-3.0.01-0001 „Проект за разширение на метрото в София: I Етап- II метродиаметър: участък „Пътен възел „Надежда” (МС 5-II) - бул. „Черни връх” (МС 11-II)”, Проект BG161PO004-3.0.01-0005 „Проект за разширение на метрото в София: Етап III Лот1 „Цариградско шосе – Летище София” и Лот 2 „ж.к. Младост I – Бизнес парк в Младост 4” и BG161PO004-2.0.01-0015 „Проект за изграждане на АМ Калотина – София - Лот 1: Западна дъга на Софийски околновръстен път”*. Освен положителният ефект от цялостното подобряване на комуникационно-транспортната система в столицата, тези проекти имат пряко въздействие и по отношение подобряване на комунално-хигиенните условия на жилищната среда, посредством понижаване емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух. Качеството на атмосферния въздух в гр. София зависи от множество детерминанти, но безспорен е положителният ефект от горепосочените транспортни проекти по отношение ограничаване на негативното емисионно въздействие.

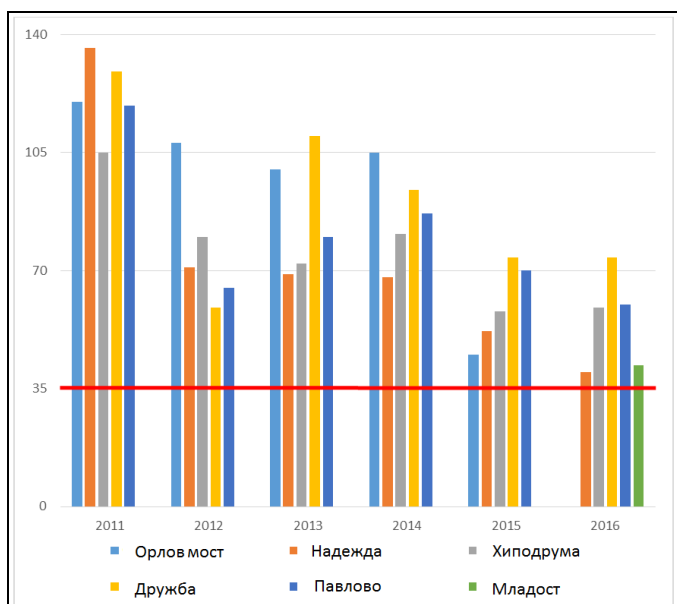
Проучените данни от мониторинговата дейност на РИОСВ-София за периода на втората половина на ОПТ и първия отчетен доклад по ОПТТИ (2011-2016г.), не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



установяват влошаване качеството на атмосферния въздух по отношение най-важните от здравни позиции замърсители, генерирани от транспортната дейност – ФПЧ и азотен диоксид, като резултатите са представени във Фигури 8.1.1.2., 8.1.1.3 и 8.1.1.4.

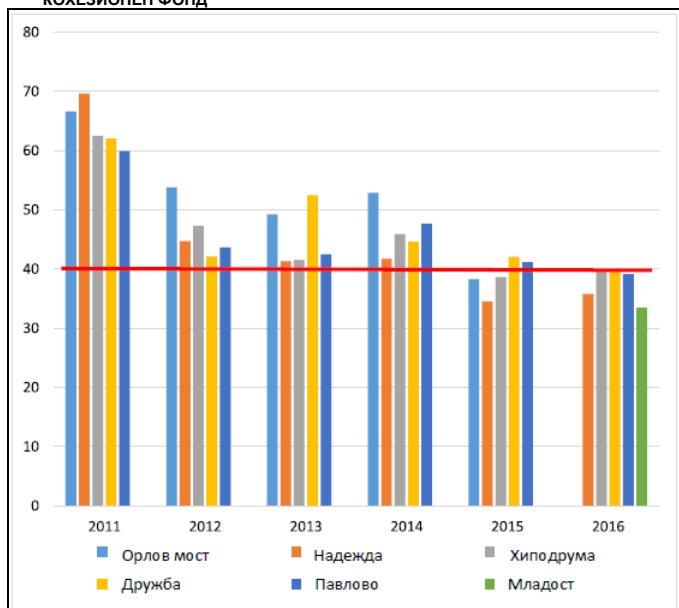
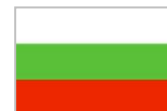


Фигура 2. Брой дни с превишения на нормата за среднодневни стойности на ФПЧ₁₀ по пунктове за мониторинг в гр. София за периода 2011-2016г. (данни на ИАОС).

Фигура 2 представя данни за динамиката в броя превишения на нормата за среднодневни стойности на ФПЧ₁₀ в гр. София за периода 2011-2016г., като видимо е постепенното намаляване на броя дни с наднормено прахово замърсяване в шестгодишния период. Измерените средногодишни концентрации на ФПЧ₁₀ във всичките пет пункта за мониторинг на качеството на въздуха намаляват и през 2016 г., като са дори под средногодишната норма за ФПЧ₁₀ от 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. В допълнение, броят на дните за превишаване на средноденонощната норма за ФПЧ₁₀ намалява значително през 2016 г. в сравнение с 2011 г. В някои пунктове като "Хиподрума" и "Павлово" броят на дните с превишаване на средноденонощната норма за ФПЧ₁₀ намалява почти два пъти. Тенденцията е представена на Фигура 3.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



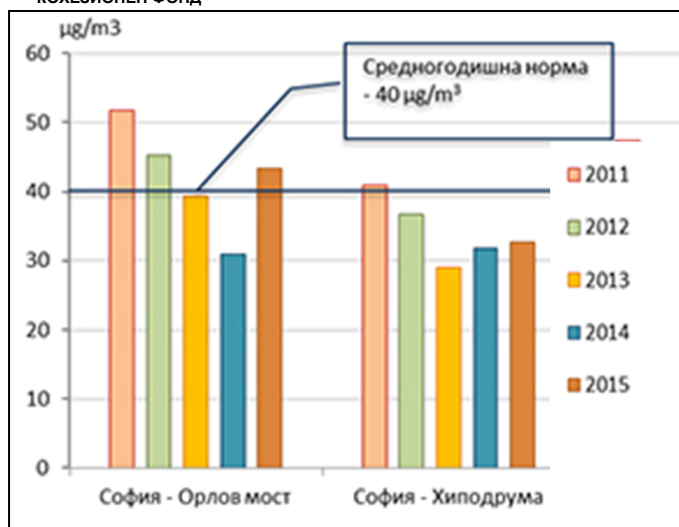
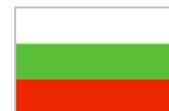
Фигура 3 Средногодишна концентрация на $ФПЧ_{10}$, $\mu\text{g}/\text{m}^3$ и сравнение с нормата по пунктове за мониторинг в гр. София за периода 2011-2016г. (данни на ИАОС).

Превишаването на средноденонощната норма за $ФПЧ_{10}$ се наблюдава главно през зимните месеци. Дори и на транспортно натоварения "Орлов мост", превишенията на средноденонощната норма за $ФПЧ_{10}$ показват ясна сезонност - превишенията през зимните месеци са между 87% и 90% от всички регистрирани превишения на средноденонощната норма на $ФПЧ_{10}$ в този пункт.

По отношение на другия замърсител, с преобладаващо генериране от МПС - азотен диоксид (NO_2), за периода 2011-2015г. е установено частично понижение и на средногодишната концентрация на азотен диоксид, представено на Фигура 4., като това понижение е било най-значимо през периода 2011-2014г.:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 4 Средногодишно съдържание на азотен диоксид в пунктове с интензивен транспортен трафик в гр. София за периода 2011 – 2015г. (данни на ИАОС).

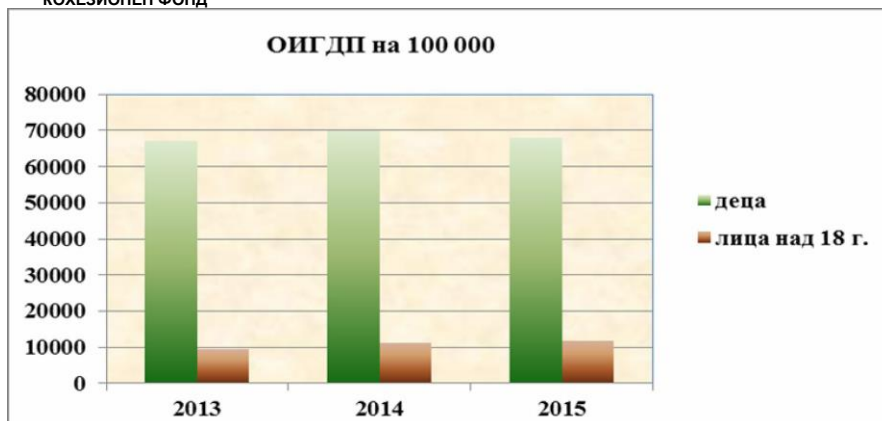
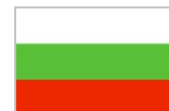
Резултатите от представения мониторинг доказват постепенно понижаващо се на годишна база замърсяване с ФПЧ_{10} и азотен диоксид в атмосферния въздух на гр. София за периода 2011-2016г., което предполага и постепенно ограничаване на негативното здравно въздействие на ФПЧ и азотен диоксид в градската среда. Безспорен и съществен принос за ограничаването на тези атмосферни замърсители имат досегашната реализация на линии от софийското метро, както и изграждането на западната дъга на околновръстния път.

Във връзка с горепосочената информация от мониторинговата дейност на РИОСВ-София, следва да се отчетат и данните от **годишните доклади на СРЗИ за качеството на атмосферния въздух и здравния статус на населението в град София за 2014г. и 2015г.** Интерес представляват здравно-статистическите данни на СРЗИ за заболяемостта от болести на дихателната система, които имат отношение към качеството на атмосферния въздух, а също и косвена връзка с потенциалните атмосферни замърсители, включително емисиите от транспорта и дейностите по изграждане на транспортна инфраструктура на територията на гр. София.

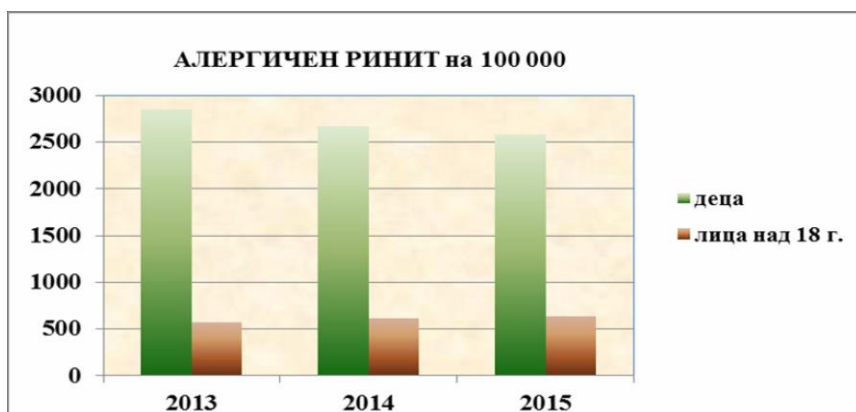
Болестите и нозологичните единици са разгледани за периода 2013-2015г., като представляват обобщени данни за броя на извършените първични прегледи от общопрактикуващите лекари и специалистите на територията на гр. София. Фигури 5,6 и 7 представят данни за болестността от остри инфекции на горните дихателни пътища, алергичен ринит и бронхиална астма за гр. София в тригодишния период 2013-2015г., т.е. в период, когато са пуснати в експлоатация повечето обекти по ОПТ на територията на столицата.



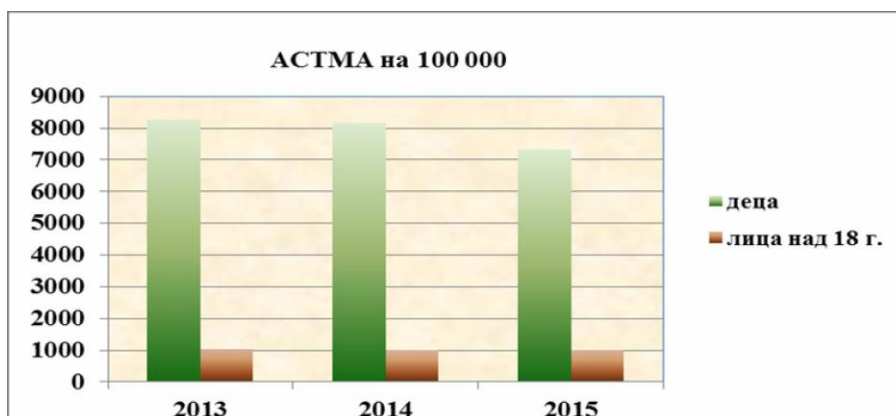
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 5. Честота на регистрирани остри инфекции на горните дихателни пътища в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г.

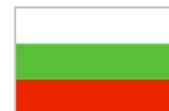


Фигура 6 Честота на регистриран алергичен ринит в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 7 Честота на регистрирана бронхиална астма в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г.

Общата тенденция по отношение динамиката на горепосочените нозологични единици, е че показателите им запазват честотата си в периода 2013-2015г., с тенденция за понижаване, особено при заболяванията с предимно атопична етиология – алергичният ринит и бронхиалната астма, които имат пряка връзка със състоянието на околната среда и в частност с качеството на атмосферния въздух. По принцип причинно-следствените връзки на здравето на населението с факторите на околната среда са многопосочни, трудно установими и доказуеми. Въпреки това, в настоящият случай е налице категорично положителния принос на новите линии от софийското метро и западната дъга на околовръстния път за поемане на съществен пътничкопоток и ограничаването на вредните атмосферни замърсители от МПС, което само по себе си е значимо действие по отношение опазване на човешкото здраве.

Може да се направи извода, че по отношение на индикаторите за въздействие върху качеството на атмосферния въздух, чрез реализацията на обектите по ОПТ са ограничени емисиите на замърсители и свързаната с тях човешка експозиция на вредни вещества. Подобрени са условията за движение и сигурността, с което допълнително са ограничени рисковете за здравето и живота на хората от аварии и транспортни произшествия.

8.1.2. Шумовото замърсяване като индикатор за въздействие.

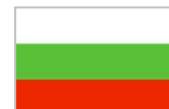
Шумът е един от основните фактори с неблагоприятно въздействие върху населението, присъстващ като нежелан или вреден външен звук, причинен от човешката дейност, в т.ч. излъчван от автомобилния, железопътния и въздушния транспорт, от инсталации и съоръжения на промишлеността и от локални източници. Показателите за шум в околната среда са физични величини, при чието определяне са отчетени степента и границите на дискомфорт на гражданите, изложени на шум.

Граничните стойности за еквивалентните нива на шума в различните територии и устройствени зони, съгласно *Наредба № 6/2006 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 (обн. ДВ, бр. 58/2006 г.)*, са представени в Таблица 3:

Таблица 5 Гранични стойности за еквивалентните нива на шума в децибели.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| Територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях | | Еквивалентно ниво на шума в dB(A) | | |
|--|--|-----------------------------------|-------|-----|
| | | ден | вечер | нощ |
| 1. | Жилищни зони и територии | 55 | 50 | 45 |
| 2. | Централни градски части | 60 | 55 | 50 |
| 3. | Територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик | 60 | 55 | 50 |
| 4. | Територии, подложени на въздействието на релсов железопътен и трамваен транспорт | 65 | 60 | 55 |
| 5. | Територии, подложени на въздействието на авиационен шум | 65 | 65 | 55 |
| 6. | Производствено-складови територии и зони | 70 | 70 | 70 |
| 7. | Зони за обществен и индивидуален отдих | 45 | 40 | 35 |
| 8. | Зони за лечебни заведения и санаториуми | 45 | 35 | 35 |
| 9. | Зони за научноизследователска и учебна дейност | 45 | 40 | 35 |
| 10. | Тихи зони извън агломерациите | 40 | 35 | 35 |

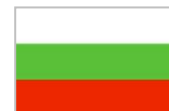
За осъществяване профилактика на неблагоприятните здравно-екологични ефекти от разпространението и въздействието на фактора шум, **на национално ниво** в България функционира Национална система за мониторинг на шума, която се ръководи от Министерството на здравеопазването. Измерванията и/или изчисленията на шума в урбанизираните територии се извършват от РЗИ в определени пунктове, съгласно изискванията на „Методика за определяне броя, разположението и разпределението на пунктовете за мониторинг на шума, както и периодичността на измерванията и/или изчисленията на шумовите нива”, утвърдена през 2007 г. от Министъра на здравеопазването.

От **конкретните проекти**, реализирани по ОПТ, с най-голям потенциал за човешка експозиция на шум при строителство и експлоатация са проектите, реализирани в гъсто населени райони, като най-вече това касае проектите, реализирани в гр. София – трите проекта по развитието на метро-мрежата и западната дъга на околновръстен път.

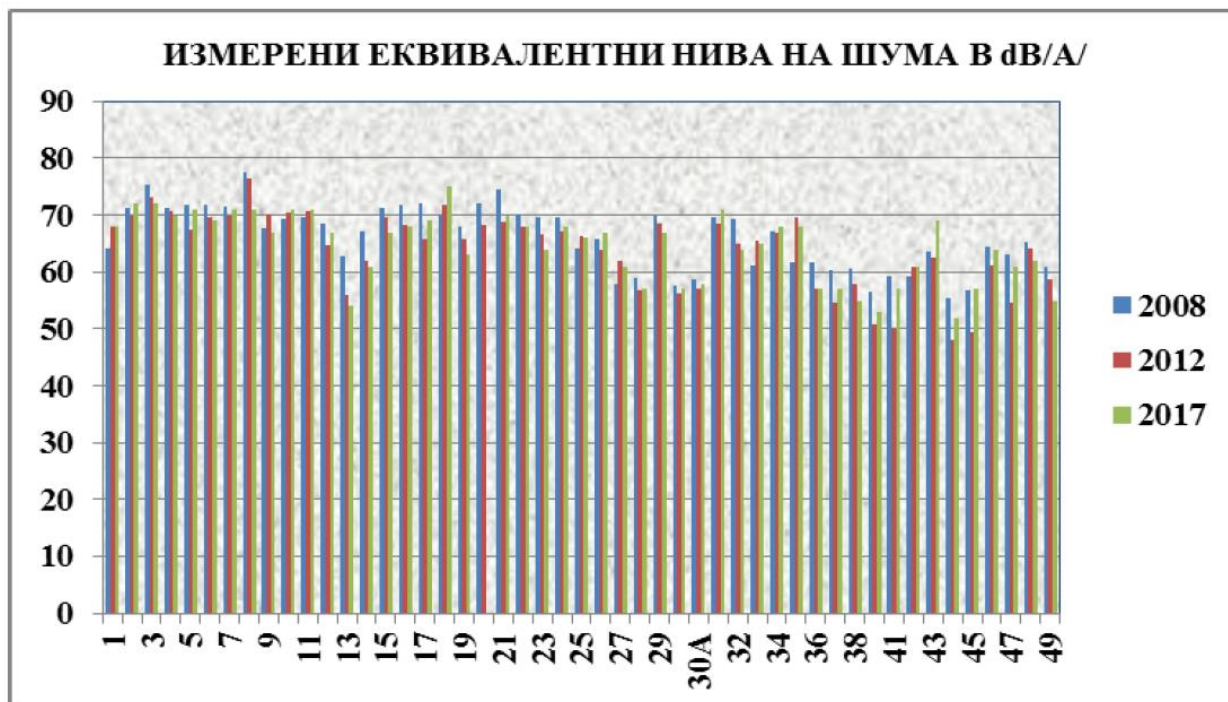
Понастоящем, Столична РЗИ следи шумовото замърсяване в градска среда и прави измервания на нивата на шума в 48 пункта на територията на Столична община,



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



предимно в централната градска част. Наблюденията през последните десет години показват, че нивото на шума в голяма част от пунктовете е без съществена динамика и се задържа трайно над граничните стойности (Фигура 8., „Доклад за шумовото натоварване на гр. София през 2017г.“, СРЗИ).



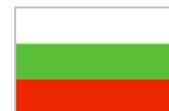
Фигура 8. Измерени еквивалентни нива на шума по пунктове в гр. София за 2008, 2012 и 2017г.

Анализът води до извода, че шумът остава едно от сериозните предизвикателства, като нивата му през последните години се задържат трайно над нормата за централните градски части. Изпълнението на мерки за намаляване на шумовото замърсяване през годините не води до значителни подобрения. Реализираните проекти по ОПТ в гр. София косвено ограничават генерирането на линеен шум от автомобилния транспорт в урбанизираната територия, предимно чрез преместване на пътничопотока към метро мрежата, но поради множеството разнообразни и повсеместни източници на градски шум, най-вероятно това остава замаскирано в общия шумов фон на столицата.

Независимо от превантивните мерки с изпълнението на ОПТ, ОГПТ и ОПТТИ, за подобряване на нивата на шума в гр. София е необходимо продължаващо изпълнение на мерките за намаляване на шумовото замърсяване в града, повишаване на ефективността на работата чрез мониторинг на изпълнението на плана за управление, предотвратяване и намаляване на шума в околната среда на агломерация София и текуща оценка на ефективността от изпълнените мерки. От направения анализ на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



нивата на шум в градска среда през 2017г. е установено, че в 41 от 48 пункта измерените стойности са над граничните (65 dB(A), 60 dB(A) и 55 dB(A)) (Таблица 4.):

Таблица 6 Мониторинг на шумовото натоварване в пунктовете в гр. София спрямо граничните стойности на средните еквивалентни нива шум през 2017г. („Доклад за шумовото натоварване на гр. София през 2017г.“, СРЗИ)

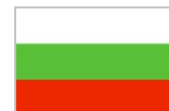
| територии | жилищни зони и територии | централни градски части | територии с интензивен трафик | територии, с релсов транспорт | производствено-складови територии и зони | зони за лечебни заведения | общо |
|---------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|---------------------------|------|
| брой пунктове | 13 | 1 | 20 | 12 | 1 | 1 | 48 |
| пунктове над ГС | 9 | 0 | 20 | 11 | 0 | 1 | 41 |
| пунктове над ГС в % | 69,2 | 0,0 | 100,0 | 91,7 | 0,0 | 1 | 85,4 |

Въз основа на наличните данни от шумови замервания на територията на гр. София и с помощта на специализиран софтуер, през 2009г. е изработена „Стратегическа карта за шум в околната среда на агломерация София“. Данните, получени в резултат на разработената стратегическа карта доказват, че основен източник на шум за населението на агломерация София е автомобилния трафик. Близо 60% от населението е изложено на наднормени нива шум. Много ограничено е влиянието на шума от железопътния трафик и въздухоплавателните средства. Съгласно стратегическата карта, промишлените източници на шум не оказват неблагоприятно влияние върху акустичната среда на гр. София. Липсват жители, изложени на нива на шум над граничните стойности от тези източници. Този факт може да бъде обяснен с тяхното локално действие и разположението им предимно в промишлените зони на града.

По отношение защита от шумова експозиция на населението при експлоатацията на лотове 2 и 4 на АМ „Струма“, в периода 2012-2016г. РЗИ-Благоевград е издала здравни заключения по отношение изграждането и изменения при изграждането на шумозащитни стени. При установяване на наднормени шумови нива в жилищни сгради от близките на магистралата населени места, следва да се предвидят и изградят допълнителни шумозащитни съоръжения. Необходимостта следва да се установи със собствен мониторинг, поставен като условие Пр т. 31.2. от решение по ОВОС №1-1/2008г., но такъв до момента не е провеждан.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Обектите по ОПТ, изпълнени в отдалеченост от населени места и обекти, подлежащи на здравна защита, не представляват комунално-хигиенен проблем по отношение фактора шум.

8.1.3. Въздействие върху качеството на водите и санитарно-охранителни зони на водоизточници.

Въздействието от транспорта като дифузен източник на замърсяване на повърхностните води може да се разглежда в два аспекта - автомобилен транспорт (магистрала и първокласни пътища) и воден транспорт (корабоплаване).

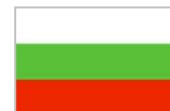
Източниците на дифузно замърсяване **от автомобилния транспорт** са износването на гумите, износването на спирачките и течовете на масло от двигателите, които отделят потенциално вредни вещества в околната среда. Краен приемник на тези вещества е почвата, като обикновено това са строго локални замърсявания в близост до пътната настилка и те не представляват значим риск за човешкото здраве. Потенциалът за проникване в дълбочина и замърсяване на подземни водни хоризонти, ползвани за питейно-битово водоснабдяване е нисък. Замърсяването на повърхностни води от пътищата се подчинява на много условности и вероятността да се генерира значим здравен риск също е ниска.

Със становища на Басейновите Дирекции по отношение изпълнените проекти по ОПТ са посочени санитарно-охранителните зони, чиито външни пояси се засягат от реализацията на инвестиционни проекти, свързани с автомобилната и железопътната транспортна инфраструктура. При прегледа на представените преписки, от комунално-хигиенни позиции не са установени обекти, чиито трасета да представляват риск за замърсяване на води, предназначени за питейно-битово водоснабдяване. Предвидени са мерки, обезопасяващи водите в подземните водни тела от замърсяване в процеса на изграждането и експлоатацията на обектите, като не се очаква негативно въздействие върху населението и човешкото здраве от замърсяване на подземни води, защитени със СОЗ.

По отношение потенциала за замърсяване на повърхностните води **от водния транспорт**, основният екологичен натиск се генерира от хидроморфологичните изменения (драгиране, изграждане на съоръжения), замърсяване чрез отпадъци, инцидентни замърсявания и др. С писмо Изх. № III-5-104, Изпълнителната агенция по проучване и поддържане на р. Дунав уведомява, че за периода 2014-2016 г. агенцията не е участвала в локализиране и ликвидиране на нефтени разливи. Съгласно информация от Агенция „Морска администрация“, за периода 2014-2016г. не са установени големи разливи на нефт и нефтопродукти в морската акватория.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



9) Заключение за въздействието върху околната среда и човешкото здраве за периода

9.1 Заключение за въздействието върху околната среда на ниво ОПТ и ОГПТ

На база направения в предходните раздели анализ и оценка на набраната в хода на работа информация, в т.ч. и за начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно отстраняване на въздействието върху околната среда, постановени в Становището по ЕО № 2-1/2007 по Екологична оценка на ОПТ както и тези, постановени в Становището по ЕО № 1-1/2010 г. на МОСВ на ОГПТ, може да се направи заключението, че:

- ✓ формулираните в становищата на МОСВ условия и мерки се изпълняват стриктно в етапите, към които се отнасят предвид фазите, в които се намират проектите към момента;
- ✓ условията и мерките изпълняват целта си за предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно отстраняване на въздействието върху околната среда;
- ✓ в периода, предмет на наблюдение и контрол, не са констатирани значителни, трайни или неизбежни въздействия върху околната среда и човешкото здраве;

9.2. Заключение за въздействието върху околната среда на ниво конкретни проекти

Въздух

По отношение емисиите на парникови газове от транспорта (CO₂, N₂O и CH₄) тенденцията е за намаление на емисиите на CH₄ и вариабилност в емисиите на CO₄ и N₂O.

Води

Реализацията на проектите, обхванати от приоритетните оси на ОПТ, е оказала негативно въздействие върху качеството на повърхностните води **само** по време на строителството. То е определено като локално като обхват и незначително по степен на въздействие. От страна на Бенефициентите са взети необходимите мерки за минимизиране на въздействието по време на строителството. Експлоатацията на обектите не е свързана с негативно въздействие върху качествата на повърхностните води. Предвидени са мерки за недопускане на замърсяване при аварийни ситуации. Единственият констатиран недостатък е нередовното почистване на отводнителните



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



съоръжения и изпарители, което е предмет на по-добра организация от страна на Бенефициентите.

Земи

По приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“

Обект на оценка на въздействието върху околната среда са четири проекта, три от които са реализирани и един (за железопътната линия Видин-София) е в актуализация на проекта и подготовка на железопътен участък Видин-Медковец.

При подготовката и реализацията на проектите не е констатирано неспазване на изискванията на законовите и нормативните документи по отношение на изискващите се процедури по ОВОС и ОС.

Според осъществените процедури и постановените решения по изготвените доклади за ОВОС или да не се извършва ОВОС за съответните проекти, въздействието върху земите, почвите, земните недра и подземните води е оценено с ниска значимост и локален териториален обхват основно в рамките на сервитута, временно и краткотрайно по време на строителството при спазване на поставените в решенията условия и мерки.

При проверките на място на реализираните три проекта от страна на компетентните органи не е установено неизпълнение на поставените в решенията условия и мерки. Към момента няма причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда, в частност не са констатирани:

- ✓ замърсяване на почвите и прилежащите земи от депонирани земни маси и строителни отпадъци, както и от аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти;
- ✓ проява на свлачищни и ерозионни процеси по откосите на изкопите и насипите;
- ✓ промени в съществуващото химично и количествено състояние на подземните водни тела, вследствие на въздействия от пресичащите ги рехабилитирани, реконструирани и модернизирани железопътни линии.

Изготвянето и изпълнението на ПООС по време на експлоатацията ще гарантира спазването на изискванията на нормативната уредба по опазване на околната среда, в това число на земите, почвите, земните недра и подземните води.

Съществен проблем на проекта „Проектиране на строителството на железопътната линия Видин-София: актуализация на проекта и подготовка железопътен участък Видин-Медковец“ е наличието в близост до ж.п. линията на водоземни съоръжения от подземни води за питейно-битово водоснабдяване и налагащото се пресичане на пояси II и III на санитарно-охранителните им зони. Това обстоятелство налага при реализацията и експлоатацията, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 2 от Наредба № 3/16.10.2000 г за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди, със забраните в чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, 4 и 5 от Закона за водите, както и с мерките за опазване на водите в „План за управление на речните басейни в Дунавски район 2016-2021 г“.

По приоритетна ос 2 – „Развитие на пътната инфраструктура по транс-европейските и основните национални транспортни оси“

Обект на оценка на въздействието върху околната среда са девет проекта.

При подготовката и реализацията на проектите не е констатирано неспазване на изискванията на законовите и нормативните документи по отношение на изискващите се процедури по ОВОС и ОС.

При част от проектите, след провеждане на основната процедура по ОВОС, е извършено допълнително процедиране, налагащо се от съпътстващи основния проект дейности – изместване на съоръжения и комуникации на други ведомства и/или открояване на други обстоятелства - неизвестни археологични обекти, проява свлачища и пр.

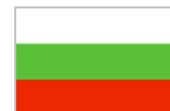
При налагащо се допълнително проектиране предложеното техническо решение, придружено със становище на съответния експерт, участвал в изготвянето на документацията по проекта и ОВОС, се представя на компетентния орган – МОСВ/РИОСВ за съгласуване. Одобряването на начина на изпълнение на условието/мярката се отразява в допълнително проектиране и в допълнение към разрешението за строеж.

Според осъществените процедури и постановените решения по изготвените доклади за ОВОС или да не се извършва ОВОС за съответните основни и допълнителни проекти от дейностите по реализацията им не се почакват значителни отрицателни въздействия върху околната среда и здравето на населението, в това число и върху земите, почвите, земните недра и подземните води. Въздействието върху тях е оценено с ниска до средна значимост и локален териториален обхват в рамките на сервитута, временно и краткотрайно по време на строителството при спазване на поставените в решенията условия и мерки.

По отношение на подземните води проектно бе предвидено и реализирано унищожаване на водовземни съоръжения от подземни води и изграждане на компенсиращи ги водовземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване при ВПС „Крум-Добрич“ и ВПС „Ябълково“ (община Димитровград) покрай АМ „Марица“ и при с. Усойка (община Бобошево) покрай АМ „Струма“, както и осъществяване на процедури за получаване на разрешителни за водовземане и учредяване на санитарно-охранителни зони по реда на Закона за водите и наредбите към него.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При проверките на място на реализираните проекти от страна на компетентните органи е установено, че поставените в решенията условия и мерки като цяло се изпълняват, но са допускани нарушения, изразяващи се основно в следното:

- несвоевременно оформяне на откосите и бермите, като и охумусяване, затревяване, захрастяване и укрепване, поради което се проявяват ерозионни процеси, на места срутища и свлачища (при km 41+000 и km 65+700 на АМ „Марица“, km 314+368 и km 314+482 на Лот 1 и от km 325+096 до km 325+400 на лот 2 по АМ „Струма“, km 351+800 на Път Е-85(І-5) „Кърджали – Подкова“, от km 109+100 до km 109+200 на обходния път на гр. Монтана и др.);

- запълване на отводнителни канавки с ерозирани земни маси;

- временно депониране на изкопни земни маси и строителни отпадъци извън съгласувани с общините и земеделски стопани терени за тази цел;

- несвоевременна рекултивация на временните депа, площадки и пътища, кариери за добив на материали в рамките на сервитута и извън трасето на магистралата.

Тези нарушения впоследствие частично или изцяло са отстранявани. В участъците на проявените свлачища са проведени инженерно-геоложки проучвания и изследвания, на базата на резултатите от които са проектирани и реализирани съответни укрепителни мерки и съоръжения.

Към момента не са констатирани значими въздействия върху земите, почвите и подземните води. Независимо от предприетите действия обаче, на места се наблюдават:

- ерозионни процеси и явления по откоси с недостатъчно или липсващо охумусяване, затревяване и захрастяване по АМ „Марица“, по Път Е-85(І-5) „Кърджали – Подкова“, по „Път І-1: Обходен път на гр. Монтана (Е-79) и др.;

- запълнени с ерозирани земни маси отводни канавки по Път Е-85(І-5) „Кърджали - Подкова“, по „Път І-1: Обходен път на гр. Монтана (Е-79) и др.;

- непочистени строителни отпадъци по „Път І-1: Обходен път на гр. Монтана (Е-79);

- временно стабилизирани свлачища по Път Е-85(І-5) „Кърджали - Подкова“, които са потенциално опасни за експлоатацията на пътя, поради евентуалното им активизиране при водонасищане от атмосферни валежи и/или от вибрации, предизвикани от преминаващи тежкотоварни машини.

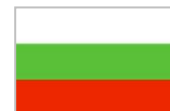
По приоритетна ос 3: „Подобряване интермодалността при превоза на пътници и товари“

Обект на оценка на въздействието върху околната среда са три проекта.

При подготовката и реализацията на проектите не е констатирано неспазване на изискванията на законовите и нормативните документи по отношение на изискващите се процедури по ОВОС и ОС.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Според осъществените процедури и постановените решения да не се извършва ОВОС за съответните проекти от дейностите по реализацията им не се очакват значителни негативни въздействия върху компонентите на околната среда, в това число и върху земите, почвите, земните недра и подземните води, при спазване на поставените в решенията условия и мерки.

При проверките на място на реализираните проекти от страна на компетентните органи не е установено неизпълнение на поставените в решенията условия и мерки. Към момента няма причинени недопустими нарушения върху компонентите на околната среда, в частност не са констатирани:

- замърсяване на територии, изискващи специално почистване;
- негативно въздействие върху екологичното състояние на подземните води и засегнати водоземни съоръжения от подземни води и водоизточници на минерални води на територията на София;
- повреди и недопустими деформации на сгради и съоръжения в близост до трасето на метрополитена в София.

За своевременно установяване на начало на вредни въздействия и тяхното ограничаване при експлоатацията на Етап III на метрото в София- Лот 1 „Цариградско шосе-летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“ са предвидени следните превантивни дейности: мониторинг на слягането на сградите и на терена при необходимост от водопонижение при строителството и система за наблюдение на нивото на подземните води и дренираните водни количества.

По приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища“

Обект на оценка на въздействието върху околната среда са три проекта.

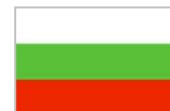
Съгласно становищата на МОСВ и РИОСВ Монтана, Враца, Плевен, Велико Търново, Русе, Варна и Бургас дейностите по реализация на проектите не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложения № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда и не подлежат на регламентираните в Глава шеста от ЗООС - Процедури по „Екологична оценка и оценка на въздействието върху околната среда“.

Дейностите по време на изпълнението на Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав“ нямат вредно въздействие върху околната среда. Въздействието върху растителността и земните недра е локализирано в рамките на отредения терен за изграждане на геодезичните точки и фундирането на автоматичните станции.

По време на реализиране на проекта „Изграждане на система за управление на корабния график (VTMIS, фаза 3) въздействието върху растителността е в рамките на отредения терен. Не е оказано негативно въздействие на околния ландшафт.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Като цяло мерките, заложи в решенията по ОВОС са изпълнени с по-малки или повече отклонения от конкретните записани изисквания. Проходите са изградени, макар и не навсякъде според предписанията. Голяма част от тях вероятно изпълняват конкретното си предназначение, макар че липсва адекватен и целенасочен мониторинг за тяхната ефективност. При проверките на място се установи, че има и диви и домашни животни (главно кучета) и зад предпазните огради, на пътно платно, което е предпоставка за тежки инциденти.

С най-ниска реализация са насочващите растителни пояси около проходите и прокарите, както и озеленяването на скатовете.

Шум

По-голямата част от условията в Решенията на МОСВ, отнасящи се до шумозащитата на жилищни територии на населени места, в близост до обектите – предмет на разглежданите проекти, са изпълнени. Част от тях все още са в процес на изпълнение, на различни етапи.

На този етап не е предоставена информация относно изпълнението на планове за собствен мониторинг и проведени измервания на шума в реални условия, за установяване на ефективността на реализираните шумозащитни съоръжения.

Експертната оценка е, че те изпълняват функцията си за шумозащита на жилищните територии.

КиН

Провеждат се предварителни и спасителни археологически проучвания, което е гаранция за опазване и социализиране на Недвижимото културно наследство. За обектите, които все още са в строеж, при евентуално разкриване на неизвестни археологически находки е предвидено незабавно преустановяване на работа и провеждане на проучвателни дейности за изясняване на значимостта на находките, в съответствие с изискванията на Закона за културното наследство.

Отпадъци

Като цяло не са установени замърсявания или влошаване качествата на околната среда вследствие замърсяване с отпадъци от строителството и експлоатацията на обектите. Временните депа са рекултивирани. На някои от обектите по Приоритетна ос 2 са локализиранни места, замърсени с отпадъци от опаковки и строителни отпадъци, което налага да се изведат препоръки за оптимизиране работата на поддържащата съответното трасе фирма.

Човешко здраве



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



От хигиенни позиции, основните фактори на околната среда, които имат отношение към човешкото здраве и биха могли да бъдат повлияни от дейностите по строителство и експлоатацията обектите по ОПТ и ОПТТИ са добре контролирани през разглежданите периоди 2007-2013г. и 2014-2016г. Възможностите за негативно въздействие, включително по отношение здравни аспекти в околната и работната среда, са сведени до минимум. Извършените акредитирани пробовземания и лабораторни изпитвания по отношение качество на атмосферен въздух и отпадъчни води не установяват превишения на нормите. Имисионни замервания за общ суспендиран прах в атмосферния въздух в близки до магистрални трасета населени места (напр. в района на АМ „Струма“) установяват резултати в норма, без риск за човешкото здраве. Акредитирани протоколи за съдържание на азотни оксиди в атмосферния въздух също свидетелстват за поднормени стойности. Горепосоченото доказва, че при извършените лабораторни изпитвания до настоящия момент, не са установени наднормени концентрации на типичните замърсители при пътно-строителни и транспортни дейности, генерирани от обекти по ОПТ - неорганизиран емисии, свързани с отделянето на нетоксичен прах и отработени газове от строителната механизация и транспортните средства, което е благоприятно от здравно-профилактични позиции. Не са установени значими замърсявания на повърхностните и подземни води от обекти, изградени по ОПТ. Потвърждават се данните от предварително изготвените моделни изчисления и прогнози, които не дават основание за замърсяване с химични или физични фактори над установените норми за опазване на човешкото здраве в населените места.

Предвид наличната информация за изпълнението на ОПТ и ОПТТИ от здравни позиции могат да се направят следните изводи:

- Всички проекти, реализирани по ОПТ, са допринесли за цялостния положителен кумулативен ефект от изпълнението на програмата по отношение човешкото здраве. Реализирането на обектите по ОПТ е подобрило условията за движение и сигурността, поради което от здравни позиции може да се направи извода, че допълнително са ограничени рисковете за здравето и живота на хората от аварии и транспортни произшествия по пътните трасета, а също е ограничено дългосрочното негативно въздействие чрез намаляване емисиите на замърсители в атмосферния въздух и свързаната с тях човешка експозиция на вредни вещества.
- В периода, разглеждан от настоящия окончателен доклад, не са установени значими преки и косвени негативни здравни ефекти от експлоатацията на изградените инфраструктурни обекти при изпълнението на оперативната програма. До момента не са налични данни от здравния и екологичен



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



мониторинг за трайно влошени индикатори на човешкото здраве в района на изградените обекти, които да са генерирани от изпълнението на ОПТ.

- Основните фактори на жизнената среда, които биха могли да бъдат повлияни от дейностите по строителство и експлоатация на обектите, са добре контролирани и възможностите за негативно въздействие, включително по отношение здравни аспекти в околната и работната среда, са сведени до минимум.

10) Препоръки за предприемане на коригиращи действия, за допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, за отпадане/замяна/допълване на индикатори по наблюдение и контрол и др.

Всички реализирани проекти, както и тези в процес на изграждане, са били предмет на процедура по реда на глава VI от ЗООС и чл.31 от ЗБР. Условието и мерките, постановени в съответните решения на компетентните органи, се изпълняват от Бенефициентите както на етапа на проектиране, така и по време на строителството, още повече, че същите са неделимо приложение от издадените разрешителни за строеж.

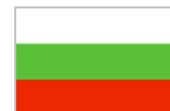
Набраната и анализирана в хода на разработване на настоящия доклад информационна база, както и резултатите от посещенията на място, са достатъчна основа, на база на която могат да бъдат направени следните заключения и изводи за въздействието върху околната среда на проектите, реализирани или в процес на реализация в рамките на ОПТ и ОГПТ:

Биоразнообразие: Да се обърне внимание на поддръжката на съоръженията. Предпазните мрежи на много места са скъсани, паднали или липсват. Същото се отнася и за предпазните орнитологични мрежи. Канавките е необходимо да бъдат почистени, за да изпълняват предназначението си. Да се поддържа растителността, използвана за озеленяване; Да се предвиди импактен мониторинг за ефективност на защитните съоръжения. Препоръчваме при строителството на етап 3 от обхода на Габрово, което се изпълнява в момента, да се поставят оградни мрежи (заешки мрежи) от двете страни на трасето между тунела (км. 12+960) и долината на р. Паничарка, при пътен възел Дядо Дянко (км 15+500).

Земи: Препоръчва се, на местата с проява на ерозия да се проведат действия по биологично укрепване (затревяване/зачимяване и залесяване) на откосите с цел прекратяване на ерозионните процеси



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За Път Е-85(І-5) „Кърджали - Подкова“ е наложително своевременно прилагане от Бенефициента на укрепителни и превантивни действия за предотвратяване на опасността от активизиране на съществуващите и проява на нови свлачища и ерозионни процеси.

Шум:

За проект „Път І-5 „Кърджали-Подкова“ да се изпълнят закривяванията на екрана при отклонението (кръстовището) за с Върбен.

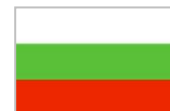
За проект „Връзка на АМ „Хемус“ със СОП-п.в. Яна“ при км 6+802 и км 6+884 при насипа на пътя с. Горни Богров – с.Ботунец да се изпълни застъпването на краищата на екрана и насипа

За обектите по Приоритетна ос 2 да се изготвят и съгласуват Планове за собствен мониторинг и да се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в най-близко разположените жилищни територии. При установяване на наднормени шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мероприятия. В този случай да се спазват следните общи препоръки при изпълнение на шумозащитни съоръжения за защита от транспортен шум:

- Изграждането на шумозащитно съоръжение да става само след изготвяне и утвърждаване на самостоятелен проект с акустична и конструктивна части.
- при изпълнение на шумозащитния екран стриктно да се спазват определените в проекта размери на съоръжението, осигуряващи необходимата акустична ефективност.
- да не се допуска нарушаване на целостта на шумозащитния екран чрез отвори, фуги и други подобни, за да не се компрометира акустичната му ефективност.
- да не се пренебрегват специфични конфигурации на шумозащитния екран, при пътни отклонения, или пътни връзки (например закривяване на екрана покрай пътното платно). При възникнала необходимост от специфични промени (например прекъсване на екрана, или отвори за достъп до определени обекти), те да се съгласуват с авторите на проекта.
- да не се прилагат произволни, несертифицирани акустични елементи. При избор на акустичния елемент, задължително да се изисква от фирмата – производител Сертификат за съответствие на акустичните и неакустичните му характеристики с БДС EN 14388, 2006 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



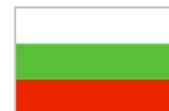
Отпадъци: Препоръчително е провеждане на редовен контрол от страна на Бенефициента относно изпълнението на ангажиментите по поддръжката, вменени на фирмите-изпълнители.

Здраве: По отношение предприемането на коригиращи действия при мониторинга на изпълнените обекти по ОПТ и при бъдещите дейности по ОПТТИ, от здравни позиции могат да се отправят следните препоръки:

- Определяне на приоритетните от здравно-екологични позиции проекти за изпълнение по ОПТТИ, като предимство да се дава на обектите, които увеличават дела на железопътния транспорт при превоза на пътници и товари.
- Да се реализират поетите ангажименти в процедурите по ОВОС и ЕО за шумов мониторинг при условия на експлоатация и предприемане на адекватни и навременни мерки за шумозащита на околните обекти, подлежащи на здравна защита. Налични са обекти по ОПТ, където такъв мониторинг не е провеждан – напр. за лотове от АМ „Струма“. Съгласно решение по ОВОС №1-1/2008г. необходимостта от шумозащита следва да се установи със собствен мониторинг, но такъв до момента не е изпълнен.
- При оценка на текущото състояние на вече изградени обекти по ОПТ и при необходимост от преминаване през II-ри и III-ти пояс на санитарно-охранителни зони (СОЗ) за питейни и минерални води за новите обекти по ОПТТИ, това следва да се извършва в съответствие с изискванията на „Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди“.
- С оглед опазване чистотата на околната среда и човешкото здраве, необходимо е да се подобри управлението на отпадъците в отбивките на изградените автомагистрала по отношение наличие и ползваемост на сметосъбирателни съдове, периодичност на събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване на отпадъците.
- От санитарно-хигиенни позиции е необходимо решаването на проблема с отсъствието на обществени тоалетни в значителни по дължина автомагистрални отсечки.
- При инвестиционните предложения за изграждане и развитие на пристанищната инфраструктура, задължително следва да се предвиждат подходящи съоръжения



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



за приемане и/или пречистване на отпадъчните води, формирани на пристанищата, в т.ч. отпадъчните води от плавателни съдове.

11) Сравнение на резултатите от Окончателния доклад с резултатите от Първия (от м. ноември 2007 г. до 31.12.2010 г.) и Втория доклад (отг. до 31.12.2013 г.) по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ и извеждане на изводи относно наблюдаваните тенденции по отношение на околната среда.

Видно от анализа, направен в т.6 на настоящия доклад, по-голямата част от препоръките, дадени във Втория доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ са изпълнени. Тези, които все още не са взети предвид и чието изпълнение предстои са изведени като препоръки в т. 10 по-горе.

По-долу е анализирано изпълнението на препоръките, които предлага Втория 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 както и допълнителните препоръки, посочени като мярка за подобряване изпълнението на ОПТ в остатъка от периода за изпълнение на проектите (до 2015 г.) и ОГПТ до 2020 г.:

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;*

Всички проекти, включени в ОПТ и ОГПТ са преминали процедура по реда на глава VI от Закона за опазване на околната среда. Преглед на Доклади за оценка степента на въздействие на проекти, които са били предмет на процедура по чл.31 от ЗБР показва, че са ползвани резултатите от проект „Картиране и определяне природозащитното състояние на висши растения, мъхове и природни местообитания“ като оценките са правени с координати на трасетата. Препоръката се изпълнява.

- 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” предлагаме Възложителите на докладите за ОВОС да поставят в тръжната документация за избор на изпълнител на ОВОС и ОС използването на горната информация;*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Ползването и позоваването на информацията относно флористичните проучвания от провеждания мониторинг на горските екосистеми, тази за здравословното им състояние и тази за биологичното разнообразие е по преценка на експертите, изготвящи съответните раздели в ОВОС и ДОСВ и според конкретния обект на оценка. Не е необходимо това изискване да бъде заложено в тръжните процедури за избор на изпълнител по ОВОС и ДОСВ за да се гарантира позоваването на такава информация.

- *За изпълнение на мярката от Становище по ЕО за ОГПТ „При процедуриране 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;*

Изпълнението на мярката не може да бъде проследено, т.к. към момента няма инвестиционни предложения свързани с експлоатацията на р. Дунав като воден път. Стартиралата през 2008 г. процедура по ОВОС на инвестиционно предложение за „Техническа помощ за подобряване на условията за подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на р. Дунав и съпътстващи проучвания“ е прекратена с Решение №1-П/2018 на МОСВ.

- *Като препоръка към УО на ОПТ считаме, че е необходимо 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.*

Настоящият доклад изпълнява и тази задача, с което препоръката е изпълнена.

Настоящият Окончателен доклад се базира на направените в Първи и Втори доклад изводи относно въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и ОГПТ, като те са интегрирани във всички етапи от работата по проекта и във всички работни направления.

С цел проследимост на получените резултати е направен обобщен преглед на движението на всички индикатори през годините от 2007 до 2016 г., като са компилирани получените резултати от Първи, Втори и Окончателен доклад в една обща Таблица, в Приложение 3

От направеното сравнение, можем да обобщим следните изводи:

Приоритетна ос 1 Развитие на железопътна инфраструктура по главните национални и трансевропейски транспортни оси



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Проектирането на трасетата и изпълнението на проектите е съобразено с основните изисквания на нормативната база, като се спазват процедурите за оценка на въздействие върху околната среда и предвидените мерки за смекчаване на въздействието. При засягане на защитени зони е направена оценка на очакваното въздействие и са предписани мерки за смекчаване на последствията от предвидените мероприятия. Наблюденията от докладите сочат, че мерките са изпълнени и е изградена съответната екологична инфраструктура. При проверките на място става ясно, че изградените съоръжения не винаги се поддържат, което компроментира тяхната ефективност.

Приоритетна ос 2: Развитие на пътна инфраструктура по главните национални и Транс-европейски транспортни оси

Проектирането на трасетата и изпълнението на проектите е съобразено с основните изисквания на нормативната база, като се спазват процедурите за оценка на въздействие върху околната среда и предвидените мерки за смекчаване на въздействието. При засягане на защитени зони е направена оценка на очакваното въздействие и са предписани мерки за смекчаване на последствията от предвидените мероприятия. Наблюденията от докладите сочат, че мерките са изпълнени и е изградена съответната екологична инфраструктура. При проверките на място става ясно, че изградените съоръжения не винаги се поддържат, което компроментира тяхната ефективност.

Приоритетна ос 3: Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари

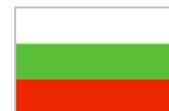
От проследените данни е видно високата ефективност, която се отчита от изпълнението на проектите на Метрополитен ЕАД. В същото време, намаляват превозените пътници от железопътния транспорт, а пропорцията с превозените товари от автомобилен транспорт се запазва непроменена. Изпълненията дейности несъмнено оказват положително въздействие върху качеството на атмосферния въздух (особено в Столицата), като е изчислено намаляването на трафика и на вредните газове, в т.ч. CO₂. Въпреки това, показателите за КАВ следват негативна тенденция за увеличаване на вредните емисии, което се дължи на много на брой и различни външни фактори.

Приоритетна ос 4 Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища

Наблюдава се намаляване на броя на нефтените разливи и подобряване на системата за техния мониторинг. Необходимо е да се създадат ясни норматини разпоредби за условията за депониране на драгажни маси и следенето на количеството генерирани и депонирани драгажни маси.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Атмосферен въздух

В Първи доклад на ОПТ е установена тенденция за намаляване на количествата парникови газове за периода 2007-2010, докато сравнение на стойностите 2007 към 2016 показва следното движение:

Таблица 7 Изменение на количествата на парниковите газове от транспорта за периода 2010 към 2016 г.

| | Изменение 2010 към 2016 г. |
|------------------------|-------------------------------|
| CO ₂ [kt] | ↑ 18,5% |
| CH ₄ [kt] | ↑ 1,9% |
| N ₂ O [kt] | ↑ 24,3% |
| CO ₂ e [kt] | ↑ 18,3% |

При тълкуването на резултатите следва да се вземе предвид комплексността на факторите, влияещи върху тези показатели. Т.е. в случая новите инфраструктурни проекти може и да имат позитивно влияние, но то не е достатъчно, за да навакса негативното влияние от други фактори.

Конкретно, влиянието на инфраструктурните проекти върху качеството на атмосферния въздух трудно би могло да се отчете със съществуващата система за наблюдение и контрол на КАВ, най-вече поради локацията на пунктовете за наблюдение, която не е обвързана с тях. Така, например, за да се отчете влиянието на въвеждането на експлоатация на линия 2 на метрото е необходимо да се извършват наблюдения на ключови кръстовища, където се очаква облекчаване на трафика, във връзка с въвеждането в експлоатация на линията. Необходимо е инициране на допълнителни замервания, които да дадат по-конкретни резултати.

Води

При корекции на реки и засягане на санитарно-охранителни зони са спазвани забраните и ограниченията, визирани в Приложение № 2 към Чл. 10 от Наредба № 3 /16.10.2000г. и са издавани разрешителни по реда на Закона за водите. Басейновите дирекции са органите, които следят и издават съответните разрешителни.

За качеството на водите в пристанищата, за част от водните тела се наблюдава подобряване на състоянието, но поради това, че те обхващат повече от едно пристанище, не може да се направи категоричен извод за приноса на проектите по тази приоритетна ос по отношение състоянието им.

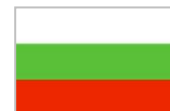
Земни и почви

Общото наблюдение е, че ландшафтните проекти не винаги се изпълняват и поддържат качествено, като при направените обходи се констатира на места наличието на свлачищни процеси и явления.

Флора и фауна



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За всеки проект е направена оценка на въздействието върху флората и фауната в засегнатата територия, като се предвидени мероприятия за минимизиране на негативното влияние върху тях. Като цяло, предвидените мерки са изпълнени като са изградени необходимите съоръжения в необходимия обем и качество. Проблем отново остава поддръжката на съоръженията, за да бъдат те ефективни и по време на експлоатацията на обектите. Проблем е също и наблюдението върху измененията, настъпили във флората и фауната на засегнатите местообитания в следствие на инфраструктурните обекти, тъй като е необходим поне 10-годишен период, в който да има поне 2 последователни оценки на състоянието на биологичното разнообразие, чрез които да е възможно и отчитането на промените и причините довели до тях.

Обекти на КИИ

Проучването на трасетата на пътните обекти има положително въздействие върху откритието и документирането на културно наследство на Р България. Освобождаването 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. За обектите, които все още са в строеж, при евентуално разкриване на неизвестни археологически находки е предвидено незабавно преустановяване на работа и провеждане на проучвателни дейности за изясняване на значимостта на находките, в съответствие с изискванията на Закона за културното наследство.

Шум

Направените проучвания показват, че за всички инфраструктурни проекти са предвидени мероприятия за намаляване на шумовото замърсяване по време на строителството и по време на експлоатацията на обектите, които в следствие са изпълнени. В случай, че са получени оплаквания са взимани адекватни и навременни мерки. Рядко се правят допълнителни измервания на шума (основно при получен сигнал), което се отчита като недостатък, тъй като се смята, че е необходимо периодично набавяне на подобна информация.

Отпадъци

Където е необходимо, са изготвени съответните Планове за управление на отпадъците. Като цяло не са установени замърсявания или влошаване качествата на околната среда вследствие замърсяване с отпадъци от строителството и експлоатацията на обектите. Временните депа са рекултивирани. На някои от обектите по Приоритетна ос 2 са локализирани места, замърсени с отпадъци от опаковки и строителни отпадъци, което налага да се изведат препоръки за оптимизиране работата на поддържащата съответното трасе фирма.