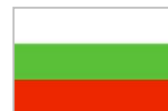




ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



**ПЪРВИ ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ НА
ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА
ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА
ОП „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-
2020 г.
(ПЕРИОДА ОТ 01.01.2014 Г. ДО 31.12.2016)**

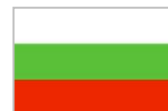


София

м. май, 2018 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Договор №

Д-40/21.12.2017 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: Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
(ПЕРИОДА ОТ 01.01.2014 Г. ДО 31.12.2016)

Дата на представяне:

21.05.2018 г.

Предмет на договора:

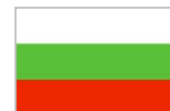
„Изготвяне на доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда” - Обособена позиция № 2: „Изготвяне на първи доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“

Продължителност:

21.12.2017 – 21.05.2018 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

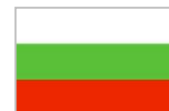


СЪДЪРЖАНИЕ

| | |
|--|-----|
| 1) Резюме на доклада, съдържащо кратко представяне на основните заключения и препоръки от наблюдението и контрола за съответния период..... | 10 |
| 2) Списък с източници на информация..... | 12 |
| 3) Описание на дейностите, които ще се извършат при подготовката, изготвяне и одобрението на Първия доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ с посочване на конкретни срокове | 15 |
| 4) Въведение, представящо обща информация за ОПТТИ, както и данни за нейното изпълнение за периода на оценка | 38 |
| 4.1. Разработване, одобрение и изменение на ОПТТИ..... | 38 |
| 4.2. Цели и приоритети | 44 |
| 4.3. Управление и разпределение на отговорностите | 44 |
| 4.4. Изпълнение на ОПТТИ в периода 01.01.2014 - 31.12.2016 г. | 47 |
| 5) Информация за начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10- 6/2014 г..... | 67 |
| 6) Информация за начина 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 | 99 |
| 6.1. Степен на изпълнение на мерките условията и мерките, заложи в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие след извършване на теренни проверки | 101 |
| 6.1.1. Качество на атмосферния въздух..... | 101 |
| 6.1.2. Води | 105 |
| 6.1.3. Очаквани въздействия от решенията по ОВОС за проектите по ОПТТИ върху компонентите „Подземни води“, „Земни и почви“ и „Земни недра и минерално разнообразие“ | 107 |
| 6.1.4. Биоразнообразие..... | 112 |
| 6.1.5. Отпадъци | 120 |
| 6.1.6. Недвижими културни ценности | 121 |
| 6.1.7. Шум | 122 |
| 7) Стойности на индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становищата по ЕО на ОПТТИ | 135 |
| 8) Анализ и оценка за въздействието на ОПТТИ върху околната среда и човешкото здраве... | 153 |



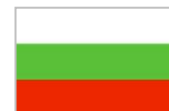
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|---|-----|
| 8.1. Здравна оценка на дейности по проекти на територията на Столична община, включени в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 год. | 153 |
| 8.2. Здравна оценка на пътно-строителни дейности по изграждане на Лот 3.1 и 3.3 на АМ Струма. | 162 |
| 9) Закljučения за въздействието върху околната среда и човешкото здраве за периода..... | 164 |
| 9.1 ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО ОПТТИ | 164 |
| 9.2.ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО КОНКРЕТНИ ПРОЕКТИ, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ОПТТИ | 164 |
| 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 | 167 |
| 11) Препоръки за опазване на околната среда, които да се съобразяват през оставащата част от периода на действие на ОПТТИ..... | 168 |
| Приложения | 171 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

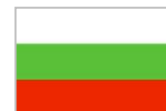


СПИСЪК СЪКРАЩЕНИЯ

| Съкращение | Значение |
|------------|--|
| 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” |
| ИМТ | Интермодален терминал |
| ИОУП | Изменение на общия устройствен план |
| ИП | Инвестиционно предложение |



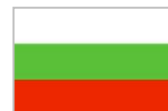
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|-----------------|--|
| <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 съобщенията</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> |
| <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> |



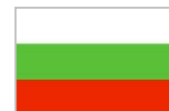
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|----------------|---|
| <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> |
| <i>ЦГЧ</i> | <i>Централна градска част</i> |
| <i>ADR</i> | <i>ЕВРОПЕЙСКА СПОГОДБА за международен превоз на опасни товари по шосе</i> |
| <i>ARTU</i> | <i>ЕДИННИ ПРАВИЛА за утвърждаване на технически норми и приемане на единни технически предписания за железопътните средства, предназначени за използване в международно съобщение</i> |
| <i>ATMF</i> | <i>ЕДИННИ ПРАВИЛА за техническото приемане на железопътните средства, предназначени да бъдат използван в международно съобщение</i> |
| <i>COTIF</i> | <i>КОНВЕНЦИЯ за международни железопътни превози</i> |
| <i>IMPEL</i> | <i>Мрежа на ЕС за прилагане на законодателството по околна среда</i> |
| <i>JASPERS</i> | <i>Съвместна помощ за подкрепа на проекти в европейските региони</i> |
| <i>UNECE</i> | <i>Ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за Стратегическа екологична оценка</i> |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

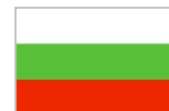


СПИСЪК СНИМКИ И ФИГУРИ

| | |
|---|-----|
| Снимка 1: Строителна площадка на АМ Струма, Лот 3.1..... | 21 |
| Снимка 2: Строителна площадка на АМ Струма, Лот 3.1..... | 21 |
| Снимка 4: Каломаслоуловители | 22 |
| Снимка 5 Западна дъга на СОП, граница между Фаза 1 и Фаза 2 на проекта..... | 24 |
| Снимка 6 Премостване на река Какач..... | 25 |
| Снимка 7 Строеж на трети метродиаметър, МС 1 Владимир Вазов..... | 26 |
| Снимка 8 Строеж на трети метродиаметър, МС 1 Владимир Вазов..... | 27 |
| Снимка 9 МС 11 при Военна академия..... | 28 |
| Снимка 10 Вход към подземната част на строежа на МС 11 при Военна академия..... | 28 |
| Снимка 11 Тунелопробивната машина, строяща трети метродиаметър..... | 29 |
| Снимка 12 Тунелът, водещ от МС 11 при Военна академия до депо Земляне..... | 30 |
| Снимка 13 Временно депо за земни маси Военна академия..... | 30 |
| Снимка 14 Релси с уплътнения, които поглъщат шума и вибрациите..... | 31 |
| Снимка 15 Ремонтно помещение | 32 |
| Снимка 16 Депо Земляне отвън | 32 |
| Снимка 17 Измиване на гумите на транспортната техника на преди напускане на строителната площадка. На заден план се виждат плътните ограждения, ограничаващи страничното разсейване на прах. | 103 |
| Снимка 18. Ремонтен цех в депо „Земляне“ | 104 |
| Снимка 19. Отводнителни канавки и каломаслоуловител | 106 |
| Снимка 20. Противопожарна инсталация в депо „Земляне“ | 107 |
| Снимка 21. Съоръжение при км 364+000..... | 113 |
| Снимка 22. Земни откоси след км 364+000..... | 114 |
| Снимка 23. Тръбен проход при км 397+625 | 115 |
| Снимка 24. Кахон с пътека за земноводни и влечуги отстрани | 116 |
| Снимка 25. Кахон, маслоуловител и проход за преминаване на животни над него. | 117 |
| Снимка 26. Маслоуловител | 117 |
| Снимка 27. Насипване на земни маси и инертни материали във водното огледало в местн. Бистрака. | 118 |
| Снимка 28. Разчистване на крайречна дървесна и храстова растителност в непосредствена близост до коритото на р. Струма. N 41°57,697 E 23°06,122 | 119 |
| Снимка 29. Небезопасен вход на маслоуловител | 120 |
| Фигура 1. Схема на посетените обекти на екологичната инфраструктура на АМ Струма, Лот .3.1 и Лот 3.3..... | 20 |
| Фигура 2 Времеви ход на процедурите по одобрение, изменение и екологична оценка на ОПТТИ | 43 |
| Фигура 3 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). | 155 |
| Фигура 4. 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). | 156 |



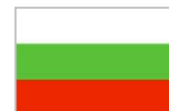
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | |
|--|-----|
| Фигура 5. Пунктове в гр. София с брой превишения на средночасовата норма за азотен диоксид през 2015г. (данни на ИАОС). | 157 |
| Фигура 6. Средногодишно съдържание на азотен диоксид в пунктове с интензивен транспортен трафик в гр. София за периода 2011 – 2015г. (данни на ИАОС). | 157 |
| Фигура 7 Средногодишна концентрация на общ суспендиран прах, в пунктове на СРЗИ, 2015-2016г. | 158 |
| Фигура 8. Средногодишни концентрации на ФПЧ10 и ФПЧ2,5 - СРЗИ, 2015-2016г. | 159 |
| Фигура 9. Честота на регистрирани остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г. | 160 |
| Фигура 10. Честота на регистриран остър бронхит (J20) в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г. | 160 |
| Фигура 11. Честота на регистриран алергичен ринит (J30) в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г. | 161 |
| Фигура 12. Честота на регистрирана бронхиална астма в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г. | 162 |



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

Първият доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на проектите по Оперативна програма “|Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. (ОПТТИ) има за цел да подпомогне цялостното управление на ОПТТИ, както и да осигури информация за подобряване на нейното изпълнение. Докладът е предшестван от Първи и Втори доклад по наблюдението на Оперативна програма “|Транспорт” 2007-2013 г. (ОПТ), като се изготвя успоредно с Окончателен доклад за наблюдението на предходната оперативна програма.

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 са изработени картни материали.

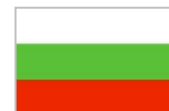
Първият доклад е в процес на разработка в специфичен период от цикъла на Оперативната програма, която е все още в начален стадий на изпълнение и една голяма част от планираните проекти са в процес на подготовка. Извършен е преглед на хода на ОПТТИ до момента, на направените по нея промени, на изготвената 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 последици от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 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 по ЕО № 10-6/2014 г., , като са анализирани техните стойности и са направени съответните препоръки за оптимизиране на системата за мониторинг.

В резултат, се достига до извода, че не са установени преки и косвени негативни здравни ефекти от експлоатацията на изградените инфраструктурни обекти при изпълнението на оперативната програма. Дори и да са били възможни временни неудобства от строително-монтажни дейности, до момента няма данни от здравния и екологичен мониторинг за трайно влошени индикатори на човешкото здраве в района



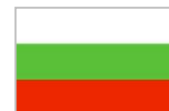
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



на изградените обекти, които да са пряко или косвено генерирани от изпълнението на ОП. Основните фактори на жизнената среда, които биха могли да бъдат повлияни от дейностите по строителство са добре контролирани и възможностите за негативно въздействие върху околната и работната среда, са сведени до минимум. Анализът на изпълнението на мерките, залегнали в Становище по Екологична оценка № 10-6/2014 г . на ОПТТИ показва, че те се изпълняват стриктно и не са установени негативни въздействия върху околната среда в резултат от неизпълнението им или евентуална неприложимост на предложените в становището условия и мерки. Отправени са 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., както и препоръки за опазване на околната среда, които да се съобразяват през оставащата част от периода на изпълнение на ОПТТИ .



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



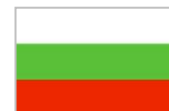
2) Списък с източници на информация

- ✓ Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
- ✓ Задание за определяне обхвата и съдържанието на Екологичната оценка- 2014 г.
- ✓ Екологичната оценка на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.
- ✓ Становище по екологична оценка на Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 - 2020 г. (ОПТТИ) № 10-6/ 2014 г. ЕО на ОПТТИ, май 2014
- ✓ Решение № ЕО-7/2015 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на изменението на ОПТТИ
- ✓ Решение № ЕО-4/2017 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на изменението на ОПТТИ
- ✓ Решение С(2017)7482 от 8.11.2017 г. е прието второто изменение на ОПТТИ
- ✓ Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.
- ✓ Процедурен наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., версия 3.3
- ✓ Годишни доклади за изпълнението на ОПТТИ, изготвени от Дирекция „Координация на програми и проекти“ за 2015 и 2016 година
- ✓ Индикативна годишна работна програма по години (2015-2018) за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г.
- ✓ Доклади от заседанията на Комитета по наблюдение на ОПТТИ
- ✓ План за проверка на място ОПТТИ
- ✓ 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, изготвен през 2012 год. от ДЗЗД „Стратегически мониторинг“;
- ✓ 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, изготвен през 2014 год. от ДЗЗД Стратегически мониторинг“;
- ✓ 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:

❖ *Решение №10-ИП/2015 на МОСВ за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС на ИП „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. Ботевградско шосе - бул. Вл. Вазов – ЦГЧ - ж.к. Овча купел – подземно минаване на трасето след булевард „Данаил Николаев“ на североизток по трасето на бул. „Вл. Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“;*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



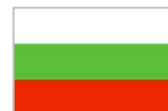
- ❖ Решение № 11-ПР/2013 на МОСВ за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС на ИП „Разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2;
 - ❖ Решение № 34-ПР/2010 на МОСВ за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС на ИП „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2.
 - ❖ Решение №5-ПР/2015 за преценяване необходимостта от извършване на оценка на околната среда за Лот 3.1 на АМ „Струма“
 - ❖ Решение №6-ПР/2015 за преценяване необходимостта от извършване на оценка на околната среда за Лот 3.3 , на АМ „Струма“
 - ❖ Решение №10-ПР/2016 за преценяване необходимостта от извършване на оценка на околната среда за „Пловдив-Свиленград“
 - ❖ Решение №3-ПР/2016 за преценяване необходимостта от извършване на оценка на околната среда за Карнобат-Ямбол
 - ❖ 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.

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 - имисии на вредни 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)



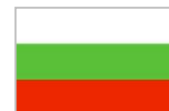
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ❖ *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)*
- ✓ Констативни протоколи по контрол за изпълнение на условията, упоменати в Решения за преценяване необходимостта от ОВОС (не са получени към дата на предаване на доклада)
- ✓ <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 2016г., СРЗИ;
- ✓ Справочници Здравеопазване, НСИ, 2014, 2015 и 2016г.;
- ✓ Здравно-статистически данни за населението на Столична община, предоставени за проект на ФНИ:Е02/20, с решение на СРЗИ №39-00-30/24.08.2015г.
- ✓ Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Р. България - 2017г., ИАОС;
- ✓ Проект на доклад на Световната банка „Управление качеството на въздуха на местно равнище: Подход към Национална програма“, м. януари 2018г., Проект № Р160312.
- ✓ План за управление на строителните отпадъци по ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ: III МЕТРОЛИНИЯ - БУЛ. "БОТЕВГРАДСКО ШОСЕ" – БУЛ. "ВЛАДИМИР ВАЗОВ"- ЦЕНТРАЛНА ГРАДСКА ЧАСТ - Ж.К. "ОВЧА КУПЕЛ" - МС 11, МС 5, метродепо Земляне



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

Първия доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда се изготвя във връзка с изпълнение на Договор Д-40/21.12.2017 г. За „Изготвяне на доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда” - Обособена позиция № 2: „Изготвяне на първи доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.“.

Съгласно т. II „Мерки за наблюдение и контрол при прилагане на ОПТТИ“ на Становище по ЕО № 10-6/2014 г., с което ОПТТИ е съгласувана от министъра на околната среда и водите, се изисква УО на ОПТТИ да изготвя на всеки три години доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на програмата. Изготвените доклади да се представят в Министерство на околната среда и водите (Дирекция “Екологична оценка и оценка върху въздействието върху околната среда“) за одобряване.

Общата цел на Първия доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ, обхващащ периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. (наричан по-нататък Първия доклад) е да подпомогне цялостното управление на ОПТТИ, както и да осигури информация за подобряване на нейното изпълнение.

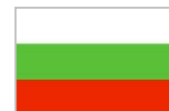
Специфичните цели на Първия доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ са:

- Да се изпълнят изискванията относно наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ, съгласно Становище по ЕО № 10-6/2014 г., с което е съгласувана програмата;
- Установяване, предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятни последствия при изпълнението на ОПТТИ върху околната среда, населението и човешкото здраве.

Първият доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ е предшестван от Първи и Втори доклад по наблюдението



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



на ОПТ, като се изготвя успоредно с Окончателен доклад за наблюдението на предходната оперативна програма. В този смисъл е важно спазването на приемственост между документите и познаването на резултатите, получени от предходните доклади.

Изготвянето на доклада е свързан с редица особености и специфики, които съпътстват процеса на работа и съответно поставят предизвикателства пред експертния екип. Те са свързани с:

❖ *Етап от изпълнение на Оперативната програма*

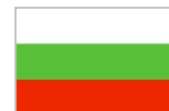
Първият доклад е в процес на разработка в специфичен период от цикъла на Оперативната програма, която е все още в начален стадий на изпълнение и една голяма част от планираните проекти са в процес на подготовка. В същото време трябва да се отчете следната особеност – една част от проектите са наследени от предходния програмен период, като са фазиращи и работния процес е напреднал в различна степен. В същото време част от документите, с които трябва да се съобрази процеса на работа са издадени в предходния програмен период.

❖ *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 съответните писма по ЗДОИ и да се премине към събирането на базата данни. И докато има известна яснота за информацията, която се поддържа от бенефициентите, за изходната информация по отношение на индикаторите царя известен хаос, който 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 ОПТТИ*. Целта на това подробно представяне е



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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 зимния 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 и заложените мерки, свързани с околната среда, които да се съобразят в хода на работа.

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 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.*
6. *Извършване на теренна работа*
7. *Анализ и обработка на събраната информация*
8. *Изготвяне на Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ*

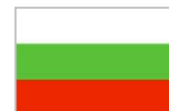
❖ *Организиране на Встъпителна среща*

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 ангажмента 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*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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*

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*

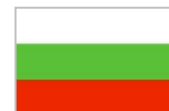
След изясняване на основните положения по процеса на набиране на информация, бяха направени стъпки към нейното набиране. Бяха изготвени заявления за искане на информация по реда на ЗДОИ и отправени към съответните институции, заедно с писмото за подкрепа, осигурено от Министерство на транспорта и транспортната 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 по мейл и телефонни разговори се 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 поръчката, беше разработването на Анализа 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. Анализът е първа стъпка от разработването на Първия доклад, като той има за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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 Първия доклад. Изведена е ключова информация от годишните доклади по напредъка на ОПТТИ за 2015 и 2016 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 началната фаза по изпълнение на Оперативната програма, напредъкът по изпълнение на проектите е ограничен, както и активните строителни дейности, които позволяват проследяване на изпълнените мерки. Поради това, посещенията на терен се сведоха до следните проекти:

- „Автомагистрала „Струма” Лот 3 – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница”
- „Изграждане на АМ "Калотина-София", лот 1 "Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/", фаза 2“
- „Проект за разширение на метрото в София: Линия 3, Етап I – участък „Бул. Владимир Вазов – ЦГП –ул. Житница“.

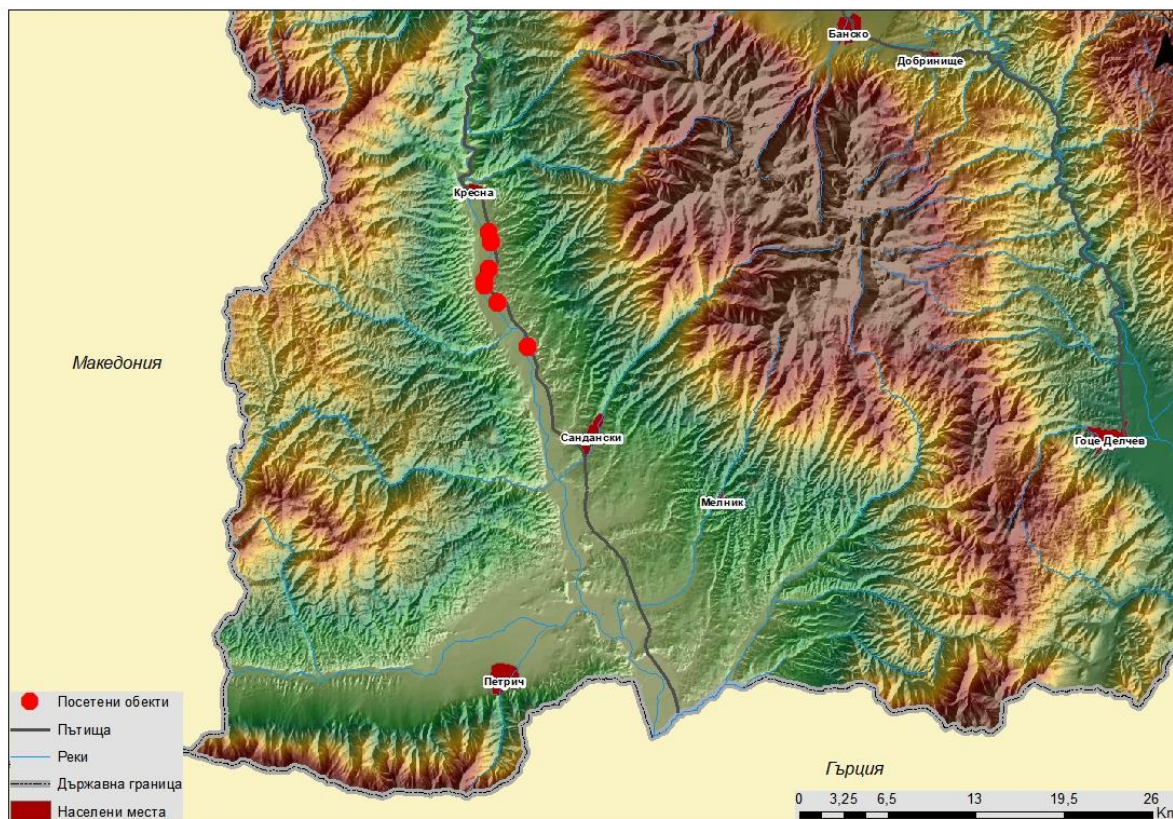
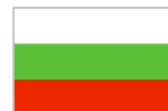
„Автомагистрала „Струма” Лот 3 – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница”

Посещението на АМ Струма се реализира на 22.02.2018 г. Предварителната подготовка за посещението включваше координация с бенефициента и изпълнителите на строителните работи, както и съставянето на чек-лист за работата на терен.

Пътуването беше предварително съгласувано с Възложителя. Беше осъществен контакт с отговорните лица по съответните лотове в АПИ, като те ни свързаха с изпълнителите на строителните обекти. Теренната работа беше реализирана съвместно с изпълнителите, като те оказаха логистична подкрепа, съпроводи екипа в обхода на терен и предоставиха допълнителни документи. Изпълнителят осигури присъствието на ГИС експерт на място, който, с помощта на мобилно GPS устройство, взе точки от обхода на терен на местоположението на основните съоръжения, свързани с екологичната инфраструктура. В тази връзка, представяме следната схема на посетените обекти.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

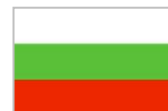


Фигура 1. Схема на посетените обекти на екологичната инфраструктура на АМ Струма, Лот 3.1 и Лот 3.3.

Посещението на Лот 3.1. участъка между Благоевград и Крупник се осъществи в начална фаза на строителните работи, като напредъкът по проекта е едва 10% и съоръженията, в изпълнение на заложените мерки, тепърва предстои да се строят. Беше направен обход на терена, беше набавен снимков материал, беше предоставена важна информация от Изпълнителя, както под формата на документи така и в процес на разговор.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



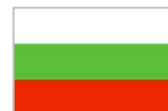
Снимка 1: Строителна площадка на АМ Струма, Лот 3.1.



Снимка 2: Строителна площадка на АМ Струма, Лот 3.1.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Беше набавен отчет за извършена работа във връзка с изместване на екземпляри от херпетофауната от трасето на Лот 3.1. на АМ „Струма“. Беше представен още констативен протокол от направена планова проверка от РИОСВ – Благоевград за землищата на с. Зелен дол, с. Покровник и с. Мощанец, община Благоевград.

Лот 3.3 от автомагистрала „Струма“ от Кресна до Сандански в момента на посещение беше на етап, в който 60% от строителните работи са извършени.

При посещението беше направен обход на терена като бяха посетени и огледани основните обекти на екологичната инфраструктура основно тунели за преминаване на животни от различни видове и каломаслоуловители. Набран беше богат снимков материал:



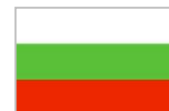
Снимка 3: Кахон с пътека за земноводни и влечуги отстрани



Снимка 4: Каломаслоуловители



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Бяха предоставени следните документи:

- План за собствен мониторинг на околната среда за обекта и Протоколи за собствени измервания на нивата на шум.
- Констативен протокол за извършена планова проверка на участък 397+000 до км 420+624.51, находящ се в землищата на община Кресна, община Струмани и община Сандански;
- Констативен протокол от планова проверка на участък 1 от км 397+600 до км 408+000 и участък 2 от км 417+930 до км 419+500;
- Отчет за извършена работа във връзка с изместване на екземпляри от херпетофауната преди започване на строителните дейности по Лот 3.3 на АМ Струма
- Протокол от изпитване на имисии атмосферен въздух от 20.10.2017
- Протокол от изпитване на атмосферен въздух – мобилна автоматична станция КАВ от 01.11.2017 г.
- Протокол от вземане на извадка от води от 20.11.2017;
- Протокол от вземане на извадка от почви от 20.11.2017;
- Протокол от вземане на извадка от води от 30.10.2017
- Протокол от вземане на извадка от води от 24.01.2018
- Протокол от вземане на проби от атмосферен въздух при точка на пробоотбор с. Българчево - км 359+000
- Протокол от вземане на проби от атмосферен въздух при точка на пробоотбор с. Бело поле - км 358+000

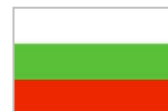
Резултатите от работата на терен са разгледани подробно в т. 6)

„Изграждане на АМ "Калотина-София", лот 1 "Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/", фаза 2“

Посещението на Западната дъга се осъществи на 07.03.2018 г., като беше направено съвместно с представители на АПИ. Беше проследено изпълнението на мерките, заложи в Решенията за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС от 2010 и 2013 г. В част IV, точка 1 е заложи, че предполагаемото шумово натоварване няма да влоши здравно-хигиенните условия, поради предвидените настилки и шумозаглушителни елементи, в местата, в които отсечката минава в близост до съществуващи жилищни зони и новопредвидени с ИОУП на Столична община смесени многофункционални зони. По трасето на магистралата няма Жм и СМФ и съответно не са предвидени специални настилки. Още повече, че те са предпоставка за повече инциденти на пътя, поради по-малката си грапавост и липсата на сцепление.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



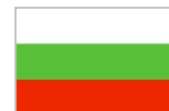
Снимка 5 Западна дъга на СОП, граница между Фаза 1 и Фаза 2 на проекта

Трасето е разделено на 2 фази, като първата фаза е изпълнена в рамките на ОПТ. Там са изпълнени шумоизолиращи стени и премостването на р.Какач.

Втората фаза е в експлоатация, като към момента има само акт 15. Предстои промяна на трасето на водопровод, което се измества, поради неприключилите процедури по учредяване на сервитут от БДДР.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



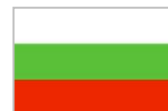
Снимка 6 Премостване на река Какач

„Проект за разширение на метрото в София: Линия 3, Етап I – участък „ Бул. Владимир Вазов – ЦГЧ –ул. Житница“.

Посещението на строежа на Трети метродиаметър се осъществи на 07.03.2018 г., като бяха посетени МС 5 (Панайот Хитов), МС 11 (Военна академия) и депо Земляне. Планираните в началото на проекта естакадни и надземни участъци са ревизирани и при последната промяна на ОУП (Общ устройствен план) на София, трасето в участъка МС 1-III и МС 6-III се промени от естакадно на подземно. На МС5 няма разработен акустичен проект, защото няма наземни и естакадни части по трасето. Предвидено е да се използва строителна технология за конструкцията на релсовия път, позволяваща еластичното скрепление на елементите. Строителната площадка е снабдена с пароструйки на входа и на изхода на строителния обект и е оградена с ламаринена ограда с височина 2,50. До момента не са получавани оплаквания от съседните жилищни сгради. Предвидено е монтирането на вентилатори с вградено шумозаглушаване. За обекта е разработен ПУСО, който беше предоставен на Изпълнителя. Земните маси се депонират в депо „Враждебна“. На строителната площадка са налични каломаслоуловители, които се почистват на няколко седмици. По налични данни трасето не преминава през археологически обекти. Спазват се мерките от програми 7.1.3. 7.1.4. 7.1.5 и 7.1.6 на ПУРБ 2010-2015 в Дунавски район. ПБЗ се спазва, провеждат се инструкции на работниците и посетителите. Работата по строежа



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



на метродепото е по нормиран дневен работен режим. За цялото трасе са предвидени влакове SIEMENS с горно захранване чрез пантограф.

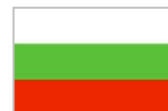
Извършват се редовни проверки от РИОСВ, Столична община и други институции. Към момента на посещение физическото изпълнение на проекта е 35%



Снимка 7 Строеж на трети метродиапетър, МС 1 Владимир Вазов



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



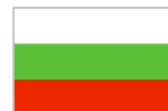
Снимка 8 Строеж на трети метродиаментър, МС 1 Владимир Вазов

МС 11 също е разположена подземно и за нея няма разработен акустичен проект. Към момента на посещение, физическото изпълнение на проекта е близо 70%, като завършването му се планира за 2019 г.

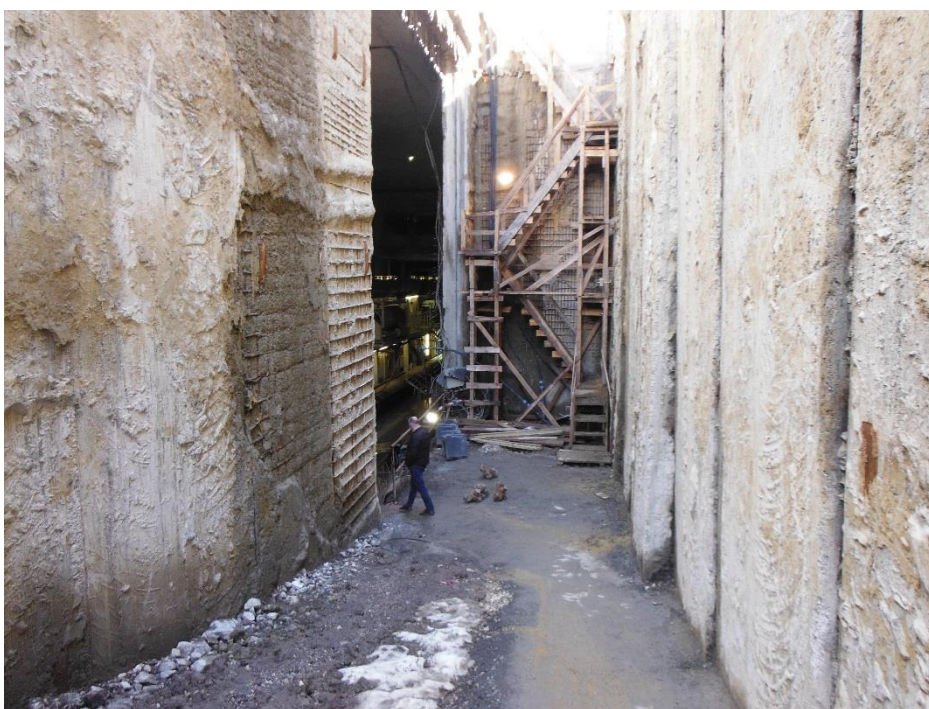
Поради специфичните геоложки особености на терена на строежа се налага конструктивно и визуално обследване в зоната на влияние. Изготвен е проект за мониторинг като е положена геодезична мрежа от маркери, която следи за хоризонтални и вертикални измествания на сградите, като мониторинг се извършва ежеседмично, а при нужда и ежедневно. Сградите се обследват конструктивно и визуално. До момента на проверка не са установени отклонения. Не е имало и проблеми с подпочвени води. Не е разработен акустичен проект, тъй като се работи достатъчно дълбоко.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 9 МС 11 при Военна академия

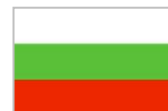


Снимка 10 Вход към подземната част на строежа на МС 11 при Военна академия

Строителната площадка се оросява. През периода май-октомври оросяването е много интензивно, вика се водоноска при нужда. Има каломаслоуловители. По изискване на Софийска вода са налице утайници. Не са разкривани археологически находки. Работи се само през деня. Работа през нощта се провежда по изключение, само при бетонови



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



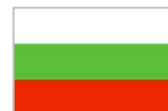
работи, които налагат непрекъснатост на процеса. В участъка ЦГЧ има постъпили оплаквания, което е наложило оптимизиране на работния процес и своевременно уведомяване на живущите и съгласуване с общината при евентуална необходимост от продължаване на строителните работи след края на дневните смени.



Снимка 11 Тунелопробивната машина, строяща трети метродиаметър



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 12 Тунелът, водещ от МС 11 при Военна академия до депо Земляне

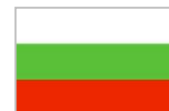
В непосредствена близост до строежа, в двора на военна академия е приспособено временно депо за изкопани земни маси. Изкопът е изолиран с шпунтова стена, за да не пропуска вода.



Снимка 13 Временно депо за земни маси Военна академия



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Депю Земляне е достигнало 60,3% от физическото си изпълнение. Срокът за завършване на проекта е 31.09.2018 г. Влизането на влаковете в депюто минава по естакаден участък над реката. Акустичен проект се изготвя към момента. Предвидено е изграждането на шумопоглъщаща ограда в този участък. Предоставен бе ПУСО на обекта. Изградените релси са с уплътнения, изработени от пресована гума, които поглъщат шума и вибрациите.



Снимка 14 Релси с уплътнения, които поглъщат шума и вибрациите.

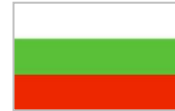
Стените на депюто са многопластови и също шумоизолиращи.

Изградени са две отделни камери, една за части и една за цели мотриси, като и двете са затворени. Тепърва предстои доставянето на техниката.

Ремонтният цех е максимално отдалечен от най-близките жилищни сгради. Предвидена е ниска скорост на маневриране на мотрисите. Осигурена е вентилация. Не са подавани оплаквания от близоживящите. Намиращото се наблизо бивше общежитие се реновира към момента. Депюто се намира на общ терен с депюто за автобусите за градски транспорт като към момента на посещение се изгражда двуметрова плътна стена, която да ги отдели.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



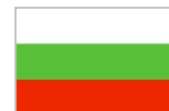
Снимка 15 Ремонтно помещение



Снимка 16 Дено Земляне отвън



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



❖ *Анализ и обработка на събраната информация*

Изходната информация пристигаше поэтапно, 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, предмет на настоящата поръчка 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 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 тържната 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 до момента проекти по ОПТТИ по отношение на транспортен трафик и инфраструктура.

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

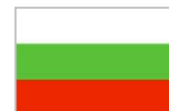
❖ *Създаване на ГИС база данни и ГИС Приложение*

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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. Слоеве са разделени тематично в няколко категории:

Административни

Съдържа следните слоеве:

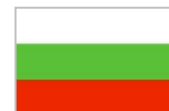
- Слой „Общини”. Слой следва да се състои от полигони, генерирани на основата на землищата, което ще гарантира верността на техните граници. Атрибутивните данни, които включва слоя са: Име на община (на български език и латиница); Код на община, Код на област; Периметър и Площ)
- Слой „Райони от ниво 3/Области”. Той ще 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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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 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 ще бъдат поделени на класове, като в атрибутите ще бъдат 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 ще включват номер на линията, геометрични и атрибутивни характеристики.
- Слой „Екологична инфраструктура”. Точков слой, показващ конкретното местоположение на разположените по АМ Струма прокари и каломаслоуловители, посетени на място.
- Слой „Точки от Западна дъга” – Отбелязани са местата, на които е осъществена работата на терен.
- Слой „Западна дъга“ – Включва трасето на Западната дъга – Участък 1 и Участък 2

Земно покритие

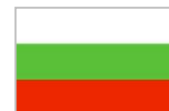
- Слой „Земно покритие”. Слой ще бъде генериран на основата на данните от проект „CORINE 2000” (земно покритие). Данните от проекта са публично достъпни ¹. Слойът включва полигони, асоциирани със съответните кодове и наименования на класовете земно покритие.

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. Слойта 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=9c83f9c0125b4713aaf8c87bc007406a](https://geographica-bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=9c83f9c0125b4713aaf8c87bc007406a)

❖ *Изготвяне на Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ*

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

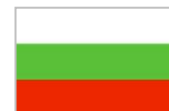
Предстои предаването и одобрението на Доклада от дирекция „Координация на програми и проекти“ - Управляващия орган на ОПТТИ. При установяване на неточности и несъответствия УО на ОПТТИ изпраща коментари и предложения най-късно 10 работни дни от получаването му, като посочва срок за тяхното отразяване.

Одобреният от страна на УО на ОПТТИ вариант на Първия доклад по наблюдението и контрола при прилагането на ОПТТИ се изпраща за одобрение на Министерството на околната среда и водите. Министърът на околната среда и водите, издал становището по Екологична оценка на ОПТТИ (или оправомощено от него длъжностно лице) е компетентен по наблюдението и контрола по изпълнението на мерките, посочени в становището по ЕО на ОПТТИ 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 ОПТТИ (или оправомощено от него длъжностно лице) одобрява изпратеният от УО на ОПТ вариант на Първия доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ, обхващащ периода от 01.01.2014 г. до



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



31.12.2016 г. или го връща за допълване със задължителни указания в 7-дневен срок от предоставянето му.

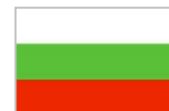
В случай, че министърът на околната среда и водите върне Първият доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ, обхващащ периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г. за допълване Изпълнителят е длъжен да го допълни в съответствие с дадените указания. Възложителя 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 Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ следва да се представи на УО на ОПТТИ не по-късно от 21 май.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



4) Въведение, представящо обща информация за ОПТТИ, както и данни за нейното изпълнение за периода на оценка

4.1. Разработване, одобрение и изменение на ОПТТИ

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г. се изготвя в съответствие със Споразумението за партньорство на Република България, очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г.

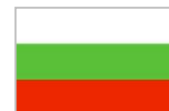
Стратегията на ОПТТИ предвижда завършване на основни национални и общоевропейски транспортни направления на територията на страната, съобразно насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, Европейската транспортна политика и националните политики и допринася за постигането на приоритетите на Европейския съюз за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, заложи в Стратегия „Европа 2020”. Както и през програмен период 2007-2013 г., така и през програмен период 2014-2020 г. ще продължи изпълнението на проекти за развитие на транспортната система, които допринасят за ефективната свързаност на транспортната мрежа и премахването на участъци с недостатъчен капацитет в нея, намаляване на задръстванията, на нивата на шум и замърсяване, подобряване на безопасността, насърчаване употребата на екологосъобразни видове транспорт.

ОПТТИ бе официално одобрена от Европейската комисия на 19.12.2014 г. с Решение С(2014) 10232 от 19.12.2014 г.. Към януари 2014 г. излиза Задание за определяне обхвата и съдържанието на екологичната оценка. ЕО беше съгласувана със Становище по ЕО No 10-6/2014, издадено на 23.09.14 г.

Първите предложени промени на програмата са съгласувани от Съвета за координация при управлението на средствата от ЕС с протокол №2 от 16.10.2015 г. и от Комитета за наблюдение на ОПТТИ на 23.10.2015 г. Министерският съвет на Република България одобри проект на изменение на програмата (Протокол No 48 от 27.11.2015 г.). Изменението на ОПТТИ беше изпратено на ЕК на 27.11.2015 г. и беше разгледано от службите на комисията, като поради ограниченото време за процедирането му не беше одобрено. В резултат на проведени допълнителни консултации с представители на ЕК, в проекта за изменение на ОПТТИ бяха направени допълнителни промени, които са разгледани и одобрени от Съвета за координация при управлението на средствата от ЕС (31.03.2016 г.) и от Комитета за наблюдение на ОПТТИ на 18.05.2016



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



На 26.10.2016 г. Европейската комисия одобри проекта на изменение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., в следните насоки:

1. С промяната беше предвидено доизграждането на участък 2 – от км 0+780 (северно от пътен възел Сливница) до км 6+308 (при връзката със Северна скоростна тангента) по проект: 2012BG161PR005 „Изграждане на Автомагистрала „Калотина-София“ – Лот 1 „Западна дъга на Софийски околновръстен път (СОП) да бъде включен в обхвата на приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа” на ОПТТИ. Фаза 2 на проекта беше включена в списъка с „големи“ проекти на ОПТТИ, тъй като проектът първоначално е одобрен от ЕК като „голям“ проект в неговата цялост (CCI 2012BG161PR005);

2. Разширен беше обхвата на Фаза II на проект: „Рехабилитация и модернизация на ж.п. отсечката Пловдив – Бургас”, предвиден за финансиране по Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа” на ОПТТИ;

3. С промяната на ОПТТИ беше разширен участъка, който ще се изгради от трети метродиаметър на метрото в гр. София – „бул. Ботевградско шосе – бул. Владимир Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“;

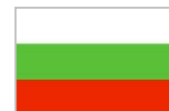
4. Изменението на програмата включи и прехвърляне на част от дейностите (обратно фазиране) от проекта за разширение на Линия 2 на метрото в гр. София, участък от МС „Джеймс Баучер” до МС „Витоша”, които първоначално бяха предвидени за финансиране по ОПТТИ. Същите бяха финансирани по ОПТ;

5. Извършена бе модификация на финансовия показател „Сертифицирани разходи” на Рамката на изпълнението на Приоритетната ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”, като етапната цел за 2018 г. – 72 000 000 евро бе завишена на 105 152 249 евро;

6. Променена беше и базовата година, базовата стойност, целевата стойност и източника на предоставяне на данни за индикатора за резултат „Интермодални транспортни единици (ИТЕ), превозени с железопътен и воден транспорт“;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



7. Модифицирано беше годишното финансово разпределение по ЕФРР, с оглед осигуряване на възможността за пропорционално изменение на годишното финансово разпределение по ЕФРР по Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020 г. Общата стойност на средствата по ЕФРР в бюджета на ОПТТИ се запазва;

8. Видът на индикатор „Изградена GSM-R мрежа“ (35 км.) беше променен от „Етап на изпълнение“ на „Изпълнение“;

9. Допълнен е раздел „Предварителни условия“ и е прецизирана информацията.

В хода на изпълнение на ОПТТИ и след проведени консултации със службите на ЕК и бенефициентите, е подготвено следното ново (второ) предложение за изменение на програмата:

1. Намаляване обхвата на жп проект „Пловдив-Бургас“

Предложеният обхват на проекта включва модернизация/рехабилитация на участъците Скутаре-Оризово, Стралджа-Церковски, модернизация на участъци Оризово-Михайлово, Ямбол-Зимница и др., полагането на оптичен кабел по трасета извън включените във фаза 1 на проекта, включително проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация.

2. Намаляване обхвата на жп проект „София-Септември“

Намаляване обхвата на проект „Модернизация на жп линията София-Септември“ предвижда се изграждане на участъка от Елин Пелин до Костенец. За останалите участъци по линията от София до Септември, средствата за изграждането им са осигурени от Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

3. Ревизия на текстове, касаещи подготовката на жп проекти

Уточняване на участъците и статуса на подготовка на железопътните проекти, одобрени за финансиране по МСЕ - Волюяк - София - Елин Пелин и Костенец - Септември.

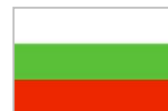
4. Разширяване обхвата на жп проекта по направление – София – граница с Република Македония

5. Отпадане на дейност за изграждане на интермодален терминал в Русе

6. Разширяване обхвата на дейността за реконструкция на жп гарите



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



7. Разширяване обхвата на дейност „Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии“ по ПО 3 Всички предложени гари имат статут на интермодални връзки.

8. Намаляване на стойност по ос 3

9. Отпадане на планираните дейности в областта на въздушния транспорт

10. Промяна на обхвата на дейностите по ос 4

Дейностите за оборудване с GSM-R отпадат и се заменят от дейностите по изграждане на ETCS по жп линия София-Септември.

11. Увеличаване на стойности по ос 4

12. Промяна на финансовия план на програмата - Изменение на обхвата на дейностите по ПО 3 и ПО 4 и прехвърлянето на 5 000 000 евро (от ЕФРР по ТЦ 7) от ПО 3 към ПО 4.

13. Промяна на индикатори по ос 1, ос 3, ос 4 и ос 5

Промяна на целевата стойност на индикатор „Обща дължина на реконструирани или модернизираните железопътни линии, от които TEN-T“ поради намаляване на обхвата на проектите, заложен за финансиране по ОПТТИ.

14. Промяна на резултати по ос 4

15. Промяна на базова стойност по ос 5

Промяна на базовата стойност (от 30 дни на 90 дни) и на целевата стойност (от 25 на 85 дни) на индикатор „Средно време за оценка на проект“ от Показателите за резултат.

16. Допълнение на допустимите дейности по ПО 5 – дейности за подпомагане стратегическото управление на авиационния сектор.

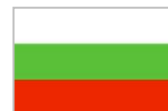
С Решение С(2017)7482 от 8.11.2017 г. е прието второто изменение на ОПТТИ

Взето е Решение № ЕО-4/2017 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на изменението на ОПТТИ, с което са постановени условия, с които трябва да се съобрази изпълнението на Оперативната програма, а именно:

1. Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на изменението на ОПТТИ, попадащи в обхвата на приложения № 1 и/или 2 към ЗООС или извън тях, и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

2. Да се дава приоритет на проекти, чието реализиране ще доведе до подобряване на състоянието на околната среда и опазване на човешкото здраве.

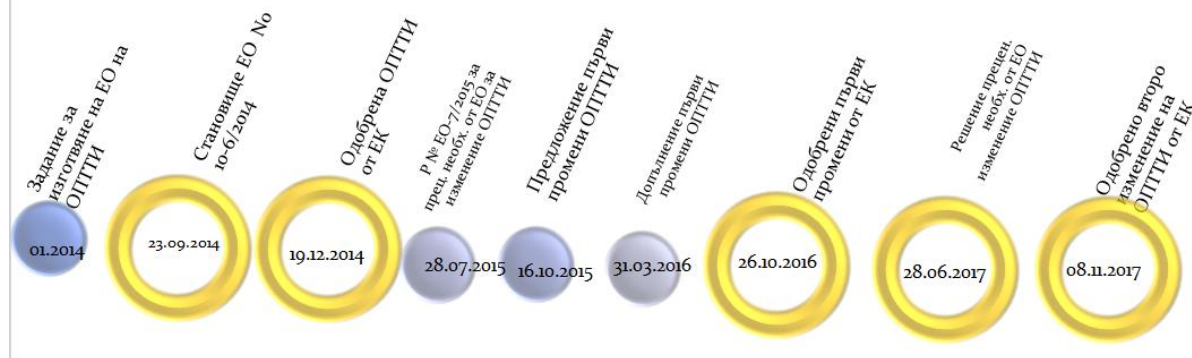
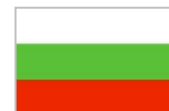
3. При инвестиционни предложения, при които се очакват евентуални неблагоприятни последици върху околната среда и риск за човешкото здраве, да се предвидят ефективни мероприятия и да се предприемат своевременни мерки за възможното им отстраняване или минимизиране в рамките на нормативно определените допустими граници.“.

Тези условия са включени в Становището по екологичната оценка № 10-6/2014 г. на ОПТТИ и се спазват и изпълняват от одобряването на програмата до момента.

Времевият ход на процедурите по одобрение, изменение и екологична оценка на програмата изглежда по следния начин:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 2 *Времеви ход на процедурите по одобрение, изменение и екологична оценка на ОРТТИ*

През 2015 г. Управляващият орган на ОРТТИ състави план за оценка на програмата, който е представен за одобрение на четвъртото заседание на комитета за наблюдение, проведено на 25 и 26 ноември 2015 г. След получените коментари от членовете на комитета и от службите на ЕК, планът бе ревизиран и одобрен от КН на неговото пето заседание (17-18.05.2016 г.). Планът предвижда по програмата да бъдат извършени две оценки:

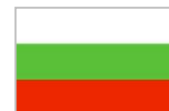
- Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на ОПТ и оценка на напредъка по ОРТТИ и принос към стратегията на ЕС и
- Оценка, с която се оценява приносът на подкрепата от европейските структурни и инвестиционни фондове за постигането на целите по всеки приоритет на ОРТТИ

Първата оценка на програмата е предвидена да стартира през второто тримесечие на 2019 г.

Същевременно през 2017 г. е одобрена Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет. Стратегията очертава основните насоки за развитие на националната транспортна система в периода до 2030 г. Наличието на такъв документ е задължително условие за изпълнението на Предварителните условия на Европейската комисия за Европейските структурни и инвестиционни фондове в периода 2014 – 2020 г. в сектор „Транспорт“ и е в съответствие със Споразумението за партньорство на Република България.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



4.2. Цели и приоритети

Общата цел на ОПТТИ е „Развитие на устойчива транспортна система”, като са определени и две специфични цели - „Интегрирано развитие на транспортната мрежа на страната, като част от Трансевропейската транспортна мрежа” и „Повишаване на ефективността на използването на транспорта и транспортната инфраструктура”.

В програмата са формулирани следните приоритетни оси:

Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”

Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”

Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”

Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”

Приоритетна ос 5: Техническа помощ.

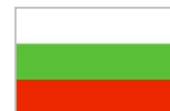
4.3. Управление и разпределение на отговорностите

Дирекция „Координация на програми и проекти” в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е определена за Управляващ орган на Оперативна програма "Транспорт" и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014-2020 г. и ще бъде отговорна за осигуряване ефикасността и коректността при изпълнението на операциите съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд.

Също така Управляващият орган носи отговорност за разпространението и промотирането на програмата. Чрез публичното представяне на ОПТТИ се цели подчертаване на ролята на Общността в процеса на развитие на транспортната инфраструктура в България и трябва да гарантира, че помощта, предоставяна от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд се управлява и разходва прозрачно.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Към оперативната програма функционира Комитет по наблюдение, който към настоящия момент е реализирал 7 заседания. На седмото заседание, проведено на 23-24 ноември 2017 г. е съгласувана Индикативната годишна работна програма за 2018 г. Индикативни работни програми са разработвани от 2015 година насам. Председател на Комитета за наблюдение е Ръководителят на Управляващия орган на ОПТТИ. При отсъствие на председателя заседанието на КН се председателства от представител на УО на ОПТТИ, посочен в заповедта за определяне на състава на КН

Бенефициентите иницират и изпълняват индивидуалните проекти, допустими за финансиране по ОПТТИ и получават публични средства за изпълнението им. Те също така, имат правото да бъдат информирани за обхвата на подкрепа на ЕФРР и КФ, времевите ограничения за изпълнение на проекти, и финансовата и друга информация. Тези изисквания са заложи в насоките за кандидатстване, публикувани на интернет страницата на ОПТТИ, а когато проектите са одобрени са подробно описани в договорите/заповедите за предоставяне на финансовата подкрепа. УО на ОПТТИ изпълнява ролята си по отношение на европейските структурни и инвестиционни фондове с цел да намалят административната тежест за бенефициентите.

ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура”

Агенция „Пътна инфраструктура”

„Метрополитен” ЕАД

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав”;

ДП „Пристанищна инфраструктура”;

ИА „Морска администрация”

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”/Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение Главна дирекция

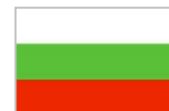
УО на ОПТТИ

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

В програмата са предвидени редица мерки за увеличаване на капацитета на бенефициентите и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



намаляване на административната тежест.

Агенция „Пътна инфраструктура“, в качеството си на правоприемник на прекратеното държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ – бенефициент по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. поема всички права и задължения на НКСИП по отношение на подготовката, избора, управлението, изпълнението, наблюдението и контрола на проектите, посочени в списък на одобрените проекти по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

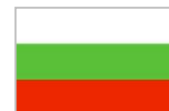
Налице е Процедурен наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., одобрена от Ръководителя на Управляващия орган на ОПТТИ на 13.04.2017 г. В него е посочен начина, по който оперативната програма съответства на политиката на ЕС за опазване на околната среда.

Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ), в качеството ѝ на Бенефициент на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., е изготвила Процедурен наръчник, в който са определени принципите, изискванията и процедурите за управление, изпълнение, контрол и наблюдение на пътните проекти по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ за периода 2014-2020 г. Наръчникът е насочен към различни звена в рамките на АПИ, имащи отношение към изпълнение на проектите групирани в Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ на Оперативна Програма ”Транспорт и транспортна инфраструктура“. Документът съдържа основните процедури за управление и контрол при изпълнението на пътните проекти, финансирани от Кохезионния фонд (КФ) – подготовка, кандидатстване за финансиране, обществени поръчки, изпълнение на проекти и плащания, наблюдение и оценка, мерки за публичност, системи за управление и контрол. Последната версия на Процедурен наръчник е версия № 1.1 от месец Май 2016 г.

Осигурена е възможност бенефициентите чрез ИСУН да управляват договорите си, да се отчитат електронно и да осъществяват комуникация с управляващия орган.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

Съставени са годишни доклади за 2015 и 2016 година, като в тях е отбелязан следния основен напредък:

Годишен доклад 2015 г.

Към 31.12.2015 г. в ИСУН 2020 са подадени 12 ФК: 5 инфраструктурни проекта - 1) Автомагистрала „Струма“ - лот 3.1, лот 3.3 и тунел Железница, 2) Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап I – участък „Бул. Владимир Вазов-ЦГЧ-ул. Житница“; 3) фаза 2 на проекта за подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав, 4) проект за рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол , 5) изграждане на четири броя пътни надлези като част от модернизацията на железопътния участък Септември- Пловдив, проект за проектиране и внедряване на интегрирана информационна система за планиране и управление на ресурсите в ДП „Пристанищна инфраструктура“), проект за техническа помощ за подготовка за доизграждане на АМ “Черно море“ и пет проекта за подобряване на административния капацитет на бенефициентите.

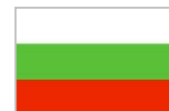
Първият договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ (БФП) беше подписан на 24.09.2015 г. с Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ за изпълнение на проект № BG16M1OP001-2.001-0001 „Автомагистрала „Струма“ Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“. Общата стойност на финансирането по договора за безвъзмездна финансова помощ е в размер на 739 245 318,00 лева, от които 628 358 520,30 лева от Кохезионен фонд на Европейския съюз и 110 886 797,70 лева национално съфинансиране.

Годишен доклад 2016 г.

През 2016 г. в договорения срок приключи изпълнението на „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ – Фаза 2. Изпълнени са отчуждения, преустройство и реконструкция на засягащата се от строителството подземна и надземна инженерна инфраструктура по трасето на метрото, проектиране и строителство на една метростанция, тунелни участъци и тунелни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



инсталации, релсов път и контактна релса, системи за електрозахранване, управление и функциониране.

До края на 2016 г. бенефициентът „Метрополитен“ ЕАД подаде две проектни предложения за големи проекти:

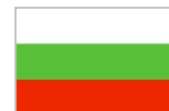
- За „Проект за разширение на метрото в София : линия 3, Етап I - участък "бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница" е сключен договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ (19.01.2016 г.). Физическото изпълнение е около 20% за СМР и 10% за доставка на подвижен състав и системи. Няма закъснение спрямо одобрените графици.
- За Проект за разширение на метрото в гр. София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница– жк Овча купел – Околовръстен път” има подаден формуляр за кандидатстване, който е в процес на оценка.

По Приоритетна ос 2 в изпълнение са проектите „Изграждане на АМ "Калотина-София", лот 1 "Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/", фаза 2 и „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница. Лот 3.1 на АМ „Струма“ е във фаза проектиране. Изпълнителят продължава работата си по разработването на техническия проект. Строителството на обекта АМ Струма, Лот 3.3 започна на 30.08.2016 г. и физическият напредък е над 2%. Физическото изпълнение на фаза 2 на АМ "Калотина-София" е 93,2%. На 30.09.2016 г. е подписан Акт Образец 15, с който се приемат пътните работи на директното трасе, включително пътни възли, надлези и подлези в участъка от км 0+780 до км 6+308.17. Срокът на договора за строителство е удължен до 26.02.2017 г. с допълнително споразумение.

При железопътните и пътните проекти се отчита закъснение в одобряването на формулярите за кандидатстване и изпълнението. Подготовката и изпълнението на проектите от приоритетна ос 4 също регистрират забавяне. Това се дължи основно на слабости в подготовката на отделните проекти и най-вече на обстоятелството, че в повечето случаи се касае до проектни идеи, които са с недостатъчна зрялост. Допълнително забавяне оказват въведеното изискване за съгласуване с Държавна



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



агенция „Електронно управление“ на проектни предложения и технически спецификации в областта на електронното управление и информационните и комуникационните технологии, както и продължителната проверка за държавни помощи, при която следва да бъдат събрани достатъчно данни за аргументиране на решенията.

До края на 2016 г. по приоритетната ос 4 са сключени само два договора за предоставяне на БФП за следните проекти:

- „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав – фаза 2“ (физическо изпълнение 93%).
- „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“ (физическо изпълнение 0%).

В процес на оценка е проектното предложение за фаза 4 на VTMISS.

С решение No ОПТТИ-1/01.09.2015 г. на Ръководителя на Управляващия орган на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020 г. са открити всички процедури за директно пред оставяне на безвъзмездна помощ по ОПТТИ. Кандидатстването от бенефициентите на ОПТТИ се извършва електронно чрез ИСУН 2020.

Напредък 2017 г.:

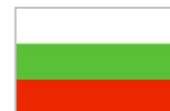
Напредъкът на програмата е проследен и към 2017 г., въпреки че излиза от обхвата на доклада. Целта е да се обхване възможно най-пълна и актуална картина за текущия напредък по Оперативната програма. Използвана е информацията от Доклада от седмото заседание на Комитета по наблюдение.

Приоритетна ос 1: Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа - Инфраструктурни проекти

- *Проект BG16M1OP001-1.001-0001 „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Сключените договори по проекта са, както следва:

Договор №5110/13.08.2015г. с изпълнител “Енергоремонт Холдинг“ АД, със срок на изпълнение 14 месеца и начална дата на стартиране на договора 04.01.2016г. Договор за Оценка на съответствието и строителен надзор №4764/16.10.2014 г. с изпълнител „ЕЛ ТРАНС ИНЖЕНЕРИНГ – ВМ“.

Очаквано приключване на проекта – 23.09.2017г.

- *Проект BG16M1OP001-1.001-0002 „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“*

Общият физически напредък по проекта към 30.04.2017 г. е 0%.

Предстои стартиране на СРМ.

Проблемите с отчуждаването на имотите и одобряването на устройствените планове са преодолени. Проектите за изменение на подробните устройствени планове (ПУП) във връзка с изграждането на надлезите са одобрени. Процедурите по придобиване на имоти в териториите на строителните площадки - общинска и частна собственост са приключили.

Договори за изпълнение на проекта са сключени, както следва:

1. Пътен надлез на км 107+423.59 междугарие Септември- Пазарджик (сп. Ковачево) Подписан е договор № 5649/03.02.2017г. с фирма „Щрабаг“ на стойност 2 282 193,75 лв. без ДДС и непредвидени. Срок за завършване 93 календарни дни. Сключен договор с фирма „Трафик Холдинг“ за изпълнение на строителен надзор;

2. Пътен надлез км 132 +592.42 в междугарието Огняново – Стамболийски (сп. Три водици)

Договор № 5630/24.01.2017г. с фирма „Гигастрой“ на стойност 3 152 868.03 лв. без ДДС и непредвидени. Срок за завършване 115 календарни дни.

Договор с фирма „Тест Консълтинг“ за изпълнение на строителен надзор. Изготвен е окончателен доклад за оценка на съответствието и подадено искане до МРРБ за издаване на разрешение за строеж.

3. Пътен надлез км 137 +336 в района на гр. Стамболийски

Договор с фирма „Щрабаг“ (Договор № 5630/19.04.17г). Сключен договор с фирма „ЕН Екип ИВТ Консулт“ за изпълнение на строителен надзор. Срок за приключване на СРМ 150 дни;

4. Пътен надлез км 146 +269 в района на гр. Т. Каблешков

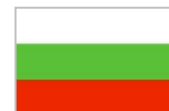
Договор с фирма „Порр Бау“ (Договор № 5714/12.04.17г.) със срок на завършване 109 дни. Сключен договор с фирма „Рутекс“ за изпълнение на строителен надзор. Издадено е разрешение за строеж № РС -83/16.12.2016г.;

Очаквано начало на строителството – месец май 2017г.

Очаквано приключване на строителството на четирите надлеза – края на м. ноември 2017г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Приоритетна ос 2: Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа - Инфраструктурни проекти

Проект BG16M1OP001-2.001-0001 „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“

Отнася се за Лот 3.3, по който се изпълняват СМР.

Очаквано приключване на проекта като цяло: края на 2022 г. (СМР – 28.02.2022 г., Супервизия – 31.12.2022 г.)

Проблеми:

- Краят и началото съответно за Лот 3.1 и Лот 3.3 се влияят от проекта за изграждане на Лот 3.2.
- Отчуждаване на допълнителни имоти поради: допълване на Постановлението за отчуждаване на имоти за Лот 3.1 и промяна в края на Лот 3.1 при връзката с Лот 3.2 в района на гр. Симитли, поради разработката на новия вариант за изграждане на Лот 3.2.
- Забавяне в изготвянето и одобряването на Формуляра за кандидатстване. Очаква се до края на месец май да бъде одобрен от УО и да бъде изпратен в ЕК.

Сключените договори по проекта са както следва:

АМ „Струма“ Лот 3.1 от Благоевград до Крупник (от км 359+000 до км 376+000)

Проектиране и строителство - Договор № 163/30.12.2015 г. с Изпълнител ДЗЗД „АМ Струма 3.1“. Максималната договорна цена е 154 999 999,92 лв. без ДДС. Договорните условия са изготвени на базата на FIDIC Жълта книга.

Дата за започване – 31.12.2015 г.

Договорната дата за завършване на работите е 29.12.2020 г.

Супервизия: Договор № 164/30.12.2015 г. с ДЗЗД „СН АМ Струма Лот 3.1“ АД; Договорната цена е 1 695 249,00 лв. без ДДС.

АМ „Струма“ Лот 3.3 от Кресна до Сандански (от км 397+000 до км 420+628.478 = км 420+624.51)

Проектиране и строителство - Договор № 137/25.09.2015 г. с Изпълнител „Консорциум Струма - Лот 3.3“. Максимална договорна цена – 234 123 012,00 лв. без ДДС. Договорните условия са изготвени на базата на FIDIC Жълта книга.

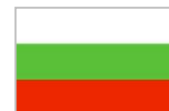
Датата на започване е 25.09.2015 г.

Договорната дата за завършване на работите е 24.09.2020 г.

Дата на завършване на всички дейности по проектиране: 05.11.2016г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Супервизия - Договор № 138/25.09.2015 г. с Изпълнител „Пътинвест-инженеринг“ АД;
Договорната цена е 2 998 161,28 лв. без ДДС.

Тунел „Железница“

Процедурата за надзора продължава. Процедурата за строителството на тунела е прекратена. Прекратяването не е обжалвано. Предстои откриване на нова процедура след актуализация на тръжната документация.

Индикативен срок за завършване - февруари 2022 г.

- Проект BG16M1OP001-2.001-0002 „Изграждане на АМ "Калотина-София", лот 1 "Западна дъга на Софийски околновръстен път /СОП/", фаза 2“

За финансиране по ОПТТИ е предвидена Фаза 2, която включва цялостно завършване на трасето на Участък 2 от км 0+780 до км 6+308.17 включително съответните надлези, както и изграждането на дясното пътно платно в посока „Северна скоростна тангента“ от км 1+290.46 до км 1+634.46, както и ляво пътно платно в участъците от км 4+430 до км 4+900 и от км 6+100 до км 6+308.17, с обща дължина е 4 506 м пълен проектен габарит. През 2011г. са проведени теренни обходи и издирване на културни ценности в изпълнение на договор № РД-27-5/28.06.2011г. сключен между АПИ и НАИМ-БАН и трасето на участък 2 от Западна дъга на СОП е освободено за строителство

Проектът е въведен в експлоатация на 13.09.2016 г. Остават за изместване несъществено количество инженерни мрежи (водопроводи), за които не е издадено разрешение за строеж, поради проблеми с отчужденията. Напредъкът към 31.12.2017 г. е 98.99%.

Приоритетна ос 3: Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт - Инфраструктурни проекти

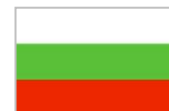
- Проект BG16M1OP001-3.001-0001 „Проект за разширение на метрото в София : линия 3, етап I - участък "бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница“

Очаквано завършване на проекта – до края на 2020 г.

За изпълнение на проекта са подписани всички планирани 9 договора, от които договорите за проектиране и строителство на четирите основни участъка (позиции ОП1, ОП2, ОП3 и ОП4) на обща стойност 211 млн.евро - на 28.09.2015 г.; за метростанция №5 и прилежащия ѝ тунелен участък (15 млн. евро) – на 15.09. 2016 г. и за изграждане на депо „Земляне“ (26 млн. евро) - на 19.10.2016 г. Сключени са двата договора за Инженер-Консултанти и строителен надзор (на 25.09.2015 г. за 2,4 млн.евро и на 04.11.2016 г. за 225 хил. евро), както и договора за доставка на метровлакове и системи (143 млн.евро).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Проект BG16M1OP001-3.001-0002 „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък мс "Джеймс Баучер" до МС "Витоша" - фаза 2“

Проектът е завършен и въведен в експлоатация на 20.07.2016 г.

Приоритетна ос 4: Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта

- Проект BG16M1OP001-4.001-0001 „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав – фаза 2“

Хидрографският кораб е пуснат на вода с официална церемония на 22 март 2017 г.

Напредък по проектите в периода 01.01.2014-31.12.2016

Освен по години, напредъкът по изпълнението е проследен и по проекти, като в заключение е съставена таблица, с кратко описание на всеки проект и информация дали ще се разглежда в настоящия доклад.

Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол

Част от фаза 1, етап 2 на проект Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол. Основната цел е да се възстановят, ремонтират и модернизират тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол. Дейностите по настоящият проект бяха предвидени за изпълнение във Фаза 1, етап II на проекта, но продължителните обжалвания на процедурите за избор на изпълнител и срокът на допустимост на разходите по ОПТ доведоха до необходимостта тази част да бъде прехвърлена за финансиране към ОПТТИ.

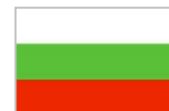
Прехвърлянето на дейностите по проектиране, възстановяване и ремонт на ТПС Бургас, Карнобат и Ямбол към ОПТТИ няма да се отрази на функционирането на проекта от Фаза 1, етап II, както и на нормалната експлоатация на железопътната линия в този участък, защото дейностите са за възстановяване и ремонт на съществуващи ТПС и до началото на ремонтите и монтажа на новото оборудване ще си работят съществуващите мощности.

Към 2015 г. е подаден формуляр за кандидатстване. Сключени са следните договори по проекта са както следва:

Договор №5110/13.08.2015г. с изпълнител “Енергоремонт Холдинг“ АД, със срок на изпълнение 14 месеца и начална дата на стартиране на договора 04.01.2016г. Договор за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Оценка на съответствието и строителен надзор №4764/16.10.2014 г. с изпълнител „ЕЛ ТРАНС ИНЖЕНЕРИНГ – ВМ“.

Очаквано приключване на проекта – 23.09.2017г.

Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив: част от трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези

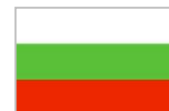
Проектът за изграждане на четири пътни надлеза е част от проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив - част от Транс-европейската железопътна мрежа”, който се изпълнява в рамките на ОПТ в Приоритетна ос I - Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси. С решение № 509 от 08.07.2011г. на Министерски съвет проектът за модернизация на железопътната линия София - Пловдив е определен като обект с национално значение. Проектът включва строителство на четири пътни надлеза, строителен надзор върху изпълнението на строителните дейности, отчуждения на терените необходими за изграждането на надлезите, дейности по публичност и визуализация и непредвидени разходи, свързани със строителството. Изградената жп линия ще бъде въведена в експлоатация с възстановени съществуващи временни автомобилни прелези до изграждането на 4 надлеза. Като основни дейности по строителството на четирите надлеза са: изграждане на конструкция, пътна част - полагане на асфалт, отводняване на пътните платна и съоръженията. Двата проекта ще бъдат въведени в експлоатация самостоятелно. Обжалването на процедурата за избор на Консултант по основния проект, забави работните програми на Изпълнителите, респективно това доведе до забавяне при стартиране на процедурите за одобрение на ПУП и стартиране на процедурите по отчуждаване на земя, необходима за построяването на 4 броя пътни надлези. Продължителността на процедурите за съгласуване със съответните институции (общини, областни дирекции, министерства) също доведоха до допълнително забавяне. Всичко това налага разделянето на проекта на етапи/фази. Фазирането на големия проект в два програмни периода е с цел да се постигне завършване на проекта без компрометиране на целия му обхват.

Изграждане на четири броя пътни надлези: надлез Ковачево при км 107+450, с площ 5500 кв. м; надлез Стамболийски при км 131+591 с площ 4000 кв. м.; надлез Три водици при км 137+355 с площ 2900 кв.м и надлез Тодор Каблешков при км 146+627 с площ 3700кв.м. Идеята на проекта е всички пресичания на едно ниво по линията Септември-Пловдив ще бъдат премахнати.

Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Основната цел на проекта е постигането на характеристиките на железопътната инфраструктура в съответствие с Регламент (ЕО) No 1315/2013 за Транс-европейската транспортна мрежа, както и нуждите на потребителите на транспортни услуги за ефективен транспорт. Специфичната цел на проекта е подобряване на качеството на железопътната линия Пловдив-Бургас и привличане на по-голям трафик към железопътен транспорт чрез:

- намаляване на времето за пътуване с рехабилитация и модернизация на трасетата по линията Пловдив-Бургас и увеличаване на скоростта до 130 км/ч за участъци Скуutare-Оризово и Стралджа-Церковски и до 160 км/ч за участъците Оризово-Михайлов и Ямбол-Зимница и премахване на пресичанията на едно ниво;
- намаляване на оперативните разходи на доставчиците на услуги с премахване на пресичанията на едно ниво и подновяване на контактната мрежа в гара Зимница и реконструкция на стрелковото развитие в гара Зимница;
- прехвърляне на превоза на товари от пътен към железопътен транспорт с ползи за пътниците и общността чрез намаляване на разходите и привличане на нов трафик към железопътния транспорт в резултат на увеличаване на скоростта в рехабилитираните и модернизираните железопътни участъци;
- повишаване на безопасността на движението в резултат на изграждане на ERTMS по жп линията между Пловдив и Бургас.

С промените върху ОПТТИ от 2017 г. е намален обхватът на проекта, като Предложеният обхват на проекта включва модернизация/рехабилитация на участъците Скуutare-Оризово, Стралджа-Церковски, модернизация на участъци Оризово-Михайлово, Ямбол-Зимница и др., полагаането на оптичен кабел по трасета извън включените във фаза 1 на проекта, включително проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация.

Изпълнението на Фаза 2 е разделена на 8 компонента.

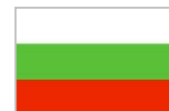
Процедурите са приключили е издаването на Решение № СЗ-6-ПР/2016г. и Решение № СЗ-127-ПР/2015г. на директора на РИОСВ-Стара Загора, е които е постановено „да не се извършва ОВОС“.

Постановено е „да не се извършва ЕО“ на ПУП-парцеларни планове и изменения на ПУП. Предстои от страна на НКЖИ да бъде поискано прилагането на разпоредбата на чл. 91, ал. 2 от ЗООС, е която компетентният орган да допусне извършването само на една от изискващите се оценки по реда на глава шеста от закона, като в случая това да бъде екологична оценка.

Рехабилитация на железопътен участък Скуutare - Оризово - становище на МОСВ № ОВОС-2395/15.11.2010 год. (0406-37/17.11.2010г.) - № 5 от списъка със становища/решения за ОВОС/ЕО, приложен към ФК, че проектът не подлежи на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС и глава втора от Наредбата за ОС.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Становището № ОВОС-2395/15.11.2010 год. се отнася за инвестиционното предложение „Техническа помощ за подновяване и реконструкция на железопътен участък Пловдив-Михайлово (в частта до с. Оризово)“. Проектът е разделен на два лота предвид естеството на планираните дейности. Лот 1 - Рехабилитация на железопътния участък Скуtare — Оризово и Лот 2 - Рехабилитация на енергийните съоръжения в участъка Пловдив (гара Тракия) - Оризово. В случая Лот 1 съвпада ситуационно и като обхват на планирани дейности с компонент „Рехабилитация на железопътен участък Скуtare- Оризово“ от проекта;

- Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово - Решение № СЗ-6-ПР/2016 год.(ЖИ-2807/22.01.2016г.) на РИОСВ Стара Загора- № 6 от списъка със становища/решения за ОВОС/ЕО;
- Модернизация на железопътен участък Ямбол-Зимница при гара Завой - Решение № СЗ 127-ПР/2015 г. (ЖИ-50344/18.12.2015г.) на РИОСВ Стара Загора- № 7 от списъка със становища/решения за ОВОС/ЕО;

Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница - уведомление № КОС-01-502/02.05.2016 г. (ЖИ-5507/09.02.2016г.) - № 8 от списъка със становища/решения за ОВОС/ЕО;

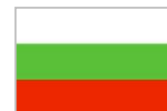
- Рехабилитация на контактната мрежа в междугарието Зимница - Церковски, вкл. гара Стралджа - Становище на МОСВ с № ОВОС-10/11.02.2016 год. (ЖИ-6543/16.02.2016г.), че проектът не подлежи на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС и глава втора от Наредбата за ОС- № 9 от списъка със становища/решения за ОВОС/ЕО;
- Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа - Церковски становище на РИОСВ - Бургас с № 8712(2014), че проектът не подлежи на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС и глава втора от Наредбата за ОС- № 10 от списъка със становища/решения за ОВОС/ЕО;
- Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград - Айтос“ е съгласувано със Становище на РИОСВ-Бургас изх. № 2482/04.06.2015г. и Становище за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО на РИОСВ- Бургас изх. № ЕО-30/01.10.15г. - № 11 от списъка със становища/решения за ОВОС/ЕО;

Към 31.12.2016 г. проектът е в етап на оценка. На 07.11.2016 г. е сключен договор за изпълнение (строителство и проектиране) за „Рехабилитация на жп участък Скуtare-Оризово като част по проекта за фаза 2 на рехабилитацията на жп линията Пловдив-Бургас. Физическото изпълнение по проекта не е стартирало.

Към настоящия момент се изготвя ОВОС и и ДОСВ на инвестиционното предложение върху предмета и целите на засегнатите защитени зони, в съответствие с чл. 12, ал. 2, т. 6 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



В разговор с представители на НКЖИ стана ясно, че ОВОС се очаква да бъде одобрен най-късно до м. юни.

Срокът за изпълнение на проекта е 31.12.2022 г.

„Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“

Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите;

Проектът се финансира от Механизма за свързване на Европа, като официално е одобрено на 10 юли 2015 г.

Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница

Формулярът за кандидатстване по проекта е подаден през 2015 г.

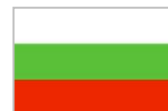
През 2015 г. започна интензивна дискусия между българските власти и службите на ЕК относно възможна промяна на начина на строителство на АМ „Струма“ в частта, която минава през Кресненското дефиле. По преценка на българските власти първоначално предвиденият тунелен вариант за преминаване през дефилето крие редица рискове при строителството и експлоатацията му, което налага търсене на друго решение. Бяха съгласувани действия по отношение възможно преразглеждане на първоначалното решение по ОВОС. УО на ОПТТИ е на мнение, че този въпрос следва да бъде решен до края на 2016 г., в противен случай съществува реален риск, независимо от избраното техническо решение, проектът да не може да бъде завършен в рамките на програмния период.

През 2016 г. в изпълнение са проектите лот 1 "Западна дъга на Софийски околновръстен път /СОП/", фаза 2 и „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница

Лот 3.1 на АМ „Струма“ е във фаза проектиране. Археологическите проучвания са приключили. Съгласно предложените изменения в него предстои частично изменение на одобрения ПУП. Изпълнителят продължава работата си по разработването на техническия проект. Строителството на обекта АМ Струма, Лот 3.3 започна на 30.08.2016 г. и физическият напредък е над 2%. Към 2016 г. е сключен договор за БФП в резултат на решение на МС. Археологическите проучвания не са приключени. В процеса на строителство на Лот 3.1. и Лот 3.3. от автомагистралата са открити над 10 археологически обекта. Изпълняват се следните видове СМР: почистване на строителната площадка, отстраняване на хумуса, изкоп на земни маси и насипи. В



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



участъците със слаба теренна основа, съгласно проекта и предписанията на проектанта се изпълнява заздравяване със циментова стабилизация. Изграждат се малки съоръжения, канализационни колектори, напоителни тръбопроводи и ТТ кабели и съоръжение за животни. Изпълнява се долното и средно строене на селскостопанските подлези, работа по част „Големи съоръжения“, реконструкция на инженерни мрежи и др.

Тръжните процедури за избор на изпълнител на строителство и строителен надзор за тунел „Железница“ са в процес на оценка.

При посещението на Лот. 3.1. между Благоевград и Крупник напредъкът по проекта е едва 10%. В момента на посещение през март 2018 г., 60% от строителните работи на Лот 3.3 на автомагистрала „Струма“ са извършени.

Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околоръстен път /СОП/“, фаза 2“

- На 27.09.20 Юг. МОСВ дава своята оценка (Решение № 34-ПР/2010 г.-за основния обект и Решение №6-ПР/2013 г. за съпътстващи обекти), че не е необходим доклад за ОВОС и изготвяне на доклад СА;
- Разрешително за строеж № 98 от 16.10.2015 г. и Разрешително за строеж № 3 от 01.02.2016 г.

Физическото изпълнение на фаза 2 на АМ "Калотина-София" е 93,2%. На 30.09.2016 г. е подписан Акт Образец 15, с който се приемат пътните работи на директното трасе, включително пътни възли, надлези и подлези в участъка от км 0+780 до км 6+308.17.

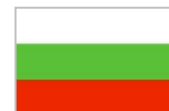
Срокът на договора за строителство е удължен до 26.02.2017 г. с допълнително споразумение.

Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница

- Решение № ЕО-12/2014 г. /04.09.2014 г./ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на изменение на Общия устройствен план на Столична община - част „Комуникационно-транспортна система - схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен;
- Решение № 80/16.04.2015 г. /17.04.2015 г./за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Столична община - част „Комуникационно-транспортна система - схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен;

Сключен е договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ (19.01.2016 г.) за Етап I - участък "бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница". Физическото изпълнение за лота към дата на изготвяне на доклада е 65%. МС5 е изградена на 35-40%, МС11 на 70%, а депо Земляне на 60,3%. Срокът на изпълнение на проекта е до 31.12.2020 г.

За Линия 3, Етап II - участък „ул.Житница– жк Овча купел – Околовръстен път” има подаден формуляр за кандидатстване, който е в процес на оценка към 2016 г. Срокът за завършване на втория етап, поставен в сключения административен договор между МТИТС и АПИ, е 15.06.2020 г.

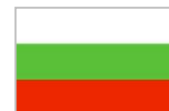
Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“

- Решение № 11-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „Метро-София-продължение на II метролиния от метростанция 11 („Джеймс Баучер“), км 10+452 до метростанция 12, км 11+753 (между ул. „Сребърна“ и ул. „Филип Кутев“ — район „Лозенец“)“;
- За Проекта има издадено от МОСВ - Декларация на органа, отговарящ за мониторинга на обектите Натура 2000 и декларация издадена от Басейнова дирекция „Дунавски район” към МОСВ- Декларация на компетентния органа, отговарящ за управлението на водите.
- За Проекта е издадено Разрешение за строеж № 19 от 19.02.2014г. от Направление Архитектура и градоустройство” на Столичната община.

През 2016 г. в договорения срок приключи изпълнението на „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ – Фаза 2. Изпълнени са отчуждения, преустройство и реконструкция на засягащата се от строителството подземна и надземна инженерна инфраструктура по трасето на метрото, проектиране и строителство на една метростанция, тунелни участъци и тунелни инсталации, релсов път и контактна релса, системи за електрозахранване, управление и функциониране. Възстановени са засегнатите при строителството пътни настилки, бордюри, тротоари, маркировка, въведена е постоянна организация на движението, изпълнени са вертикална планировка и озеленяване. Подписани са Констативен Акт обр. 15 на 15.06.2016 г., Сертификат за приемане на работите – на 20.06.2016 г. и Протокол обр. 16 на 14.07.2016 г. От ДНСК е издадено Разрешение за ползване № СТ-



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



05-117/19.07.2016 г. Участъкът е въведен в експлоатация на 20.07.2016 г.

Проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“

През август 2017 г. с Решение №ЕО-4/2017 Министерски съвет решава Интермодален терминал в Русе да отпадне от ОПТТИ, поради необходимост от допълнително проучване за развитие на товарните превози по направление Север – Юг, което да определи ефективността на такъв тип съоръжение, разположено в Русе.

Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път“

- Решение № 10-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение за разширение на метрото в София - „Изграждане на III метродиаметър - „Депо Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ж.к. Овча купел“
- Решение № 10-ПР/2015 г. за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния - бул. „Ботевградско шосе“ - бул. Владимир Вазов - Централна градска част -ж.к. „Овча купел - подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“;
- Решение № 19/28.01.2016 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния - бул. „Ботевградско шосе“ - бул. Владимир Вазов - Централна градска част -ж.к. „Овча купел -подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“

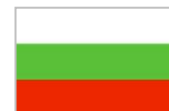
Проектът се изпълнява от 30.05.2017 г., срокът за завършване е 32 месеца. Първата фаза на изпълнение (първите 60 дни) е фазата на проектиране и подготовка на строителните площадки. Началото на основните строителни дейности започва на 21 юли 2017 г. Прогнозният срок за завършване на строителството на Етап II е третото тримесечие на 2019 г. с въвеждане в експлоатация от началото на 2020 г.

Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии

Гаровите комплекси в Стара Загора, Нова Загора и Чирпан, които остават извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по ПО 1 на ОПТТИ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



с Решение №ЕО-4/2017 Министерски съвет се разширява обхвата на дейността като се включват гари Казичене, Искър, Подуене и замяна на гара Чирпан с гара Карнобат по направление Пловдив-Бургас.

Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав - фаза 2“

Проектът е доставка /закупуване на оборудване/ и не е свързан с изграждане на инфраструктура. Проектът е фаза от изпълнение на /цял/ проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по река Дунав“, финансиран по ОПТ, за който е издадена от МОСВ декларация на органа, отговарящ за мониторинга на обектите от НАТУРА 2000 от м. ноември 2011 г. (писмо изх. № ОВОС - 2186/24.10.2011 г. на министъра на околната среда и водите относно мониторинга на обектите от НАТУРА 2000).

Към 2015 г. е подаден формуляр за кандидатстване. Към 31.12.2015 г. ФК е в процес на оценка от УО на ОПТТИ и ревизиране от бенефициента. Сключен е договор за предоставяне на БФП. Физическо изпълнение е 93%.

Техническият проект е съгласуван от Възложителя и одобрен от Класификационната организация Бюро Веритас, разработен е 3D модел на кораба. Към 31.12.2016 г. конструкцията на кораба е завършена изцяло (ляв и десен борд, палуба и надстройка). Доставени и монтирани са всички машини, съоръжения и корабни системи. Доставено е специализираното оборудване, като 95% от монтажните работи на оборудването за хидрографските измервания са изпълнени. Корабът е бластиран, грундиран и боядисан външно. Извършена е регистрация на кораба в строеж след потвърждение от класификационната организация. Проведено е обучение за работа със специализираното оборудване за геодезически дейности и е започнала подготовка за изпитания на кораба.

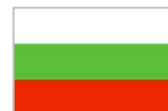
Проектът е успешно завършил. Крайният му срок за изпълнение е 31.01.2018 г.

Проект „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“

- Писмо изх. № НСЗП-349/03.10.2016 г. от МОСВ, съгласно което не е необходимо провеждане на процедура по Глава ВТОРА ОТ Наредбата за оценка на съответствието;
- Писмо изх. № НСЗП-349/11.10.2016 г. от МОСВ с приложени декларации по НАТУРА 2000 и във връзка с Директива 2011/92/ЕС;
- Писмо изх. № РМ-339/13.10.2016 г. от басейнова дирекция „Източноевропейски район“ (органа отговорен за управлението на водите) с приложени декларации;



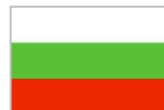
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- Писмо изх. № 5365/18.10.2016 г. от басейнова дирекция „Дунавски район“ (органа отговорен за управлението на водите) с приложени декларации;
Сключен е договор за предоставяне на БФП на 12.12.2016 г., със срок на изпълнение до срокът за изпълнение е 36 месеца. Предвижда се периодът за изграждане на системата и въвеждането ѝ в експлоатация да бъде до 24 месеца от сключването на договор с изпълнител. Търгът за избор на изпълнител е стартирал януари 2018 г.



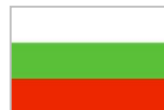
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| Наименование на проекта | Бенефициент | Развитие на проекта до края на 2016г. | Ще се разглеждат ли проекта в този доклад? |
|--|--|--|--|
| Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” и Трансевропейска транспортна мрежа” | | | |
| 1. Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив-Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол | ДП компания "Железопътна инфраструктура" | "Национална железопътна инфраструктура" Към 2015 г. е подаден формуляр за кандидатстване. Сключени са следните договори по проекта са както следва: Договор №5110/13.08.2015г. с изпълнител "Енергоремонт Холдинг" АД, със срок на изпълнение 14 месеца и начална дата на стартиране на договора 04.01.2016г. Договор за Оценка на съответствието и строителен надзор №4764/16.10.2014 г. с изпълнител „ЕЛ ТРАНС ИНЖЕНЕРИНГ – ВМ“. Очаквано приключване на проекта – 23.09.2017г. | ДА |
| 2. Модернизация на железопътния участък Септември-Пловдив: част от трансевропейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези | ДП компания "Железопътна инфраструктура" | "Национална железопътна инфраструктура" Срокът за изпълнение на проекта е до края на април 2018 | ДА |
| 3. Рехабилитация на железопътната линия Пловдив- | ДП компания "Железопътна" | "Национална железопътна инфраструктура" Срокът за изпълнение на проекта е 31.12.2022 | |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | | |
|----|---|---|--|-----------|
| 4. | Бургас, Фаза 2 Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември | инфраструктура" ДП "Национална компания "Железопътна и инфраструктура" | Проектът се финансира от Механизма за свързване на Европа, като официално е одобрено на 10 юли 2015 г. | НЕ |
|----|---|---|--|-----------|

Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа”

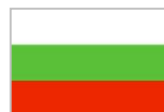
| | | | | |
|----|--|----------------------------|---|-----------|
| 5. | Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница | Агенция инфраструктура“ | „Пътна При посещенията на Лот. 3.1. между Благоевград и Крупник напредъкът по проекта е едва 10%. В момента на посещение през март 2018 г., 60% от строителните работи на Лот 3.3 на автомагистрала „Струма“ са извършени. | ДА |
| 6. | Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2“: | Агенция инфраструктура“ | „Пътна Физическото изпълнение на фаза 2 на АМ "Калотина- София" е 93,2%. На 30.09.2016 г. е подписан Акт Образец 15, с който се приемат пътните работи на директното трасе, включително пътни възли, надлези и подлези в участъка от км 0+780 до км 6+308.17. Срокът на договора за строителство е удължен до 26.02.2017 г. с допълнително споразумение. | ДА |

Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“

| | | | | |
|----|--|------------------|--|-----------|
| 7. | Проект за разширение на метро в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | Метрополитен ЕАД | Срокът на изпълнение на Етап 1 е до 31.12.2020 г. Срокът за завършване на втория етап е 15.06.2020 г. | ДА |
|----|--|------------------|--|-----------|



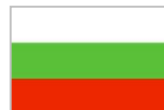
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | | |
|---|--|------------------|--|-----------|
| 10. | „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път” | Метрополитен ЕАД | Проектът се изпълнява от 30.05.2017 г., срокът за завършване е 32 месеца. Първата фаза на изпълнение (първите 60 дни) е фазата на проектиране и подготовка на строителните площадки. Началото на основните строителни дейности започва на 21 юли 2017 г. Прогнозният срок за завършване на строителството на Етап II е третото тримесечие на 2019 г. с въвеждане в експлоатация от началото на 2020 г. | НЕ |
| 8. | Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“ | Метрополитен ЕАД | Подписани са Констативен Акт обр. 15 на 15.06.2016 г., Сертификат за приемане на работите – на 20.06.2016 г. и Протокол обр. 16 на 14.07.2016 г. От ДНСК е издадено Разрешение за ползване № СТ-05-117/19.07.2016 г. Участъкът е въведен в експлоатация на 20.07.2016 г. | ДА |
| 9. | Проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“ | НКЖИ | През август 2017 Министерски съвет решава | НЕ |
| 11. | Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии | НКЖИ | Няма информация за движение по проекта | НЕ |
| Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на __ безопасността и сигурността на транспорта“ | | | | |
| 12. | Проект „Подобряване | на ИАПЖД | Проектът е успешно приключил . Крайният му срок за | НЕ |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



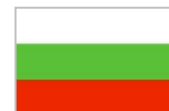
- системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав - фаза 2
13. Проект „Разработване и АПИ внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“

изпълнение е 31.01.2018 г. Проектът не включва изграждане на инфраструктура и не оказва въздействие върху околната среда.

Сключен е договор за предоставяне на БФП на 12.12.2016 г., **НЕ** със срок на изпълнение до срокът за изпълнение е 36 месеца. Предвижда се периодът за изграждане на системата и въвеждането ѝ в експлоатация да бъде до 24 месеца от сключването на договор с изпълнител. Търгът за избор на изпълнител е стартирал януари 2018 г.



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 ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10- 6/2014 г.

През май 2014 г. е разработена екологична оценка на ОПТТИ, която е съгласувана от МОСВ със Становище по ЕО № 10-6/2014 г.

Начин и степен на изпълнение на мерките от т.І на Становище по ЕО № 10-6/2014 г., с което е съгласувана ОПТТИ

Начинът и степента на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни въздействия от осъществяване на ОПТТИ 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.І на Становище по ЕО № 10-6/2014 г. за периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г.:

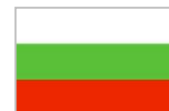
Мярка 1: *Инвестиционни предложения, планове, програми или проекти, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на Закона за опазване на околната среда) и оценка за съвместимостта с предмета и целите на опазване на защитени зони (по реда на Закона за биологичното разнообразие) да се одобряват/разрешават по реда на съответния специален закон само след влязло в сила решение/становище за одобряване/съгласуване от компетентните органи по околна среда и при съобразяване с препоръките от извършените оценки, както и е условията и мерките, постановени с административния акт*

- **За проектите по Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”**

Национална компания „Железопътна инфраструктура” е основен бенефициент по тази приоритетна ос. 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.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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

1. Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“:

С писмо с изх. №ОВОС-1869/07.09.2010 г. на МОСВ се уведомява възложителя НКЖИ, че поради характера на инвестиционното предложение, то не може да бъде отнесено към никоя от позициите на Приложение № 1 и 2 на ЗООС и не подлежи на регламентираните с Глава 6 от него процедури по оценка на въздействието върху околната среда и екологична оценка. Поради това, че ИП е свързано с рехабилитация и модернизация на съществуващи електрозахранващи и телекомуникационни съоръжения, същото не попада под разпоредбата на чл.2, ал.1, т.3(б) от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони и не следва да бъде подложено и на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони.

2. Проект „Модернизация на железопътния участък Септември - Пловдив: част от Транс - европейската железопътна мрежа - изграждане на четири броя пътни надлези“:

Съгласно Решение №12-ПР/2010 г. следва да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение "Модернизация на железопътна линия София-Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък Септември - Пловдив и изграждане на пътни надлези", което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

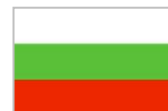
Издадено е становище и от Национална служба за защита на природата във връзка с писмо с изх. № 48-00-744/27.11.2015 г. за НАТУРА 2000.

3. Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2“:

Издадено е становище от с Изх. №10.01.2018 г. , с което са определени следващите действия, които трябва да се предприемат за провеждане на процедура по ОВОС, а



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



именно: да се възложи изготвяне на задание за обхват и съдържание на ОВОС; да се проведат задължителните консултации по заданието с МОСВ, да се възложи изготвянето на доклад по ОВОС на колектив от експерти, да се внесе в МОСВ изготвения доклад и приложена към него оценка на качеството, предвид разпоредбата на чл.13, ал. 1 от Наредбата по ОВОС.

4. Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“:

Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите;

- **Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” и „разширената” Трансевропейска транспортна мрежа”**

1. Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“:

Решението по ОВОС 1-1/2008 г., изменено с Решение с изх. № 1-1(1)/2008 год. поради явна фактическа грешка, предвижда условия и мерки, които да бъдат прилагани във всички фази от реализацията на проекта, както следва: при проектирането, преди започване на строителството, по време на строителството и при експлоатацията на обекта;

Условия, които да се спазват във всички етапи от реализацията на Лот 3.1, са постановени и в Решение № ПР-28/2009 г. и Решение № ПР-5 / 2015 г. и Решение № ПР-6 /2015 г. за преценяване необходимостта от провеждане на ОВОС;

През 2008 г. е извършена промяна на трасето в участък „Благоевград-Крупник“ от км 354+000 до км 380+000. За избрания вариант „висока“ нивелета е прието Решение № 28-ПР/2009 год. да не се извършва ОВОС в този пътен участък. Трасето на магистралата в променения участък от км 359+000 до км 380+000 попада в обхвата на Лот 3.1.

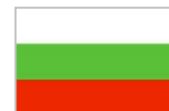
- За одобряването на инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ по Източен вариант Г 10.50 е издадено Решение по ОВОС № 3-3/2017 г. В решението са посочени и условията, които следва да се спазват при фазата на проектиране, преди и по време на строителството, по време на експлоатацията, както и мерки по чл.96, ал.1, т.7 от Закона за опазване на околната среда. Възложено е изработването на ПУП – ПП за изграждането на Лот 3.2.

1. Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2“:

На 27.09.2010 г. МОСВ дава преценява (Решение № 34-ПР/2010 г.-за основния обект и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Решение №6-ПР/2013 г. за съпътстващи обекти), че не е необходим доклад за ОВОС и изготвяне на доклад ОС.

• Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”

1. Проект „Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница“:

Решение № ЕО-12/2014 г. /04.09.2014 г./ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на Столична община - част „Комуникационно-транспортна система - схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен;

Решение № 80/16.04.2015 г. /17.04.2015 г./ за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на Столична община - част „Комуникационно-транспортна система - схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен;

2. Проект „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“:

Решение № 11-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение „Метро-София- продължение на II метролиния от метростанция 11 („Джеймс Баучер“), км 10+452 до метростанция 12, км 11+753 (между ул. „Сребърна“ и ул. „Филип Кутев“— район „Лозенец“);

За Проекта има издадено от МОСВ - Декларация на органа, отговарящ за мониторинга на обектите Натура 2000 и декларация, издадена от Басейнова дирекция „Дунавски район“ към МОСВ- Декларация на компетентния органа, отговарящ за управлението на водите.

За Проекта е издадено Разрешение за строеж №19 от 19.02.2014г. от Направление „Архитектура и градоустройство” на Столичната община.

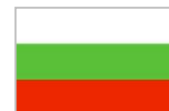
3. Проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“

За проекта има издадено Решението за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № РУ-63- ПР/2015 г.

4. Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II -



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път”

Решение № 10-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение за разширение на метрото в София - „Изграждане на III метродиаметър - „Депо Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ж.к. Овча купел“

Решение № 10-ПР/2015 г. за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния - бул. „Ботевградско шосе“ - бул. Владимир Вазов - Централна градска част -ж.к. „Овча купел - подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“;

Решение № 19/28.01.2016 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния - бул. „Ботевградско шосе“ - бул. Владимир Вазов - Централна градска част -ж.к. „Овча купел -подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“

5. Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии

Гаровите комплекси в Стара Загора, Нова Загора и Чирпан, които остават извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по ПО 1 на ОПТТИ.

- **Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”**

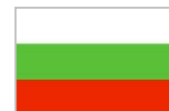
1. Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав - фаза 2“:

Проектът е за доставка /закупуване на оборудване/ и не е свързан с изграждане на инфраструктура. Проектът е фаза от изпълнение на /цял/ проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по река Дунав“, финансиран по ОПТ, за който е издадена от МОСВ декларация на органа, отговарящ за мониторинга на обектите от НАТУРА 2000 от м. ноември 2011 г. (писмо изх. № ОВОС - 2186/24.10.2011 г. на министъра на околната среда и водите относно мониторинга на обектите от НАТУРА 2000).

2. Проект „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Писмо изх. № НСЗП-349/03.10.2016 г. от МОСВ, съгласно което не е необходимо провеждане на процедура по Глава ВТОРА от Наредбата за оценка на съвместимостта;

Писмо изх. № НСЗП-349/11.10.2016 г. от МОСВ с приложени декларации по НАТУРА 2000 и във връзка с Директива 2011/92/ЕС;

Писмо изх. № РМ-339/13.10.2016 г. от басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (органа отговорен за управлението на водите) с приложени декларации;

Писмо изх. № 5365/18.10.2016 г. от басейнова дирекция „Дунавски район“ (органа отговорен за управлението на водите) с приложени декларации;

3. Предвидени примерни дейности по ПО 4: Развитие на информационни системи в корабоплаването, надграждащи съществуващите системи и системите в процес на изграждане, доставка на мултифункционални плавателни съдове, развитие на информационни системи за управление на автомобилния трафик, модернизация и изграждане на съоръжения за приемане и третиране на отпадъци в българските пристанища с национално значение, повишаване качеството на аеронавигационните данни и информация и подобряване на управлението на околната среда в областта на гражданското въздухоплаване.

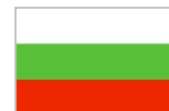
Мярка 2: *Приоритетно да се финансират проектни предложения, чието реализиране ще доведе до подобряване на състоянието на околната среда и опазване на човешкото здраве*

В текста на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., по приоритетни оси са описани водещите принципи за приоритизация на проектите в обхвата на програмата. По критерий „устойчивост“ (основен критерий при подбора на проектите) е оценено в каква степен по проекта са осигурени консенсус и партньорство между участниците, както и по какъв начин се гарантира осигуряването на устойчивост на околната среда, включително осигуряването на възможности за адаптация и повишена устойчивост към изменението на климата.

Част от предлаганите и вече изпълняващи се в рамките на ОПТТИ проекти имат директен принос към опазване на околната среда и човешкото здраве - по-добрата организация на транспортните маршрути, развитието на устойчива интермодална мобилност, даването на приоритет на използването на нисковъглеродни технологии по отношение на транспорта, прилагането на предвидените в програмата мерки за опазване на околната среда ще имат благоприятно въздействие върху качеството на атмосферния въздух и климата и опазване на биоразнообразието. Рехабилитацията на съществуващите транспортни маршрути и построяване на нови, заобикалящи



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



населените места, ще спомогнат за подобряване на качеството на въздуха в населените места и зоните с допълнително индустриално замърсяване.

Реализирането на целите на всяка една от приоритетните оси и приоритетите ще акумулира общ положителен ефект върху състоянието на компонентите на околната среда в страната, в т.ч. и на биологичното разнообразие и неговите елементи и на човешкото здраве и ще бъдат финансирани приоритетно.

Мярка 3: *Бенефициентите да създават необходимата организация за извършване на консултации между проектантите и експерти по околна среда във възможно по-ранен етап от изготвянето на проектите, с цел съгласуване на предвидените технически решения в проекта и смекчаващите мерки по опазване на околната среда и избягване на противоречия между тях*

Мярката се изпълнява. Бенефициентите създават необходимата организация за извършване на консултации между проектантите и експерти по околна среда във възможно по-ранен етап от изготвянето на проектите, с цел съгласуване на предвидените технически решения в проекта и смекчаващите мерки по опазване на околната среда и избягване на противоречия между тях.

Мярка 4: *Проектите да съобразяват предвижданията на съответните Планове за управление на речните басейни (ПУРБ) и режимите на зоните за защита на водите по чл. 119а от Закона за водите. Да се отчитат екологичните рискове, свързани с евентуални бъдещи наводнения в съответствие с разработените от Басейновите дирекции Предварителни оценки на риска от наводнения (ПОРН) и съобразно Плановите за управление на риска от наводнения (ПУРН) за съответните райони за басейново управление, които предстои да бъдат изготвени и публикувани до 22.12.2015 г.*

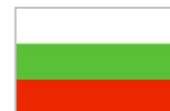
За проектите по приоритетна ос 1:

- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“**

По отношение законодателството по водите е необходимо при наличие на разливи на масла и гориво-смазочни материали, дъждовните води от откритите части на площадките на тяговите подстанции да се подлагат на локално пречистване преди



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



заустване. Необходимо е и издаване на съответните разрешителни и/или сключване на договори за заустване съгласно Закона за водите.

- **Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“**

При строителството на железопътната линия и площадките на съоръженията по трасето, вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за навлажняване на временните пътища и строителни площадки за предотвратяване на емисии от прах във въздуха, за битови нужди на персонала.

При експлоатацията на инвестиционното предложение основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода. Вода ще се използва за: битови нужди от персонала на ж.п. компанията оператор, пътниците на ж.п. гарите и спирките, измиване на подвижния състав и дезинфекция на експлоатационните пунктове. Водата за посочените нужди ще се доставя от мрежата на водоснабдителните дружества в обхвата на ж.п. линията София - Пловдив.

- **Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“**

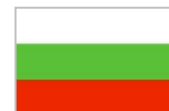
Оценката на това въздействие по време на експлоатацията на проекта ще се направи на база изходната информация в ПУРБ, както и на база актуални информация за тези водни тела, включително на база проведени консултации със заинтересовани страни (дружества), на които се засягат съоръжения – зони и съоръжения за водоснабдяване на населението, канализационни системи, напоителни системи, охранителни съоръжения (диги) около коритата на реките, наличие на защитени територии и защитени зони. Ще се отрази и наличната информация по отношение наличието на зони с риск от наводнения от Плановете за управление на риска от наводнения (ПУРН). Методическата постановка на оценка се състои в сравняване на изходните параметри на ИП и заложените изисквания в ПУРБ и в ПУРН, респективно в законодателната база по отношение на водите.

- **Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“**

Инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на постигане целите за опазване на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложен в Плановете за управление на речните басейни (ПУРБ) на Дунавски и Източноромански район по смисъла на чл. 4а от Наредбата за ОВОС, съгласно становища на Басейнова дирекция за управление на водите (БДУВ) - Дунавски район с изх. № ОВОС-269/01.04.2014 г. и БДУВ - Източноромански район с изх. № ОВОС- 269/10.04.2014 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При третиране на отпадъчните води от ж.п. гари и съпътстващите ги съоръжения да се използват ГПСОВ. При липса на такива отпадъчните води да бъдат третирани с локални пречиствателни станции и само за малки гари да са допустими водоуплътни изгребни ями, за които да има сключен договор с фирма, която периодично да почиства и извозва отпадъчните води до ГПСОВ - мярка BG1MB084 от ПУРБ.

Почистването на цистерните от тоалетните във вагони да става в населено място е ГПСОВ - мярка BG1MB084 от ПУРБ.

За проектите по приоритетна ос 2:

- **Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“**

Съгласно предоставено становища от БД „Западнобеломорски район” - Благоевград (изх.№ П-01-216/06.01.2015 г.) по реда на чл. 4а от Наредбата за ОВОС, инвестиционното предложение е допустимо с Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на Западнобеломорски район за Басейново управление (2010-2015 г.) при спазване разпоредбите на Закона за водите.

Тъй като в ПУРБ на ЗБР за БУ (2010-2015 г.) не са разписани конкретни забрани за дейностите, предмет на инвестиционното предложение по отношение на повърхностните и подземните водни тела, с оглед изпълнение на заложените цели за водните тела е необходимо при проектиране на предвидените съоръжения да се предприемат мерки, обезопасяващи водите в подземните водни тела от замърсяване в процеса на изграждането и експлоатацията им.

- **Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2“**

По реда на чл.4 от Наредбата за ОВОС проектът е допустим от гледна точка на екологичните цели за постигане на добро състояние на водите, заложен в ПУРБ на Дунавски район, при спазване на мерките заложен в раздел 7 от ПУРБ 2010-2015 Г.

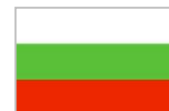
За проектите по приоритетна ос 3:

- **Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 – участък „бул. Владимир Вазов – ЦГМ – ул. Житница“**
- **Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път“**
- **Проект „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“**

Съгласно становищата на БДДР, инвестиционните предложения са допустими от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложен в ПУРБ на Дунавски район.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При реализацията на проектите да се спазват мерките по програми 7.1.3., 7.1.4., 7.1.5. и 7.1.6. на ПУРБ 2010-2015 на Дунавски район.

За проектите по приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима.

Мярка 5: При извършване на предпроектните проучвания да се съобразява наличието на находища на полезни изкопаеми и геоложки рискове по време на строителството и експлоатацията на обектите

За проектите по приоритетна ос 1:

- Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“

Мярката е неприложима. Проектът е свързан с рехабилитация и модернизация на съществуващи електрозахранващи и телекомуникационни съоръжения.

- Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“

Не се предвижда усвояване на нови територии, както и допълнително въздействие върху почвите.

- Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“

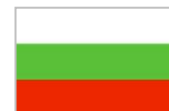
Проведени са инженерногеоложки проучвания, които не идентифицират опасност от проява на негативни геоложки явления.

- Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“

Да се извърши допълнително хидрогеолошко проучване, което да оцени въздействието на ИП по време на строителството и последващата експлоатация върху качеството и дебитите на минералните води от находище „Момин проход“, находище „Пчелин“ и находище „Белово“ и водите, подавани от водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване (ПБВ): в района на с. Момин проход; ТК 2 и ТК 3 на „Сентрал парк 1“, с. Нови хан, Елин Пелин; ШК „Веринско“, с. Веринско и КИ „Владикин“, гр. Белово. При очаквано отрицателно въздействие да се предложат и предприемат необходимите мерки, включително и изместване на трасето. Резултатите от хидрогеоложките проучвания да бъдат представени съгласуване в МЗ и в съответната БДУВ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Провеждане на инженерно-геоложки и геофизични проучвания и изследвания в редица отговорни участъци на предлаганото за одобряване трасе на железопътната линия (мостове, естакади, тунели, дълбоките изкопи, високите насипи), както и изследване на физико-механични показатели на земните маси в нарушено състояние за оценка на тяхната годност за изграждане на насипи и проектиране на параметрите на откосите им.

Обща информация за геоложкия строеж и основни физико-механични свойства на скалите (обемна плътност, якост на срязване, изчислително натоварване при фундиране на съоръжения) се съдържат в доклада „Инженерно-геоложки и хидрогеоложки условия по трасето на ж.п. линия София – Пловдив - Планински участък“, изготвен от „Пойри инфра“ ООД за фаза „Идеен проект“ въз основа на архивни материали на „Транспроект“, геоложки карти в М 1:200 000 и „Наръчник по инженерна геология“.

Оценката на потенциалното въздействие върху геоложката среда се извършва въз основа на информацията за геоложкия строеж, съдържаща се точка 4.3 на Доклада за ОВОС, оглед на терена и характера на предвижданата строителна дейност в обхвата на инвестиционното предложение.

За проектите по приоритетна ос 2:

- **Геоложки проучвания за изграждането на автомагистрала „Струма“ Лот 3 „Благоевград - Сандански“**

Проведена е процедура за избор на изпълнител за провеждане на геоложки проучвания. Избраният Изпълнител – обединение „Геопс-Геотехника-Консулт“ е извършил дейности по допълнителен оглед на трасето при тунел „Железница“. Основният сондаж е завършен на 13.09.2014 г. Изпълнителят е внесъл Доклади за геотехническите проучвания за тунел „Железница“ и тунел „Кресна“. След преглед на докладите Възложителят е изпратил писмо на Изпълнителя с коментари и бележки. Обектът е определен като не рисков по отношение на земната основа и фундирането и вероятността от настъпване на неблагоприятни физико-геоложки процеси е незначителна, отчитайки качествата на земната основа и характерът на застрояване, поради което не може да се очакват съществени въздействия върху геоложката основа.

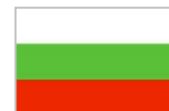
- **Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околостретен път /СОП/“, фаза 2**

Изграждането на отсечката е съобразено с инженерно-геоложките условия в района. Реализирането на проекта не засяга проучени и утвърдени запаси на подземни природни богатства.

За проектите по приоритетна ос 3:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



По всички проекти за разширяване на метрото в София са изготвени доклади за извършени инженерно-геоложки и хидроложки проучвания за тунелния участък и реконструкция на съществуващата инженерна инфраструктура.

За проектите по приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима за проектите, които ще се изпълняват.

Мярка 6: *За участъците с нови трасета на линейната пътна и железопътна инфраструктура приоритетно да се разглеждат варианти, които засягат минимално нови площи, при използване на съществуващи пътища за достъп*

За проектите по приоритетна ос 1:

- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“**

Мярката е неприложима. Проектът е свързан с рехабилитация и модернизация на съществуващи електрозахранващи и телекомуникационни съоръжения.

- **Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“**

Не се предвижда усвояване на нови територии, както и допълнително въздействие върху почвите.

- **Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“**

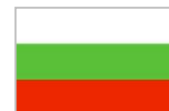
Въздействието върху растителната компонента ще се прояви основно по време на строителните работи (пряко въздействие), когато ще се отнемат нови територии за изграждане на новите участъци на железопътна линия, премахване на стари прелези и изграждане на нови надлези и подлези, нови мостови съоръжения, тунел и др.

Тези въздействия ще са в границите на допустимото при строежа на подобен тип обекти поради обстоятелството, че новите участъци на трасето в по-голямата си част преминават през обработваеми земи „агроценози“ и изоставени обработваеми земи. В по-малка степен се засягат полуестествени местообитания – „пасище/мера“, в по-голяма част от които тревните формации са с вторичен произведен характер, значително антропогенно повлияни и рудерализирани.

Въздействията от реализацията на предлаганата дейност ще се изразяват в пряко унищожаване на наличната производна растителност в обхвата на инвестиционните обекти. Тези въздействия ще са локални и дълготрайни, но няма да се отразят



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



съществено върху общото състояние на биотата, предвид широкото им разпространение.

- **Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“**

При строителството на новопредвидените трасета (Вариант В, С и преработен вариант С) и особено при изграждането на мостове, естакади и виадукти, инвестиционното предложение ще промени трайно типологията на ландшафта. Съгласно ландшафтно-типологичната система на страната /БДС 17.8.1.02-89/ според изпълняваната функция, ландшафтите ще се трансформират в транспортен комуникационен тип – формиран в процеса на изграждането и експлоатацията на транспортни обекти. Въздействието ще бъде пряко, поради спецификата на строителните работи - завземането на нови терени, които променят структурата и функционирането на ландшафтите, както и промяна на визуалната стойност и промяна на естествеността на пейзажа. Това въздействие ще бъде както временно и краткосрочно, тъй като нарушените терени в резултат на строителните работи ще бъдат рекултивирани, както и постоянно и дългосрочно – в резултат на трайната промяна на ландшафтите (наличието на релси, мостове, тунели, придружаващ сграден фонд). Рекултивацията и озеленяването на терените трябва да се приложат при правилна система от мероприятия, насочени към привеждането на ландшафта във вид, който в максимална степен да се впише в естествените околни ландшафти, като се вземат предвид съществуващите условия за месторастене, изискванията на конкретните растителни видове, използвани за озеленяване и възможностите за възстановяване на природната среда.

За проектите по приоритетна ос 2:

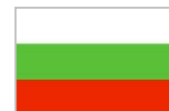
- **Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“**

Автомагистралите по предназначения и конструкция са мащабни инженерни съоръжения, представляващи републикански пътища от национално значение и осигуряващи трафик от държавен и международен интерес. Те включват пътно тяло и съответен сервитут, като всички частни и общински парцели, през които преминават, се отчуждават на базата на парцеларен план, като собствениците се обезпечават за загубените площи по съответните нормативни документи. В такъв смисъл няма засегнато физическо лице от изпълнението на проекта.

Прякото унищожаване на местообитания ще засегне само обхванатите от обекта площи плюс тези, необходими за съпътстващите строителството помощни дейности, които като територия, ще представляват незначителен процент от териториите на районите през които обектът ще премине.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Лот 3.1 на АМ „Струма“. Подучастък Лот 3.1.1 от km 359+000 до km 366+000 и от km 370+460 до km 376+000

Общо засегнатата площ за реализация на Лот 3.1 е 2437,977 дка в осем населени места. От тях около 78 % са земеделски земи и 12 % горски територии. Основно се засягат общински земи - около 48 %, частни - 26 %, държавни - 16 %, съсобственост, стопанисвана от общината и обществени организации - 10 %. Освен това, 10,821 дка. са площи с ограничено ползване за реконструкция на линейни мрежи на различни ведомства. Площите за промяна на предназначението са 2303 дка. По данни на АПИ площта на отчуждените земи е 658 дка.

Лот 3.3 на АМ „Струма“ - от km 397+000 до km 420+624

Общо засегнатата площ за реализация на Лот 3.3 е 2217,825 дка в девет населени места. От тях над 92 % са земеделски земи, няма засегнати горски територии. Основно се засягат частни земи - около 62 %, общински - 28 %, държавни - 4,8 %, съсобственост, стопанисвана от общината и обществени организации - 5,2 %. Освен това 36,281 дка са площи с ограничено ползване за реконструкция на линейни мрежи на различни ведомства. Площите за промяна на предназначението са 2131 дка. По данни на АПИ площта на отчуждените земи възлиза на 1410 дка.

- **Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2**

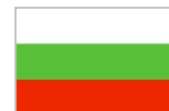
При изграждането на СОП съгласно изработения по землища парцеларен план с приложени регистри на заснетите имоти, видът на територията, където ще се регистрира изместването и реконструкцията на съоръженията, по предназначение е земеделска територия. Засегнатите имоти като вид собственост са частна или общинска частна, а като НТП – ниви. Общата площ на земята за промяна на предназначението е 0,037 дка. Общата площ на земята за учредяване на сервитут е 13,821 дка от които 5,405 дка в землището на р-н Люлин и 8,416 дка в землището на с. Мрамор, р-н Връбница на Столичната община. Общата площ на отчуждените земи е 340 дка.

За проектите по приоритетна ос 3:

- **Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 – участък „бул. Владимир Вазов – ЦГМ – ул. Житница“**
- **Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път“**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Трасето на централния участък е почти изцяло подземно, а на крайните участъци е преобладаващо открито и на естакади. Засегнатите от реализацията имоти са предимно държавна и общинска собственост и представляват улична пътна мрежа, инфраструктурни съоръжения и сервитутни зони. След приключване на строителните работи са проведени дейности за рекултивация на засегнатите терени в първоначален вид. Трайна промяна в статута и предназначението на имоти се предвижда единствено при изграждане на пешеходни подлези, осигуряващи достъп до вестибюлите на метростанциите.

- **Проект „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“**

Продължението на линия 2 представлява подземно двупътно трасе, разположено изцяло под бул. „Черни връх“, в рамките на уличната регулация.

Засегнатите от реализацията имоти са предимно държавна и общинска собственост и представляват улична пътна мрежа, инфраструктурни съоръжения и сервитутни зони. След приключване на строителните работи са проведени дейности за рекултивация на засегнатите терени в първоначален вид. Трайна промяна в статута и предназначението на имоти се предвижда единствено при изграждане на пешеходни подлези, осигуряващи достъп до вестибюлите на МС 12.

За проектите по приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима.

Мярка 7: *При избора на трасета на обектите от транспортната инфраструктура да се ограничава преминаването през територии, попадащи в защитени зони по Натура 2000, защитени територии или територии е особено богато биоразнообразие и интересни ландшафтни образувания. С цел опазване на биоразнообразието и ограничаване на фрагментирането на местообитанията да се предвижда изграждането и поддръжката на съоръжения за безопасно преминаване на диви животни*

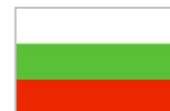
За проектите по приоритетна ос 1:

- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“**

С писмо с изх. №ОВОС-1869/07.09.2010 г. на МОСВ се уведомява възложителя НКЖИ, че поради характера на инвестиционното предложение то не може да бъде отнесено



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



към никоя от позициите на Приложение № 1 и 2 на ЗООС и не подлежи на регламентираните с Глава 6 от него процедури по оценка на въздействието върху околната среда и екологична оценка. Поради това, че ИП е свързано с рехабилитация и модернизация на съществуващи електрозахранващи и телекомуникационни съоръжения, същото не попада под разпоредбата на чл.2, ал.1, т.3(б) от Наредбата за ОС и не е подложено и на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони.

- **Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“**

Съществуващото трасе в участъка 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.

Терените, предвидени за изграждане на надлежите, не попадат в границите на защитените зони с изключение на надлеза при с. Три водици, за който ще бъдат отнети 0,72 кв.м. от периферен участък на североизточната граница на защитена зона BG0002057 „Бесапарски ридове“.

В междугарие Пазарджик – Огняново, в съответствие с предписанията по т.4 от Решение 12 –ПР/2010 за преценка на необходимостта от извършване на ОВОС са изградени 2 броя проходи за преминаване на дребни животни за териториите, попадащи в границите на защитени зони „Река Марица“ и „Бесапарски ридове“ – на км.122+268 и км. 126+735.

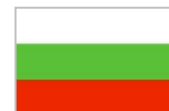
Проектът попада в обхвата на чл. 31, ал. 1 на Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 3, буква “а” и ал. 2 от Наредбата за ОС инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на описаните защитени зони.

Няма вероятност реализацията на инвестиционното предложение да доведе до промяна на видовия състав, числеността и структурата на популациите на видовете- животни (включително птици), предмет на опазване в защитените зони. Не се очакват кумулативни въздействия върху защитените зони в резултат от рехабилитацията и експлоатацията на железопътния участък.

- **Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2”**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Жп линията Пловдив - Бургас, респективно отделните Компоненти, не засягат защитени територии по смисъла на Закона за Защитените територии. В близост (до 500 м) се намират следните такива:

- ✓ Природна забележителност (ПЗ) „Младежки хълм“;
- ✓ Защитена местност (ЗМ) „Чирпанска кория“
- ✓ Защитена местност (ЗМ) „Хисаря“

По време на изпълнението на проекта ще се спазват постановените в границите на ПЗ и ЗМ забрани.

Защитени зони по Натура 2000

Жп линията Пловдив - Бургас, респективно отделните Компоненти, засягат защитени зони от мрежата на Натура 2000, както следва:

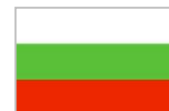
- ✓ BG0000578 „Река Марица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000444 „Река Пясъчник“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000429 „Река Стряма“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000443 „Омуровска река“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000442 „Река Мартинка“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000425 „Река Съзлийка“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000418 „Керменски възвишения“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000192 „Река Тунджа 1“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG0000205 „Стралджа“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG00002028 „Комплекс Стралджа“ за опазване на дивите птиците;
- ✓ BG0000196 „Река Мочурица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

В непосредствена близост да трасето на жп линията, респ. отделните Компоненти, са следните защитени зони:

- ✓ BG00002016 „Рибарници Пловдив“ за опазване на дивите птиците;
- ✓ BG0000441 „Река Блатница“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- ✓ BG00002094 „Адата - Тунджа“ за опазване на дивите птиците;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



✓ BG0000273 „Бургаско езеро“, обявена и по двете директиви.

- Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“

По време на строителството на инвестиционното предложение за модернизация на жп линията Елин Пелин – Септември, в четирите му алтернативни варианта, не се очаква въздействие върху защитените територии тъй като предложените трасета на жп линията не пресичат територии съгласно Закона за защитените територии.

Аналогично на етапа на строителство по време на експлоатацията на инвестиционното предложение не се очаква въздействие върху защитените територии

Трасето на железопътната линия по преработен вариант С пресича две зони от мрежата „Натура 2000“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна:

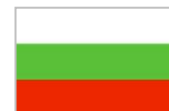
- ✓ Защитена зона **BG0000304 „Голак“** в два периферни участъка от км 66+000 (Мирово) до км 72+000 (Костенец) и от км 79+000 (Габровица) до км 90+000 (Момина клисура). Преработеният вариант засяга с около 2 км по-малко зоната в сравнение с останалите варианти. От км 85+000 до км 90+000 новото трасе съвпада със съществуващото.
- ✓ От км 90+370 до км 91+200 пресича защитена зона **BG0000578 „Река Марица“** в участък с дължина 830 м, което е с 440 м по-малко в сравнение с дължината на варианти В и С. Преминаването през част от зоната е с тунел с дължина 555 м, с начало при км 90+187, извън нейната територия и изход на 395 м в границите на зоната, след което трасето преминава през открита местност в близост до стари индустриални терени и кариера, пресича два пъти до достигане на брега на р. Марица, и на км 91+197 излиза извън защитената зона.

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, инвестиционното предложение е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони. След преценката на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, че инвестиционното предложение **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони и дадените съгласно чл. 39, ал. 5 от същата наредба указания, е изготвен и внесен в МОСВ доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ).

Предвид заключенията на направената оценка за съвместимост, реализирането на ИП по преработен вариант С няма да доведе до нарушаване на целостта, структурата и функциите на двете защитени зони, тъй като ще засегне незначителен процент от площта на зоните, разположени в периферията им - около 300 дка (0,27%) от площта на BG0000304 „Голак“, 18 дка (0,012%) от площта BG0000578 „Река Марица“.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Реализирането на инвестиционното предложение няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в засегнатите защитени зони BG0000304 „Голак” и BG0000578 „Река Марица”, защото въздействия ще бъдат редуцирани почти до нулеви при прилагане на комплекса от смекчаващи условия и мерки.

За проектите по приоритетна ос 2:

- **Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1 и тунел „Железница“**

Не се очаква реализацията на инвестиционното предложение по оптимизирания вариант да окаже значително отрицателно въздействие върху структурата и функциите на защитена зона BG0001022 „Орановски пролом-Лешко” и върху установени биокоридори на видове, предметна опазване в защитени зони от мрежата „Натура 2000“, както следва:

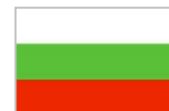
- ✓ Установените биокоридори на мечка (*Ursus arctos*) и вълк (*Canis lupus*) няма да бъдат засегнати, тъй като участъка на автомагистралата, пресичащ защитена зона BG0001022 “Орановски пролом - Лешко”, ще бъде реализиран с тунел, с дължина приблизително 2000 м, което дава възможност за свободно преминаване на екземпляри от посочените видове;
- ✓ Предвид обстоятелството, че защитената зона BG0001022 “Орановски пролом - Лешко” е определена като важен стъпков биокоридор за видовете (*Testudo hermanni*) и (*Testudo graeca*), освен предписаните в условие 8 от Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. проходи на всеки 200 м, за преминаване на костенурки, са проектирани допълнително 9 бр. проходи, както и предписаните в условие 9 от решението прегради за спиране попадането на костенурки върху платното в участъците, идентифицирани като критични за херпетофауната;
- ✓ С отдалечаването на трасето на магистралата от определената за биокоридор река Струма и от заливните ѝ тераси, ще бъдат намалени отрицателните въздействия върху мигриращите водолюбива птици и ще се избегнат възможни въздействия като унищожаване на местообитания, хранителни територии и гнездови субстрати, фрагментация на гнездови и хранителни местообитания; смъртност при сблъсък с автомобили.

- **Лот 3.3**

Предвидените промени на трасето в участъка на Лот 3.3 на АМ „Струма“ не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но някои участъци от трасето, както и новите съоръжения, попадат или се намират в близост до границите на защитени зони, както следва:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



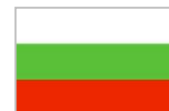
- ✓ пресича защитена зона BG0002003 “Кресна” за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-748/2008 г. (ДВ, бр. 97/2008 г.) на министъра на околната среда и водите в участъците от приблизително км 398+350 до към км 400+200; от км 401+790 до към км 405+440; от км 404+500 трасето тангира, а от км 404+850 до км 405+440 отново пресича защитената зона;
- ✓ преминава в близост до защитена зона BG0002098 „Рупите“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-282/2010 г. (ДВ, бр. 28/2010 г.) на министъра на околната среда и водите, като минималното разстояние, на което се доближава обхвата на трасето е 70 м в участъка от приблизително км 413+800 до към км 414+500;
- ✓ BG0000366 „Кресна-Илинденци“, приета от Министерския съвет с Решение № 122/ 2007 г. (ДВ, бр. 21/2007 г.), изменена с РМС № 811/2010 г. (ДВ, бр.96/2010 г.). Трасето на магистралата преминава в близост до границите на зоната приблизително при км 397+750 (на около 155 м от границата на зоната) и от км 406+400. до км 407+400 и от км 406+400 до км 407+400 (минималното разстояние, до което се доближава обхвата на трасето, е 12 м от защитената зона). Един от предложените за постоянно депо 4 имота граничи със зоната.
- ✓ не засяга защитените зони за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна BG0001023 „Рупите-Струмешница“, приета от Министерския съвет с Решение № 802/2007 г. (ДВ, бр. 107/2007 г.) и BG0000224 „Огражден-Малешево“ приета от Министерския съвет с Решение № 661/2007 г. (ДВ, бр. 85/2007 г.).

След преглед на представената документация и на основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че реализацията на инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване в защитени зони BG0002003 “Кресна” и BG0002098 „Рупите“ за опазване на дивите птици и BG0000366 „Кресна-Илинденци“, BG0001023 „Рупите-Струмешница“ и BG0000224 „Огражден- Малешево“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

- **Софийски околовръстен път** в частта си западно от гр. София, от връзката с АМ „Люлин“ и със Северна скоростна тангента не засяга и не е в близост до защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ДВ бр. 133/1998 г.) и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ДВ бр.77/2002 г.). То не засяга елементи на националната екологична мрежа. Предвид характера и ограничения мащаб на проекта няма вероятност от кумулиране на отрицателни въздействия.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За проектите по приоритетна ос 3:

- Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 – участък „бул. Владимир Вазов – ЦГМ – ул. Житница“
- Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път“

Трасето не се намира в близост до установени елементи на Националната екологична мрежа, не попада в близост до защитени територии, по смисъла на Закона за защитените територии и не попада на територията на защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“.

- Проект „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“

При проведените проучвания е установено, че инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за ЗТ и не попада в границите на защитени зони по смисъла на ЗБР.

За проектите по приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима.

Мярка 8: *За новите участъци на обектите на линейната пътна и железопътна инфраструктура да се осигури извършването на археологически проучвания по отношение на недвижими културни ценности, както и провеждането на мониторинг по време на строителството*

За проектите по приоритетна ос 1:

- Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“

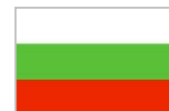
Проектът е свързан с рехабилитация и модернизация на съществуващи електрозахранващи и телекомуникационни съоръжения и извършването на археологически проучвания не е необходимо.

- Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“

При изграждането си проектът не оказва въздействие върху недвижими културни ценности.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- **Извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти за проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2”**

В резултат на предварителния анализ на очакваните отрицателни въздействия при рехабилитацията и модернизацията на железопътната линия Пловдив-Бургас е изяснено, че при реализацията на някои от Компонентите ще бъдат застрашени известни археологически обекти. Така например при Компонент 4: „Рехабилитация на железопътен участък Скуtare – Оризово” се очаква да бъдат засегнати три археологически обекта. При Компонент 5: “Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово” – девет и при Компонент 6: „Модернизация на железопътен участък Ямбол – Зимница, при гара Завой” – един.

Освен това, трябва да се има предвид, че жп линията Пловдив – Бургас пресича плодородната Тракийска низина – район с изключително висока наситеност с археологически паметници, свързани с активната човешка дейност през всички исторически периоди. Жп линията преминава в близост до три археологически резервата – Античен град Филипопол (дн. Пловдив), Античен и средновековен град Августа Траяна-Верея (дн. Стара Загора) и Тракийски и античен град Кабиле при с Кабиле, община Ямбол. По тази причина е твърде вероятно строителните работи да застрашат археологически обекти, свързани с тях. Трасето на съвременната жп линия е прокарано успоредно на най-важния античен път, преминаващ през територията на България – Via Diagonalis и е възможно в определени участъци да пресича трасето му. Със сигурност жп линията преминава през неуточнените със сигурност отклонения от Диагоналния път за Диоклецианнопол (дн. Хисаря) и Августа Траяна.

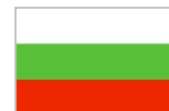
Много вероятно е при строителните работи да бъдат засегнати и неизвестни археологически обекти. По тази причина и съгласно изискванията на чл. 161, ал. 1 от Закона за културното наследство, преди началото на строителството, трябва да се проведат предварителни археологически проучвания (издирвания на археологически обекти). В резултат на тези проучвания ще се установи доколко предстоящото строителство създава опасност за нарушаване на целостта на известните археологически обекти и дали няма да бъдат застрашени неизвестни такива. Ще се определят конкретни мерки за опазване на обектите на културното наследство, сред които при необходимост провеждане на спасителни разкопки преди началото на строителните работи.

- **Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“**

При предложените варианти В ($V_{max}=120$ km/h), С ($V_{max}=160$ km/h), Преработен вариант С ($V_{max}=160$ km/h) по време на строителството ще бъдат засегнати както



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



регистрирани археологически обекти, така и такива, които не са известни на науката до сега. Необходимите мерки, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителни отрицателни въздействия върху обектите на културно наследство, са пълни спасителни археологически проучвания на засегнатата от строителството територия на недвижимите културни ценности. Необходимо е и провеждането на теренни археологически наблюдения по време на строителството на останалите части от железопътната линия, за да се избегне разрушаване на археологическите структури на неизвестни до сега археологически обекти.

При провеждането на спасителните археологически проучвания и при липсата на градежни структури, които трябва да бъдат изместени с оглед експонирането им на друго място, е допустимо изпълнението на инвестиционното предложение, поради което варианти В ($V_{max}=120$ km/h), С ($V_{max}=160$ km/h) и преработен вариант С ($V_{max}=160$ km/h) са равностойни.

За проектите по приоритетна ос 2:

- **Предварителни археологически проучвания за автомагистрала „Струма“ Лот 3 „Благоевград - Сандански“**

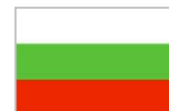
По трасето на *Лот 3.1* на АМ „Струма“ са проведени предварителни археологически проучвания, като е установено наличие на 5 археологически обекта в обхвата на сервитута или в близост до трасето - моголен насип на около 140 м от трасето при км 359+400 в землището на с. Зелен дол; селище, частично попадащо в сервитута от км 359+500 до км 360+130 в землищата на с. Зелен дол и с. Покровник; селище, частично попадащо в сервитута от км 362+000 до км 362+400 в землището на с. Мощанец; селище, попадащо изцяло в сервитута от км 363+400 до км 363+500 в землището на с. Мощанец; неопределен обект, попадащ изцяло в сервитута от км 363+650 до км 363+700 в землището на с. Мощанец.

При проведени предварителни археологически проучвания е установено наличие на 7 археологически обекта в *обхвата на сервитута или в близост до трасето на Лот 3.3*: вероятно селище, в сервитута на трасето от км 400+050 до км 400+600 в землището на с. Илинденци; вероятно селище в сервитута на трасето от км 407+180 до км 407+650 в землището на с. Илинденци; вероятно селище, в сервитута на трасето от км 411+180 до км 411+550 в землището на с. Плоски и гр. Сандански; вероятно селище или селскостопански постройки, в сервитута на трасето от км 414+980 до км 415+300 в землището на гр. Сандански; вероятно селище в сервитута на трасето от км 416+695 до км 416+735 в землището на гр. Сандански; вероятно селище в сервитута на трасето от км 417+240 до км 417+560 в землището на с. Поленица; селище в сервитута на магистралата от км 419+670 до км 420+384 в землището на с. Дамяница.

През 2017 г. за извършване на археологически проучвания по трасето на автомагистралата са осигурени около 4,5 млн. лв. с ДДС. Изграждането на лот 3.3 от



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



АМ „Струма“ – „Кресна – Сандански“ засяга около 49% от праисторическото селище. През 2017 г. е извършено цялостно проучване върху площ от 90 дка. Разцветът на селището край Дамяница е в края на късния неолит и в този период е широко разпространена рисувана керамика. Открита е изложба с находки, открити при строителството на АМ „Струма“, както при Лот 3.3., талка и в близост до селата Покровник и Мощанец, край Благоевград - част от лот 3.1. „Благоевград – Крупник“.

- **Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2**

При изграждането си проектът не оказва въздействие върху единични и групови паметници на културата.

За проектите по приоритетна ос 3:

- **Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 – участък „бул. Владимир Вазов – ЦГМ – ул. Житница“**
- **Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път“**
- **Проект „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“**

При изграждането си проектите не оказват въздействие върху единични и групови паметници на културата.

В Решенията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС изрично е поставено условието, което следва задължително да се спазва при извършване на строителните работи:

- ✓ При разкриване на археологически находки по време на строителството да се преустанови незабавно работа и да се започне провеждане на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките.

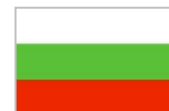
За проектите по приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима.

Мярка 9: *Да се осигури екологосъобразно третиране на строителните отпадъци (СО), в съответствие с изработени и одобрени Планове за управление на строителните отпадъци, съгласно изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците, с приоритетно насърчаване на рециклирането и оползотворяването им*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За проектите по приоритетна ос 1:

- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“**

Съгласно законодателството по управление на отпадъците инвеститорът е задължен да осигури разработването и прилагането на план за управление на строителните отпадъци; да създаде организация за разделно събиране и съхранение на различните видове отпадъци; да осигури съдове за съхранение на опасни отпадъци; да оборудва площадки за временно съхранение на отпадъците; да създаде организация за своевременно уведомяване на отговорните институции и отстраняване на аварийни разливи на опасни химични вещества и опасни отпадъци – масла, горива и др.; да предава отпадъците по силата на сключен договор на лица, притежаващи разрешително за третиране на съответния вид отпадък съгласно ЗУО.

- **Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“**

Третирането на строителните отпадъци ще се изпълни в съответствие с изискванията на Закон за управление на отпадъците.

- **Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“**

По време на експлоатация на отделните Компоненти на жп линията и съоръженията към нея ще се генерират различни по вид отпадъци от трафика и при ремонтни дейности на жп линията и при ремонтни дейности по сградния фонд на гари и спирки. Различните по вид отпадъци, които ще се генерират при експлоатация на жп линията, се разделят на: битови отпадъци; неопасни и опасни отпадъци и строителни отпадъци от ремонтни работи.

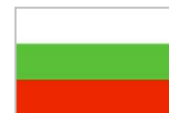
Строителни отпадъци, генерирани при извършване на ремонтни дейности по жп линията и по сграден фонд на гари и спирки са: почва и камъни; баласт; бетон; стомана; стъкло; излязло от употреба оборудване; оловни акумулаторни батерии; флуоресцентни тръби и други отпадъци, съдържащи живак.

Следва да бъдат изработени и одобрени Планове за управление на строителните отпадъци, съгласно изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците, с приоритетно насърчаване на рециклирането и оползотворяването им.

- **Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Строителните отпадъци, които ще се отделят, ще са в резултат от модернизиранието/ изграждането на ж.п. линията и прилежащата и инфраструктура – мостове, тунели, естакада и ж.п. гари. Към тази група отпадъци се отнасят бетон, асфалтови смеси, желязо и стомана, почва и камъни, изкопани земни маси.

При значителния обем изкопни работи се очаква да се отделят земни маси (код 17 05 06), почва и камъни (код 17 05 04). Предвижда се земните маси да се използват за направата на насипи, създаване на защитен пласт или за депониране.

За Вариант В ($V_{max} = 120 \text{ km/h}$), Вариант С ($V_{max} = 160 \text{ km/h}$) и Преработен вариант С ($V_{max} = 160 \text{ km/h}$) в процеса на строителството, преди изкопните дейности, преди изграждането на нови съоръжения хумусния слой трябва да се отстрани и депонира на специализирани хумусни депа. Част от депонирания хумус следва да се използва на съответния работен участък при полагане на хумус по откоси, както и при рекултивационни дейности. Останалата част се съхранява на депото и се използва за рекултивация на други участъци от ж.п. линията или други обекти.

Въздействието на генерираните отпадъци по време на строителството на железопътната линия в участъка „Елин Пелин - Септември“ върху компонентите на околната среда е класифицирано като временно, краткотрайно и обратимо.

Да се изготви План за управление на строителни отпадъци, в съответствие със Закона за управление на отпадъците (ЗУО). Образуванияте при реализацията на ИП строителни отпадъци да се управляват съгласно изискванията на Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали, приета с ПМС № 277 от 05.11.2012 г.

За проектите по приоритетна ос 2:

- **Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“**

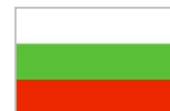
За площадки за депониране на излишни земни маси, площадки за временно съхраняване на земни маси и *строителни отпадъци на Лот 3.1* (включително пътната и тунелна част) са предложени депа 2 и 3 в имоти общинска собственост: № 0.36, м. „Валаго“ с площ 60,8 дка и имот № 7.12, м. „Цалин“ с площ 53,4 дка (засегната площ е 45,0 дка). Допълнително е проучено още едно депо, в землището на с. Железница, което обхваща още два имота, общинска собственост: имот № 2.647, засегната площ 262.511 дка и имот № 2.897, засегната площ 192,269 дка.

По време на строителството на тунелната част се предвижда временно съхраняване (складиране) на земни маси в близост до двата портала на тунел „Железница“ (площта при северния портал е 7.03 дка, а при южния портал е 11.64 дка).

Има изготвени и одобрени Планове за управление на строителните отпадъци.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При строителството са предвидени площадки за временно депониране на строителни отпадъци, до извозването им на депото за строителни отпадъци на Столична община; площадка за смяна на масла и отработени горива от строителна техника; и площадка за временно съхранение до предаване на лицензирани фирми на опасните отпадъци.

- **Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2**

При строителството са предвидени площадки за временно депониране на строителни отпадъци, до извозването им на депото за строителни отпадъци на Столична община; площадка за смяна на масла и отработени горива от строителна техника; и площадка за временно съхранение до предаване на лицензирани фирми на опасните отпадъци.

За проектите по Приоритетна ос 3:

- **Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 – участък „бул. Владимир Вазов – ЦГМ – ул. Житница“**

Изготвени са Планове за управление на строителните отпадъци. Направена е прогноза за образуваните строителни отпадъци и степента на тяхното материално оползотворяване за проекта. За МС 5 земните маси се извозват до депо „Враждебна“ като е направена необходимата организация на движение. За МС 11 е направено временно депо в двора на Военна академия, като то бе посетено на място и резултатите от него са разгледани по-подробно в т.б. За метродепо Земляне също е направено временно депо в близост, като предстои неговата рекултивация.

- **Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път“**

В Проект за организация на строителството се предвижда за всяка строителна площадка да се предвиди място за съхранение на отпадъците, както и маршрут и място за депониране на отпадъците след съгласуване със Столична община и компетентните органи.

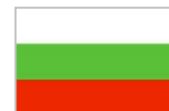
- **Проект „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“**

При експлоатацията на продължението на линия 2 се очаква да се формират минимални количества отпадъци, които да се събират в контейнери и да се извозват в депата за отпадъци. Подлежащите на оползотворяване ще се предават на специализирани фирми за последващо третиране.

За проектите по приоритетна ос 4:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Мярката е неприложима.

Мярка 10: *Да се предвиждат шумозащитни съоръжения за териториите с вероятност за наднормен шум. Да се осигури контрол на качеството на изпълнението и поддръжка на съоръженията*

За проектите по Приоритетна ос 1:

- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“**

Изпълнението на проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“ като цяло ще допринесе за подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа, като реализацията им не е свързана с наднормен шум.

- **Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“**

Строителната механизация е източник на шум и вибрации в рамките на строителната площадка. Средното ниво на шума в обекти от този тип надхвърля 85 dBA. Работещите в обхвата на строителната площадка задължително използват лични предпазни средства (антифони). Предвижда се изготвянето на акустичен проект.

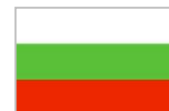
- **Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“**

Източник на шум при извършването им е традиционно използваната строителна техника и специализирана механизация: багер, булдозер, валяк (различни видове - с шипове, с гуми, вибрационни, прикачени), автокран, вибратори, заваръчна машина, специализирана машина за полагане на железния път, тежкотоварни автомобили. Нивата на шума, излъчван от основните машини са в граници 80 - 105 dBA. Цялата използвана механизация, с изключение на обслужващия автомобилен транспорт, ще бъде съсредоточена на строителните площадки по трасето на линията.

Източник на шум в околната среда е и обслужващият строителството транспорт. Еквивалентното ниво на шума, създавано от потока товарни автомобили, зависи основно от неговите интензивност (брой курсове) и скорост на движение.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Основен източник на шум в околната среда около трасето на жп линията е релсовият транспортен поток по нея. Шумовата характеристика (еквивалентно ниво на шума L_{eq} , dBA) на потока зависи от параметрите на отделните видове влакови композиции (пътнически и товарни) и на жп трасето: интензивност (брой влакови композиции за час), средна дължина, дял на вагоните с дискови спирачки, скорост на движение, вид на горното строене.

В ДОВОС ще бъдат дадени нивата на шума, излъчван от основните предвидени строителни машини, въз основа на предоставени от Възложителя данни, или по данни от литературни източници и собствени измервания. Ще бъде определено очакваното еквивалентно ниво на шум на строителната площадка, в близост до работещата техника. Ще бъде определено и нивото на шума, създаван от обслужващия строителната дейност транспорт за доставка на необходимите материали и извозване на отпадъци.

В ДОВОС ще бъде определена шумовата характеристика на жп потока, в отделните участъци на трасето, въз основа на предоставени от Възложителя прогнозни данни за транспортното натоварване. Изчислението ще се извърши в съответствие с Методиката, регламентирана в Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, отчитайки степента на дискомфорт през различните части от денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението (ДВ, бр. 58 от 18.07.2006 г.).

Като рискови зони от здравни позиции се определят чувствителните към нивата на шум по време на рехабилитацията, модернизацията и експлоатацията на жп трасето и относително близките жилищни зони на по-малки и по-големи населени места.

В ДОВОС ще се идентифицират санитарно-хигиенните условия на околните населени места и други обекти, подлежащи на здравна защита от замърсяване на въздуха с прахови фракции, замърсяване с вредни газови емисии по време на строителството и шумово натоварване, за да се оцени въздействието от реализацията на ИП.

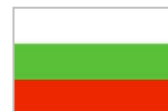
- **Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември“**

Въздействието на вредните физични фактори върху околната среда при експлоатация на ИП е дълготрайно, пряко или непряко, без кумулативно действие извън населените места, с локално действие в зоните на акустичен дискомфорт, с възможност за ограничаване чрез подходящи шумозащитни съоръжения.

Ще се разработи и представи в МЗ за становище акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения за защита на териториите на населените места с. Момин проход, с. Момина Клисурса, гр. Белово, с. Гара Елин Пелин, с. Стамболово, с. Мирново и гр. Костенец.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Проектираните шумозащитни съоръжения да бъдат изпълнени преди въвеждане в експлоатация на железопътния участък „Елин Пелин - Септември” с оглед постигане на нива на шума за териториите на близките населени места в съответствие с граничните стойности съгласно табл. 2 на приложение № 2 от Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението.

За проектите по Приоритетна ос 2:

- **Проект „Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“**

По време на строителството ще се генерират емисии в атмосферния въздух и шум от работата на превозните средства и строителната техника, като обхватът на въздействието им е в обсега на извършваните строителни дейности.

С цел минимизиране на дискомфорта за населението са предвидени шумозаглушителни съоръжения за защита на близките до трасето на магистралата обекти, подлежащи на здравна защита.

По време на експлоатацията не се очаква негативно въздействие върху здравето на най-близко живеещото население при изпълнение на препоръките за изграждане на шумозащитни съоръжения, мониторинг на качеството на атмосферния въздух, и опазването на водоизточниците в района.

Следва да се разработят акустични проекти за определяне местоположението и вида на шумозащитните съоръжения. В участъка в гр. Симитли, преминаващ в близост до жилищни сгради, при изготвяне на акустичния проект да се има предвид възможността от екраниране и комбинирано въздействие на шума от магистралата и от път 1-1 „София-Кулата“ (Е-79), който преминава успоредно на магистралата в още по-голяма близост до жилищните сгради. В този участък акустичният проект следва да бъде изготвен така, че да защитава жилищните сгради от шума и от двете пътни трасета, а също да се предвидят и допълнителни шумозащитни мерки, като поставяне на подходяща шумоизолираща дограма на най-близките жилищните сгради.

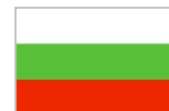
В периода на експлоатация на магистралата ще се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в най-близко разположените жилищни територии на населени места.

- **Проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“, лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2**

В Решение №34-ПР/2010 за преценяване необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда е посочено, че предполагаемото шумово



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



натоварване от увеличение брой автомобили няма да влиши здравно-хигиенните условия, поради предвидените настилки и шумозаглушителни елементи, в местата, в които отсечката минава в близост до съществуващи жилищни зони и новопредвидени с ИОУП на Столична община смесени многофункционални зони. Съгласно плана за изпълнение на пътя, за фаза 2, в близост до трасето му няма територии и зони с нормиран шумов режим.

За проектите по Приоритетна ос 3:

- Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 – участък „бул. Владимир Вазов – ЦГМ – ул. Житница“
- Проект „Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път“

За отстраняване на въздействията от шум и вибрации са разработени превантивни мерки за отстраняване още при източника на негативното въздействие върху околната среда, които се изпълняват при реализацията на проекта за разширение на метрото. Временно шумово натоварване на акустичната среда се наблюдава предимно в светлата част на денонощието върху прилежащите и околни територии на строителните площадки.

Намаляване на нивото на шум и вибрации след въвеждането в експлоатация: Сред предимствата на метрото е, че не оказва допълнително шумово въздействие в/у сградите и съоръженията на повърхността. Прехвърленият трафик от наземните транспортни средства от градския транспорт в комбинация с оптимизацията на трасетата на градския транспорт ще доведе до значителни ползи от намаляване на шума и вибрациите. При експлоатацията на метростанциите, в районите на наземните въздухоприемащи /въздухоизхвърлящи устройства се монтират специални шумозаглушителни съоръжения.

- Проект „Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“

След въвеждане в експлоатация се очаква значително намаление на шумовото ниво от транзитния транспортен поток в района на МС 12 и по продължението на метротрасето по бул. „Черни връх“.

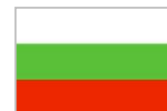
За проектите по приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима.

Мярка 11: При необходимост проектите, предвиждащи изграждане или рехабилитация на транспортна 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



За проектите по Приоритетна ос 1:

- Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на железопътната линия Пловдив - Бургас - възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“

Мярката е неприложима.

- Проект „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“

Мярката е неприложима.

- Проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас, Фаза 2“

В ДОВОС ще бъдат препоръчани мерки за предотвратяване и намаляване на неблагоприятните последици от осъществяването на проектите по отделните осем Компонента върху околната среда и човешкото здраве.

- Проект „Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман-Септември“

В ДОВОС са формулирани мерки за предотвратяване, намаляване или компенсиране на отрицателно въздействие върху околната среда.

За проектите по Приоритетна ос 2:

- Проект „Автомогистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“
Прилага се утвърден План за опазване на околната среда и План за собствен мониторинг.

За проектите по Приоритетна ос 3:

Мярката се изпълнява. МЕТРОПОЛИТЕН прилагат утвърден План за опазване на околната среда.

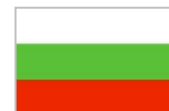
За проектите по приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима.

Мярка 12: *Инвестиционни предложения, при които се очакват евентуални неблагоприятни последици върху околната среда и риск за човешкото здраве, да се предвиждат ефективни мерки, които да се предприемат своевременно за отстраняване на последиците или тяхното минимизиране в рамките на нормативно определените допустими граници.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За всички инвестиционни предложения, които се очаква да окажат неблагоприятни последици върху околната среда и риск за човешкото здраве, се предвиждат мерки, които ги отстраняват или минимализират в рамките на нормативно определените допустими градини.

б) Информация за начина 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

За проектите по приоритетна ос 2:

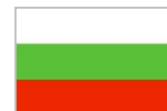
- **Проект „Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница**

С Решение №5-ПР/2015 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието на околната среда е решено да не се извършва ОВОС на за инвестиционно предложение за „ Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „ Струма което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони. В Решението са заловени 16 мерки и условия, които следва да се изпълняват при изпълнението на проекта. При посещението на място е направен оглед и е установено кои от приложимите към настоящия момент на изпълнение мерки са изпълнени или се изпълняват.

С Решение № 6-ПР/2015 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието на околната среда е решено да не се извършва ОВОС на за инвестиционно предложение за „ Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.3 на АМ „Струма“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони. В Решението са заловени 15 мерки и условия, които следва да се изпълняват при изпълнението на проекта. При посещението на място е направен оглед и е установено



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



кои от приложимите към настоящия момент на изпълнение мерки са изпълнени или се изпълняват.

Проекти по приоритетна ос 3:

- Проект „Проект за разширение на метрото в София: линия 3, етап 1, участък „бул. Владимир Вазов – ЦГЧ-ул. Житница“

С Решение № 10-ПР/2013 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието на околната среда е решено да **не се извършва** ОВОС на инвестиционно предложение за разширение на метрото в София – „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе - бул. Владимир Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“ с възложител „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД /13.09.2013 г./.

Инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони. В Решението са заложили 7 мерки и условия, които следва да се изпълняват при изпълнението на проекта. При посещението на място, което се проведе на 06.03.2018 г. е направен оглед от експертите, разработващи оценката и е установено кои от приложимите към настоящия момент на изпълнение мерки са изпълнени или се изпълняват.

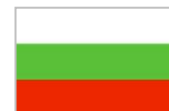
С Решение № 10-ПР/2015 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието на околната среда е решено да **не се извършва** ОВОС на инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния - бул. „Ботевградско шосе“ - бул. Владимир Вазов - Централна градска част - ж.к. „Овча купел - подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“, с възложител „Метрополитен“ ЕАД /28.09.2015г./

Инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони. В Решението са заложили 7 мерки и условия, които следва да се изпълняват при изпълнението на проекта. При посещението на място, което се проведе на 06.03.2018 г. е направен оглед от експертите, разработващи оценката и е установено кои от приложимите към настоящия момент на изпълнение мерки са изпълнени или се изпълняват.

С Писмо № ОВОС-34/01.06.2016 на МОСВ, относно уведомление за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ - бул. „Владимир Вазов“ - Централна градска част - ж.к. „Овча купел“, Петап – подземно преминаване на трасето в северозападния участък, след р. Владайска и бул. „Овча купел“ от МС III 15 до МС III 16 се констатира, че няма основания да се изисква



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



провеждане на регламентираните с глава шеста от ЗООС процедури. Не са налични основания да се счита, че дейностите, включени в обхвата на ИП, могат да доведат до значителни отрицателни въздействия върху околната среда, вкл. промяната на ИП – отпадането на надземните естакади и подземното преминаване на трасето в района на ж.к. „Овча купел“, удовлетворява обществеността и ще допринесе за снижаване на шумовите нива и по-бързото и удобно придвижване на автотранспортния поток в района. При реализацията на ИП се спазват условията от Решение 10-ПР/2013 г. и приложимите изисквания за управление на отпадъците, генерирани по време на строителството и експлоатацията на втори етап на Трета метролиния. При посещението на място, което се проведе на 06.03.2018 г. е направен оглед от експертите, разработващи оценката и е установено кои от приложимите към настоящия момент на изпълнение мерки са изпълнени или се изпълняват.

6.1. Степен на изпълнение на мерките условията и мерките, заложените 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. Качество на атмосферния въздух

- Лот 3.1 на АМ „Струма“**

Предвид сезона и климатичните условия със слаби превалявания от дъжд, при които беше проведен огледът на място, не беше възможно да се установи дали се прилагат изискванията за допълнително оросяване на местата за съхранение на насипни материали и изкопани земни маси, на строителните участъци и временните пътища за достъп.

Транспортната техника е оборудвана с покривала и не се допуска извънгабаритно товарене. Не беше установена работа на празен ход на строителната техника и МПС.

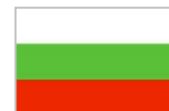
В рамките на Плана за собствен мониторинг на 23.01.2018г. от ЛИК „ЛИПГЕИ“ (Протокол №428А/24.01.2018г. за вземане на проби от атм. въздух-имисии) са проведени 24 часови пробовземания от обект: с. Българчево – км 359+000. Получените резултати по ФПЧ₁₀ (45,7 µg/m³) и азотни оксиди не показват превишения на нормите.

На 10.01.2018г. са проведени и пробовземания от пункт: с. Бело поле – км 358+000. Получените резултати по обща суспендирана прах и азотни оксиди не показват превишения на нормите.

На база горната информация може да се направи заключението, че качеството на атмосферния въздух в най-близко разположените населени места не е повлияно от строителството на Лот 3.1 на АМ Струма.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- **Лот 3.3 на АМ „Струма“**

Предвид сезона и климатичните условия със слаби преобладавания от дъжд, при които беше проведен огледът на място, не беше възможно да се установи дали се прилагат изискванията за допълнително оросяване на местата за съхранение на насипни материали и изкопани земни маси, на строителните участъци и временните пътища за достъп.

Транспортната техника е оборудвана с покривала и не се допуска извънгабаритно товарене. Не беше установена работа на празен ход на строителната техника и МПС.

За обектът има изготвен и съгласуван с компетентните органи План за собствен мониторинг, съгласно който, предмет на визуален и аналитичен мониторинг с различна периодичност са емисиите от прах и газовите емисии.

В изпълнение на Плана за собствен мониторинг, през периода 10.10.2017-20.10.2017г. ГД „Лабораторно-аналитична дейност“ към ИАОС е извършила анализ на качеството на атмосферния въздух в с. Долна Градешница, с. Струмьани, с. Дамяница чрез Мобилна автоматична станция. Средната стойност на измерената концентрация на ФПЧ₁₀ за с. Долна Градешница е 15 µg/m³ при норма от 50 µg/m³. При останалите контролирани замърсители – SO₂, CO, NO, NO₂, O₃ резултатите също са далеч от пределно допустимите норми.

Средната стойност на измерената концентрация на ФПЧ₁₀ за с. Струмьани е 27 µg/m³. При останалите контролирани замърсители резултатите също са далеч от пределно допустимите норми.

Средната стойност на измерената концентрация на ФПЧ₁₀ за с. Дамяница е 25 µg/m³, а за с. Микрево - 16 µg/m³. При останалите контролирани замърсители резултатите също са далеч от пределно допустимите норми.

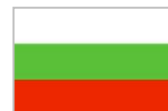
Горната информация дава основание да се направи заключението, че качеството на атмосферния въздух в най-близко разположените населени места не е повлияно от строителството на Лот 3.3 на АМ Струма.

- **Разширение на метрото в София - Трета метролиния - бул. „Владимир Вазов – Централна градска част – ж.к. „Овча купел“**

Проверката на място показва, че предписаните в Решенията по преценяване необходимостта от ОВОС условия и мерки се изпълняват стриктно, в т.ч. и в частта, отнасяща се до опазване качествата на атмосферния въздух. Всички посетени строителни площадки се оросяват при необходимост, снабдени са с водоструйки за измиване на гумите на товарните автомобили и са оградени с плътна ограда с h2.50m (вж. Снимка 17.) с което се изпълняват и изискванията на Решение №10-ПР/2013 „да се оросяват пътищата в строителните площадки при движението на автосамосвали и товарни автомобили. Да се използват плътни заграждения на площадките, за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



намаляване на страничното разсейване на прах и разпиляването на фини прахови частици“ както и на Решение №10-ПР/2015.



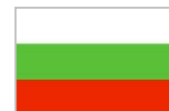
Снимка 17 Измиване на гумите на транспортната техника на преди напускане на строителната площадка. На заден план се виждат плътните ограждения, ограничаващи страничното разсейване на прах.

При проектирането и строителството на депо „Земляне“ е съобразена и мярката, постановена в Решение №10-ПР/2015 „Да се предвиди техническа възможност за работа на ремонтния и бояджийския цехове при затворени врати“.

Видно от следващата снимка (вж. Снимка 18) в ремонтния цех е изградена вентилация и е предвидена възможност за работа при затворени врати.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 18. Ремонтен цех в депо „Земляне“

- **Западна дъга на СОП, фаза 2**

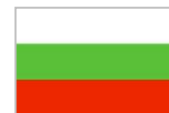
Обектът е изграден и е в експлоатация. Няма данни за установено отрицателно въздействие върху качествата на атмосферния въздух в периода на строителството. В документацията, изготвена по реда на ЗООС, не са предвидени условия и мерки за мониторинг на въздуха по време на експлоатацията на обекта. Очаква се подобряване КАВ по време на експлоатацията поради по-добрата организация на движението, по-голямата пропускателна способност и по качествено трасе, по което ще се движат автомобилите без задръствания и без работа на празен ход в задръстванията.

- **Проект за разширение на линия 2 на метрото, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ – Фаза 2**

Обектът е изграден и е в експлоатация. Няма данни за установено отрицателно въздействие върху качествата на атмосферния въздух в периода на строителството. В документацията, изготвена по реда на ЗООС, не са предвидени условия и мерки за мониторинг на въздуха по време на експлоатацията на обекта. Очаква се подобряване КАВ в района, т.к. по информация от Бенефициента за 2016 година превозените по участъка пътници са 984 731, а за 2017 г. – 2 769 282 пътника, което от своя страна неимуемо води до намаляване на автомобилния трафик.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



6.1.2. Води

- **Лот 3.1 на АМ „Струма“**

При посещението на място беше установено, че условията и мерките, постановени в решенията по ОВОС за обекта, които касаят компонента „Повърхностни води“ се изпълняват. В работните проекти са заложени и в момента се изграждат водостоци и отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води. За заетите в строителството са на разположение химически тоалетни. Налице са 4 бр. разрешителни за ползване на воден обект.

Съгласно изискванията на Решение №5-ПР/2015 за Преценка за ОВОС за Центъра за управление трябва да бъде осигурена вода за питейно-битови цели, отговаряща на нормативните изисквания. В хода на проектиране, местоположението на центърът за управление е променено и в момента се разработва ПУП, в който ще бъде изготвена и част „Водоснабдяване и канализация“.

Не е установено провеждане на ремонти на строителната техника и механизация или зареждане с горива на строителната площадка както и на площадката за престой и домукване на техниката.

За обекта има изготвен План за собствен мониторинг, в рамките на който се водят наблюдения на повърхностните води. Изготвен е Протокол от изпитване (№212А/30.10.2017г.) на водна проба от Виадукт над р. Струма при с. Бело поле – км 358+000 и мост над р. Струма на км 366+500 от Лаборатория за изпитване и калибриране „ЛИПГЕИ“. Резултатите от изпитването показват ниски стойности на неразтворени вещества и нефтопродукти.

- **Лот 3.3 на АМ „Струма“**

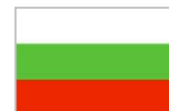
И тук, както при Лот 3.1 при посещението на място беше установено, че условията и мерките, постановени в решенията по ОВОС, които имат пряко отношение към повърхностните води се изпълняват.

Налични са разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на нови системи и съоръжения и един бр. разрешително за заустване на етап проектиране на обект „Площадки за отдых 3 и 4 на АМ „Струма, Лот 3.3, с. Струмани. Към момента на посещението са завършени пет моста, в т.ч. и двете големи мостови съоръжения над р. Струма на които предстои полагане на асфалтово покритие.

Площадките за отдых са снабдени с водопровод, който, след съгласуване с ВиК, е захранен от водопровода на с. Струмани, с което са изпълнени изискванията на условие 3 от Решение №6-ПР/2015 за Преценка за ОВОС. Положена е канализация и е предвидено изграждане на ЛПСОВ, с което на практика спомага да се изпълняват условията за опазване на водите от замърсяване по време на експлоатацията.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



За обектът е изготвен и съгласуван План за собствен мониторинг, в рамките на който се водят наблюдения на повърхностните води. Беше представен Протокол от изпитване (№262Г/08.12.2017г.) на водна проба от мост над р. Бистрица на км 420+500 изготвен от Лаборатория за изпитване и калибриране „ЛИПГЕИ“. Резултатите от изпитването показват ниски стойности на неразтворени вещества и нефтопродукти.

Изградени са водостоци и отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води (вж. Снимка19) както и каломаслоуловители.



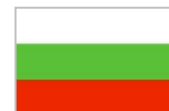
Снимка 19. Отводнителни канавки и каломаслоуловител

- **Трети метродиаметър**

В Решенията, издадени по реда на гл.VI от ЗООС за обекта няма конкретни условия и мерки, насочени за опазване на повърхностните води. Въпреки това, при посещенията на място беше установено, че са взети предвид мерките, заложили в документацията по Преценяване необходимостта от ОВОС на Трети метродиаметър, а именно: изградени са каломаслоуловители, които улавят отпадъчните води от миенето на напускащите строителната площадка транспортни средства. За заетите в строителството са осигурени химически тоалетни, които се обслужват ежемесечно на база сключени договори. Станционните и транзитни водотливни станции са проектирани и се



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



изградят съгласно препоръките. Изградени са и противопожарните инсталации в депо „Земляне“ (вж. Снимка 20.)



Снимка 20. Противопожарна инсталация в депо „Земляне“

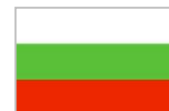
6.1.3. Очаквани въздействия от решенията по ОВОС за проектите по ОПТТИ върху компонентите „Подземни води“, „Земни и почви“ и „Земни недра и минерално разнообразие“

- **Лот 3.1 на АМ „Струма“. Подучастък Лот 3.1.1 от km 359+000 до km 366+000 и от km 370+460 до km 376+000**

Общо засегнатата площ за реализация на Лот 3.1 е 2437,977 дка в осем населени места. От тях около 78 % са земеделски земи и 12 % горски територии. Основно се засягат общински земи - около 48 %, частни - 26 %, държавни - 16 %, съсобственост, стопанисвана от общината и обществени организации - 10 %. Освен това 10,821 дка. са площи с ограничено ползване за реконструкция на линейни мрежи на различни ведомства. Площите за промяна на предназначението са 2303 дка. По данни на АПИ площта на отчуждените земи е 658 дка.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



При посещенията на място не бяха констатирани нарушения. Не са констатирани нарушения и при периодичните проверки на контролните органи. По отношение третирането на земните маси, в Констативен протокол на РИОСВ-Благоевград № 12-05/19.12.2017 г. за Лот 3.1 от km 359+068 до km 365+500 са направени следните констатации:

- ✓ „Представен е договор от 30.08.2017 г. сключен между „Агромах“ ЕООД и „Бистрица“ ООД за депониране на земни маси в имоти с № 000060 и 000089, землище на с. Мощанец (същите представляват иззети от минал добив на баластра площи, впоследствие завирени, съответно с площ 29,19 дка и 27,92 дка)“;
- ✓ Хумусният пласт се отнема и временно се съхранява;
- ✓ Не се констатират прояви на негативни процеси като свлачища, срутища, ерозия.

Използването на земните маси за рекултивация на нарушени терени е в унисон с изискванията за управление на строителните отпадъци. Терените за депониране на земните маси не засягат защитени зони от Natura 2000, респективно не е приложена и мярка 13 от Решението за преценяване необходимостта от ОВОС съгласно която „Границите на депата, граничещи със ЗЗ, да бъдат обезопасени срещу срутване на земни и скални маси в разположените в границите на зоната дерета“.

Проектната оптимизация на трасето на автомагистралата изключва въздействие върху добива на инертни материали от находище „Благоевград“ .

- **Лот 3.3 на АМ „Струма“ - от km 397+000 до km 420+624**

Общо засегнатата площ за реализация на Лот 3.3 е 2217,825 дка в девет населени места. От тях над 92 % са земеделски земи, няма засегнати горски територии. Основно се засягат частни земи - около 62 %, общински - 28 %, държавни - 4,8 %, съсобственост, стопанисвана от общината и обществени организации - 5,2 %. Освен това 36,281 дка са площи с ограничено ползване за реконструкция на линейни мрежи на различни ведомства. Площите за промяна на предназначението са 2131 дка. По данни на АПИ площта на отчуждените земи възлиза на 1410 дка.

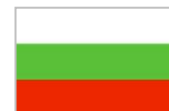
От проведените на място проверки от страна на компетентния орган – РИОСВ-Благоевград (Констативни протоколи № 06-05/15.12.2016 г. и № 08-07/10.08.2017 г.) не са установени отклонения от предписаните мерки. Описано е, че е „определено депо за трайно съхранение на излишните земни маси. Площта на депото е 130,49 дка съгласно представен „План (проект) за депата“. Установено е, че хумусният пласт се отделя и съхранява с цел последващо възстановяване на средата.

Направени са следните констатации:

- ✓ извършват се строителни дейности по рекултивацията на инженерните мрежи и стабилизиране на земните основи;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- ✓ изготвен е план за собствен мониторинг, който е съгласуван от РИОСВ с изх. № 368(3)/14.07.2016 г и утвърден от ИАОС с изх. № 2042/26.07.2017 г. Водят се дневници в които се вписват наблюдения върху повърхностните води. Сключен е договор с „Пехливанов инженеринг“ ООД, гр. София за комплексен мониторинг на повърхностните и отпадъчните води в съответствие с изискванията на утвърдения план;
- ✓ не са установени нарушения и замърсявания извън обхвата на строителния обект. -организирано е временно депо за земни маси в близост до пътен възел Сандански (по десния бряг на р. Санданска Бистрица“) в имот № 57176-0345 и № 57176-090-005 в землището на с. Поленица и имот № 43565-010-004 в землището на с. Лешница, за което е получено съгласие от кмета на гр. Сандански с писма изх. № 70-00-72/23.01.2017 г и изх. № 70-00-884(1)/09.12.2016 г;
- ✓ налице е изготвен и представен в РИОСВ План за действие при аварийни ситуации;
- ✓ извършено е предварително отнемане и депониране на хумусния пласт. Някои участъци на скатовите изкопи и насипи са покрити с хумус в зависимост от хода на строителните работи;
- ✓ не се констатира проява на негативни процеси като свлачища, срутища и др.;

Съгласно изискванията на изготвения за обекта „План за собствен мониторинг“ е проведено изпитване на осем почвени проби от дълбочина 0-10 см и 10-40 см от Мониторингов пункт (МП) „База Кресна“, МП на км 418+100, МП на река Лешнишка и МП близо до комплекс „Мамин Кольо“ (Протокол от изпитване №262Г-1/08.12.2017г. на Лаборатория за изпитване и калибриране „ЛИПГЕИ“). Характеристиките за изпитване са активна реакция/pH и Нефтопродукти. Не са установени превишения.

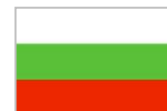
Проектната оптимизация на трасето на автомагистралата изключва въздействие върху находищата „Градешница и „Припечене, участък „Делчево“.

- **Софийски околовръстен път (СОП)- Западна тангента - разширение и реконструкция и изместване на съоръжения на съществуваща инфраструктура**

Обектът е пуснат в експлоатация на 13.09.2016 г. Общата площ, която обхваща трасето на Софийски околовръстен път - Западна тангента, обект на реконструкция и разширение, заедно с площта на комуникационно-транспортните възли, възлиза на около 800 дка. Имотите през които преминава СОП са преобладаващо частната собственост. За разпределението на собствеността по вид е направен 200-метров буфер, резултатите от който са дадени в следващата таблица:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| Вид собственост | Дка | % |
|--------------------------|----------------|------------|
| Държавна публична | 270.43 | 7,64 |
| Държавна частна | 54.08 | 1,52 |
| Обществени организации | 637.67 | 18,02 |
| Общинска публична | 140.11 | 3,96 |
| Общинска частна | 274.09 | 7,75 |
| Стопанисвано от общината | 15.14 | 0,43 |
| Съсобственост | 169.98 | 4,82 |
| Частна | 1976.38 | 55,86 |
| Общо | 3537.88 | 100 |

Освен това, за изместване и реконструкция на съоръженията на други ведомства се засягат ниви частна и общинска собственост. Общата площ за промяна на предназначението е 0,037 дка, от които 0,024 дка в землището на р-н Люлин-СО и 0,013 дка в землището на с. Мрамор, р-н Връбница-СО. Общата площ на земята за учредяване на сервитут е 13,821 дка от които 5,405 дка в землището на р-н Люлин и 8,416 дка в землището на с. Мрамор, р-н Връбница на Столичната община. Общата площ на отчуждените земи е 340 дка.

Трасето на СОП не засяга:

- ✓ почвеното плодородие на съседни райони;
- ✓ проучени и утвърдени запаси на природни богатства;
- ✓ водоизточници на подземни води за питейно-битово водоснабдяване и техни охранителни зони.

- **Разширение на метрото в София - Трета метролиния - Бул. „Ботевградско шосе - бул. „Владимир Вазов – Централна градска част – ж.к. „Овча купел“**

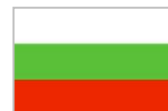
Трасето на метрото не пресича поземлени имоти, а само застроена територия с улична пътна мрежа, инфраструктурни съоръжения и сервитутни зони. Комуникациите за нормалното ѝ функциониране са с максимална отдалеченост от жилищни сгради и блокове.

За изграждане на метроучастъците и метростанциите не се планира да се отчуждават недвижими частни имоти или части от тях, които се засягат непосредствено от предвиденото строителство. В случаите, когато това се налага отчуждаването на засегнати частни имоти ще се извършва след подробна преценка.

Засегнатите имоти в участъка са предимно държавна и общинска собственост. Представяват предимно улична пътна мрежа, инфраструктурни съоръжения и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



сервитутни зони. Съгласно Закона за общинската собственост за тях не се предвижда отчуждаване, а само промяна в предназначението.

В обхвата на трасето на метрото не попадат земеделски земи, по смисъла на Закона за собствеността и ползването на земеделски земи. Основният тип земеползване е свързано с урегулирани поземлени терени, отредени за гражданско строителство и озеленяване, както и за изграждане на специализирана инфраструктура.

При реализацията на трети метродиаметър не се предвижда:

- ✓ разработването на кариери за инертни строителни материали за нуждите на строителството, както и използването на подземни води или местни водоизточници за питейни или промишлени цели;
- ✓ формиране на производствени отпадъчни води. Предвидена е система за улавяне на формиращите се битово-фекални води от санитарните възли в метростанциите и контролирано изпускане в колекторните шахти на канализационната система на гр. София;
- ✓ директно водовземане от повърхностен или подземен водоизточник за промишлени и битови цели;

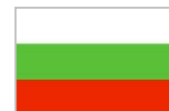
Трасето на метрото не засяга санитарно-охранителни зони, около водоизточници и съоръжения за питейно-битово водоснабдяване и водоизточници на минерални води, определени по реда на Наредба №3 /16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно битово-водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;

След приключване на строителните работи се предвижда възстановяване и благоустрояване на уличната инфраструктура, като се изградят тротоари и подлези за достъп до метростанциите. Там, където се засягат зелени площи, се планира провеждане на рекултивационни мероприятия за възстановяване на нарушените терени в първоначален вид.

Трасето преминава през градски терени, където по-голяма част от почвите са антропогенизирани. По време на строителството се очаква пряко, обратимо, краткотрайно отрицателно въздействие върху тях, предимно около метростанциите от отъпкване, замърсяване с строителни отпадъци и други антропогенни дейности. По време на изкопните работи, там където е възможно, ще се изнемва разделно хумусният слой за рекултивация на нарушените терени около метростанциите. При добра организация на строителството и строг контрол негативните въздействия върху почвите ще са незначителни.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



По време на експлоатацията се очаква въздействие от евентуално замърсяване на почвите с битови отпадъци – хартии, отпадъчни хранителни продукти и др., което се очертава като незначително при изпълнение на съответните мерки по почистването на терените около метростанциите.

Не се очаква неблагоприятно въздействие върху земните недра, минерални или други ресурси.

Не се очаква значимо отрицателно въздействие върху повърхностните води в района, които биха рефлектирали и върху останалите компоненти на околната среда;

Дейностите по отводняване, по време на строителството, съобразени с резултатите от проучвателните хидрогеложки работи и базиращите се върху тях проектни решения, не са в състояние да повлияят върху режима на подземните води.

При строителството на метростанциите е възможно разкриване на запаси от инертни строителни материали (баластра), които биха могли да се използват при обратното засипване на изградените конструкции, след провеждане на необходимите анализи за окачествяването им по БДС.

6.1.4. Биоразнообразие

- **Обект АМ „Струма”, ЛОТ 3.1 и ЛОТ 3.3**

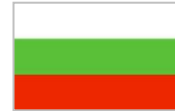
ЛОТ 3.1

ЛОТ 3.1 е в процес на строителство. Към момента са изпълнени около 10% от строителните дейности. Строителството е в начален етап, като за момента няма изцяло изградени съоръжения за опазване на биоразнообразието (вж. Снимка 21 и 22). Извършва се подготовка на трасето, отнемане на хумуса, разчистване на дървесна и храстова растителност, насипи в участъка Зелен дол – Покровник и земни откоси след км 364+000.

Мярката: „Преди започване на строителството екип от херпетолози да събере всички останали вътре в оградените пространства костенурки, жаби, змии и др. животни, които да се освободят на възможно най-близките подходящи местообитания” е изпълнена и предаден отчет на Възложителя.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

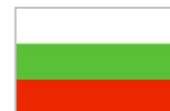


Снимка 21. Съоръжение при км 364+000





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 22. Земни откоси след км 364+000

ЛОТ 3.3

ЛОТ 3.3 е в процес на строителство. Към момента са изпълнени около 60% от строителните дейности.

Изпълнение на условията и мерките от Решение № 6-ПР/2015 за преценка за ОВОС.

Условие 9. Многовидовите проходи за земноводни, влечуги и бозайници са изпълнени частично.

- Началните проходи при км 397+150 и 397+350 не са изпълнени поради липса към момента на строително разрешение за този участък.
- От км 397+625 до км 407+395 са изпълнени както следва:
 - км 397+625 тръбен проход с прокар до него (снимка 23)
 - км 398+380 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани (снимка 24)
 - км 400+480 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани (снимка 25)
 - км 401+326 тръбен проход
 - км 401+580 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 401+918 кахон (4x2,5) с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 402+280 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 403+820 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 404+120 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 404+400 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 406+100 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 406+260 кахон с пътека за земноводни и влечуги отстриани
 - км 407+395 тръбен проход с диаметър 1,5 м.

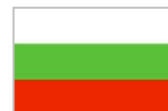
Тръбните проходи са запълнени с пръст до 2/3 от профила си. Кахоните, с изключение на км 401+918, са с размер 2x2 м. Канавките в този участък са направени, маслоуловителите са вкопани (снимка 26) и е залесено около проходите. Мрежите и плътните прегради около проходите и от км 407+000 до км 411+300 все още не са изградени.

Условие 10. Изпълнено е преди започване на строителните дейности. Докладът е предаден на Възложителя.

Условие 11. Изпълнителя няма такива депа и поставянето на гладки прегради около тях не е необходимо.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



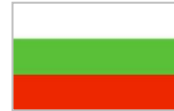
Условие 12. Мостовите съоръжения са изградени, но мрежите за намаляване смъртността на птиците, двустранно по 50 м от страни на тях, все още не са поставени.



Снимка 23. Тръбен проход при км 397+625



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

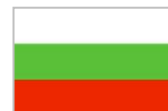


Снимка 24. Кахон с пътека за земноводни и влечуги отстрани





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 25. Кахон, маслоуловител и проход за преминаване на животни над него.



Снимка 26. Маслоуловител

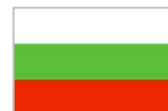
ЛОТ 3.1

Констатирани нарушения, мерки и препоръки.

Около км 364+000 са складирани земни маси и инертни материали, които частично засягат водното огледало в местност Бистрака (снимка 27). Препоръчително е да се запазят максимално водните огледала.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

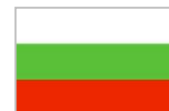


Снимка 27. Насипване на земни маси и инертни материали във водното огледало в местн. Бистрака.

Непосредствено до коритото на р. Струма се извършва разчистване на дървесна и храстова растителност. Изсичане на крайречни тополи (снимка 28).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 28. Разчистване на крайречна дървесна и храстова растителност в непосредствена близост до коритото на р. Струма. N 41°57,697 E 23°06,122

За ЛОТ 3.3 е записана мярка за трикратно събиране, улавяне и преместване на представители на херпетофауната. Препоръчваме в участъците където все още не е започнало строителството, отново да се извърши оглед на терена за целеви видове влечуги, след 1.04.2018 г.

ЛОТ 3.3

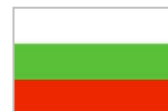
Констатирани нарушения, мерки и препоръки.

Изградените многовидови проходи за земноводни, влечуги и бозайници не кореспондират с километрите предписани в условие 9 от Условието и мерките от Решение № 6-ПР/2015 за преценка за ОВОС.

Необходимо е входовете и изходите на маслоуловителите да имат мрежи против попадане в тях на земноводни, влечуги и дребни бозайници (Снимка 29).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Снимка 29. Небезопасен вход на маслоуловител

6.1.5. Отпадъци

- **Лот 3.1 и 33 на АМ „Струма“**

При посещението на място не беше установено разпиляване на отпадъци извън строителните площадки. Има изготвени Планове за управление на отпадъците от строителството, които са съгласувани с компетентните органи и се изпълняват стриктно.

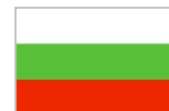
Налични са схеми и отговорни лица за събиране, временно съхранение и предаване на отпадъци, налични са и сключени договори за сметосъбиране и сметоизвозване на битови отпадъци и за предаване на отпадъци на лицензирани фирми.

- **Разширение на метрото в София - Трета метролиния - бул. „Владимир Вазов – Централна градска част – ж.к. „Овча купел“**

При посещението на място не беше установено разпиляване на отпадъци. Има изготвени Планове за управление на отпадъците от строителството, които са съгласувани с компетентните органи и се изпълняват стриктно. Земните маси от МС 5 се изхвърлят в депо „Враждебна“, като не се използват в строителството. За МС 11 е изградено временно депо в двора на Военна академия, като изкопът е изолиран с



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



изолиран с шпунтова стена, за да не пропуска вода. Временно депо е изградено и за депо Земляне, като то вече не се експлоатира и предстои да бъде рекултивирано.

- **Западна дъга на СОП, фаза 2**

Обектът е изграден и е в експлоатация. При посещението на място не беше установено разпиляване на отпадъци в габарита на трасето

6.1.6. Недвижими културни ценности

- **Лот 3.1 и 33 на АМ „Струма“**

Въпреки, че в Решенията за Преценка за ОВОС няма условие или мярка, отнасяща се до Недвижимото културно наследство в изпълнение на Мярка 8 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г., с което е съгласувана ОПТТИ „За новите участъци на обектите на линейната пътна и железопътна инфраструктура да се осигури извършването на археологически проучвания по отношение на недвижими културни ценности, както и провеждането на мониторинг по време на строителството“ Бенефициентът е възложил провеждане на предварителни и спасителни археологически проучвания:

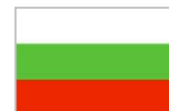
- Договор от 23.03.2017г. за извършване на предварителни археологически проучвания по трасето на Лот 3.1 на обекти Зелендол 2, м. Ширините (от км 359+500 до 360+1300) и Мощанец 1 (от км 362+000 до 363+400);
- Договор от 02.09.2016г. за извършване на предварителни археологически проучвания по трасето на Лот 3.1 на обекти Мощанец 2 (от км 363+400 до 363+500) и Мощанец 3 (от км 363+650 до 363+700);
- Договор от 14.07.2016г. за извършване на спасителни археологически проучвания по трасето на Лот 3.3 на обекти №10-№14 и предварително проучване на обект №15 (от км 417+240 до 417+560) и обект №16 (от км 419+670 до 420+384);
- Договор от 30.11.2016г. за извършване на пълно спасително археологическо проучване по трасето на Лот 3.3 от км 408+375 до 408+400);
- Договор от 18.07.2017г. за извършване на пълно спасително археологическо проучване по трасето на Лот 3.3, обект №13 от км 415+200 до 415+300).

Посочените договори са гаранция за опазване на НКН по трасето на обекта.

През 2017 г. за извършване на археологически проучвания по трасето на автомагистралата са осигурени около 4,5 млн. лв. с ДДС. Изграждането на лот 3.3 от АМ „Струма“ – „Кресна – Сандански“ засяга около 49% от праисторическото селище. През 2017 г. е извършено цялостно проучване върху площ от 90 дка. Разцветът на селището край Дамяница е в края на късния неолит и в този период е широко разпространена рисувана керамика. Открита е изложба с находки, открити при



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



строителството на АМ „Струма“, както при Лот 3.3., талка и в близост до селата Покровник и Мощанец, край Благоевград - част от лот 3.1. „Благоевград – Крупник“.

- **Разширение на метрото в София - Трета метролиния - бул. „Владимир Вазов – Централна градска част – ж.к. „Овча купел“**

Съгласно изискванията, поставени в Решение №10-ПР / 2015 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда „Строителните работи (по третата метро линия) да бъдат предшествани от теренни археологически проучвания по реда на Правилника за провеждане на теренни археологически проучвания в Република България“. По информация от Изпълнителя на обекта е направена справка, която показва, че по трасето няма и не се очаква разкриване на археологически находки. Все пак, при евентуално разкриване на такива, е предвидено преустановяване на работа и провеждане на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките.

- **Западна дъга на СОП, фаза 2**

Обектът е изграден и е в експлоатация. Няма данни за установени археологически находки в обхвата на трасето.

- **Проект за разширение на линия 2 на метрото, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ – Фаза 2**

Обектът е изграден и е в експлоатация. Няма данни за установени археологически находки в обхвата на трасето.

6.1.7. Шум

- **АМ „Струма“ – ЛОТ 3.1 и ЛОТ 3.3**

ЛОТ 3.1

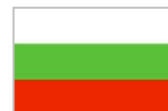
В Решение на МОСВ №5 – ПР/2015 г. (т. II.6) са посочени населените места – обекти на наднормено шумово въздействие от страна на транспортния поток по АМ, в разглеждания участък – с. Покровник и гр. Симитли – кв. Ораново. За тях е предвидено разработване на проекти за шумозащитни съоръжения.

Към настоящия момент, в този участък на АМ се извършва строителство като са изпълнени около 10 % от предвидените работи. По информация от Изпълнителя, на този етап не е започнало проектиране на шумозащитните съоръжения.

ЛОТ 3.3



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



В Решение на МОСВ №6 – ПР/2015 г. (т. II.8) са посочени населените места – обекти на наднормено шумово въздействие от страна на транспортния поток по АМ, в разглеждания участък – с. Долна Градешница, с. Струмяни, с. Микрево, с. Дамяница, гр. Сандански (жилищни сгради в промишлена зона, в района на ж.п. гарата). За тях е предвидено разработване на проекти за шумозащитни съоръжения.

Решението се изпълнява. Съгласно Констативен протокол № 06-05/15.12.2016 г. на РИОСВ гр. Благоевград, са изготвени проекти за шумозащита за териториите на с. Долна Градешница, с. Струмяни и мотел при км 409+700.

Съгласно Констативен протокол № 08-07/10.08.2017 г. на РИОСВ гр. Благоевград, за близките до пътното трасе жилищни сгради е изготвен акустичен проект, в който е определен видът на съоръженията. По информация от Изпълнителя е изготвен проект за шумозащита и за територията на с. Микрево.

Към настоящия момент, в този участък на АМ е извършена около 60 % от общата строителна дейност. В изпълнение на утвърдения План за собствен мониторинг, от акредитирана лаборатория ЛИК „ЛИПГЕИ“ към „Пехливанов инженеринг“ ООД са проведени измервания в реални условия, на нивата на шума, излъчван в околната среда от строителните площадки, достигащ до най- близките жилищни зони на селата Микрево, Дамяница, Долна Градешница и Струмяни. Измерените нива на шум са в границите 43 dBA - 54 dBA и са под регламентираната гранична стойност за шум, за жилищни зони, за дневен период - 55 dBA (Протоколи №271 Г и №271 Г.1, от 22.11.2017 г. , и Протоколи №331 Г и №331 Г.1, от 11.12.2017 г.).

- **Софийски околновръстен път (СОП)**

Съгласно плана за изпълнение на пътя, за фаза 2, в близост до трасето му няма територии и зони с нормиран шумов режим.

- **Разширение на метрото в гр. София**

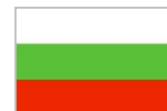
Разширението на метрото в гр. София предвижда Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. „Владимир Вазов“ – Централна градска част – ж.к. „Овча купел“ – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток, по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо, на територията на район „Красно село“.

Източник на шум в околната среда, в етап експлоатация, ще бъде депо с две покрити халета за домуване на метротовлаковете и за ремонтни дейности.

В Решение на МОСВ №10 – ПР/2015 г. е предвидено разработване на цялостен и подробен акустичен проект, с отчитане на кумулативния ефект от едновременната



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



работа на метродепото и съществуващия гараж Земляне. Към настоящия момент, „Метрополитен“ ЕАД организира възлагане на проектирането на шумозащитата.

Понастоящем, строежът на халетата на депото е във финална фаза. Изградени са многопластови фасадни (ограждащи) стени с добри термо и звукоизолиращи показатели. „Метрополитен“ ЕАД е в процес на възлагане на проектиране на шумозащита за депото и близките участъци от метролинията. От „Метрополитен“ ЕАД е установена връзка с фирмата „Сименс“, за производство и доставка на последния модел метровакове, със съвременни технически, вкл. акустични показатели.

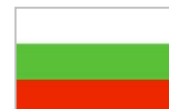
5.1. Протоколи от посещенията на място

Таблица 1. ПРОТОКОЛ ОТ ПОСЕЩЕНИЕ НА МЯСТО - ЛОТ 3.1 НА АМ „СТРУМА“ (ЧЕК ЛИСТ 1)

| ПРОЕКТ | ЛОТ 3.1 НА АМ „СТРУМА“ | | |
|--|--|---|---|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Строителство, Изпълнени 10% от строителните работи | | |
| Условия и мерки от Решение №5-ПР/2015 за Преценка за ОВОС | Изпълнение ДА НЕ | | КОМЕНТАР |
| Преди започване на строителни дейности да се съгласува схема на движение на транспортните машини за строителни материали и отпадъци | ✓ | | По информация от Изпълнителя схемата е съгласувана |
| При проектирането да се извърши преценка за възможностите за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори за подложеното на неблагоприят. в-вие население, от едновременното движение на МПС по участъка, така и по път Е-79, а на определени места и в резултат от движение на влакови композиции като се предложат адекватни мерки за намаляване на въздействието, които да се изп. по време на строителството | ✓ | | Изпълнено по отношение фактор „Шум“ |
| Да се разработят акустични проекти, като в Симитли проекта да се изпълни така, че да защитава жилищните сгради и от двете трасета | | ✓ | Изготвянето им предстои. Най-близко разположените населени места са с. Покровник, и град Симитли |
| На Центъра за управление да се осигури вода за ПБ цели, отговаряща на нормативните изисквания | ✓ | | В момента се разработва ПУП за Центъра за управление, местоположението му е променено. |
| При реконструкция на пътен възел при Симитли, в който е разположен водоизточник за ПБВ и неговия пояс 1, да | ✓ | | Все още не е достигнат този етап от изпълнение на проекта, но водоизточникът е взет предвид при проектирането |



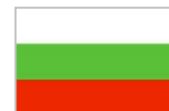
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ПРОЕКТ | ЛОТ 3.1 НА АМ „СТРУМА“ | | |
|---|--|-----|---|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Строителство, Изпълнени 10% от строителните работи | | |
| Условия и мерки от Решение №5-ПР/2015 за Преценка за ОВОС | Изпълнение ДА НЕ | | КОМЕНТАР |
| се предвидят мерки СР да се извършват така, че да не повлияят неблагоприятно на водоизточника | | | |
| След пускане в експлоатация да се извърши контрол на КАВ. При необходимост да се предвидят доп. мерки – напр. озеленяване | --- | --- | Неприложимо на този етап |
| Да се разработи План за собствен мониторинг на КАВ с препоръчани мерки при установяване на наднормено замърсяване | --- | --- | Неприложимо на този етап |
| След пускане в експлоатация да се извършат контролни замервания на екв.нива на шум зад шумозащитните съоръжения | --- | --- | Неприложимо на този етап |
| След пускане в експлоатация да се извършва собствен мониторинг на екв. нива на шум в най-близко разположените жилищни територии | --- | --- | Неприложимо на този етап |
| На база на получените резултати да се анализира и направи окончателна оценка за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори за подложено на неблагоприят. в-вие население | --- | --- | Неприложимо на този етап |
| В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници (от км 362+200 до км 366+200 и от км 368+900 до км 371+400 както и около порталите на тунела, включително временни пътища, и около депата-площадки за излишни земни и скални маси да се поставят плътни, гладки прегради с височина надземната повърхност 400 мм и вкопани в земята на 150 мм, преди започване на строителството | √ | | Съгласуван с херпетолози е проектът за депата и площадките за земни маси и депа |
| Преди започване на строителството екип от херпетолози да събере всички останали вътре в оградените пространства костенурки, жаби, змии и др. животни, които са се освободят на възможно най-близките подходящи местообитания | √ | | Изготвен и наличен е доклад от херпетолози |
| В отсечката от км 368+900 до км 371+400 да се предвидят още 4 допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни – тръбни или правоъгълни, с ширина 1,5 м или 1,0 | √ | | Етапът предстои |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



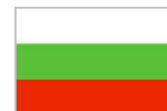
| ПРОЕКТ | ЛОТ 3.1 НА АМ „СТРУМА“ | | |
|---|--|-----|---|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Строителство, Изпълнени 10% от строителните работи | | |
| Условия и мерки от Решение №5-ПР/2015 за Преценка за ОВОС | Изпълнение ДА НЕ | | КОМЕНТАР |
| съответно, проектирани така, че да не се наводняват | | | |
| Мостовото съоръжение на р. Струма да се обезопаси с мрежи с височина 4 м. и от двете страни с цел намаляване риска от смъртност за птици и прилепи | √ | | Предвидено е изграждането им, етапът предстои |
| Границите на депата, граничещи със 33 да бъдат обезопасени срещу срутване на земни и скални маси в разположените в границите на зоната дерета | √ | | Депата не граничат със 33 |
| Тъй като в ПУРБ 2010-2015 не са разписани конкретни забрани за дейностите, предмет на ИП, по отношение на ПВТ е необходимо при проектиране на съоръженията да се предприемат мерки, обезпечяващи водите в подземните водни тела от замърсяване при изграждането и експлоатацията им | √ | | ПВТ са взети предвид при проектирането |
| Да се направят постъпки пред БДЗБР за издаване на разрешителни за ползване на воден обект за всеки един от тях (подпорни стени, мостове, водостоци и др.) съгл. Разпоредбите и ачл.46, ал.1, т.1-б от ЗВ | √ | | |
| Издаване на разрешителни за ползване на воден обект на основание чл.46, ал.1, т.3 от ЗВ за заустяване на формираните отпадъчни води | √ | | |
| Провеждане на процедура за издаване на разрешително по реда на чл.44 от ЗВ в случай на водовземане от р.Струма или друг воден обект | --- | --- | Не се предвижда водовземане |
| Да се съблюдават изискванията предвид местоположението на ИП спрямо концесионна площ за добив на инертен материал от находище „Благоевград“ | √ | | По данни от Изпълнителя концесията е изчерпана, съществува възможност да депониране на земни маси в котлованите |

Таблица 2. ПРОТОКОЛ ОТ ПОСЕЩЕНИЕ НА МЯСТО - ЛОТ 3.3 НА АМ „СТРУМА“

| ПРОЕКТ | ЛОТ 3.3 НА АМ „СТРУМА“ |
|--------|------------------------|
|--------|------------------------|



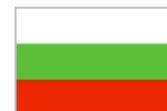
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Строителство, Изпълнени 60% от строителните работи | |
|--|--|--|
| Условия и мерки от Решение №6-ПР/2015 за Преценка за ОВОС | Изпълнение ДА НЕ | Коментар |
| Преди започване на строителни дейности да се съгласува схема на движение на транспортните машини за строителни материали и отпадъци | ✓ | По информация от Изпълнителя схемата е съгласувана |
| При проектирането да се извърши преценка за възможностите за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори за подложеното на неблагоприят. в-вие население, от едновременното движение на МПС по участъка, така и по път Е-79, а на определени места и в резултат от движение на влакови композиции като се предложат адекватни мерки за намаляване на въздействието, които да се изп. по време на строителството | ✓ | |
| Да се разработи акустичен проект за определяне местоположението и вида на шумозащитните съоръжения | ✓ | Разработен е за км 408 – км 411 |
| При определяне вида на съоръженията да се вземе предвид и близостта на жилищните сгради до пътното платно | ✓ | Проектът е съобразен с близостта на населени места с. Долна Градешница, с. Микрево, с. Струмяни, с. Дамяница |
| При определяне местоположението на съоръженията да се вземе предвид и близостта на път Е-79 | ✓ | |
| На предвидените площадки за отдих да се осигури вода за ПБ цели, отговаряща на нормативните изисквания | ✓ | Изграден е водопровод, захранен от мрежата на Струмяни, след съгласуване с ВиК |
| След пускане в експлоатация да се извърши контрол на КАВ. При необходимост да се предвидят доп. мерки – напр. озеленяване | --- | Неприложимо на този етап |
| Да се разработи План за собствен мониторинг на КАВ с препоръчани мерки при установяване на наднормено замърсяване | --- | Неприложимо на този етап |
| След пускане в експлоатация да се извършат контролни замервания на екв.нива на шум зад шумозащитните съоръжения | --- | Неприложимо на този етап |
| След пускане в експлоатация да се извършва собствен мониторинг на екв. нива на шум в най-близко разположените жилищни територии | --- | Неприложимо на този етап |
| На база на получените резултати да се анализира и направи окончателна оценка за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите | --- | Неприложимо на този етап |



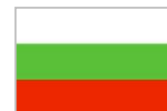
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ПРОЕКТ | ЛОТ 3.3 НА АМ „СТРУМА“ | | |
|---|--|-----|--|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Строителство, Изпълнени 60% от строителните работи | | |
| Условия и мерки от Решение №6-ПР/2015 за Преценка за ОВОС | Изпълнение ДА НЕ | | Коментар |
| фактори за подложеното на неблагоприят. в-вие население | | | |
| В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници при км 397+150, км 397+350, км 397+650, км 398+350, км 401+350, км 402+980, км 404+480, км 405+125, км 407+400, км 408+100, км 410+100, км 410+700, км 411+150, км 411+575, км 412+450, км 412+800, км 413+200, км 415+350, км 417+280, ако няма други подходящи съоръжения да се предвидят допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни – тръбни или правоъгълни, с ширина 1,5 м или 1,0 съответно, проектирани така, че да не се наводняват | √ | | Изградени са на км 397+650, км 398+350, км 401+350, км 402+980, км 404+480, км 405+125, км 407+400, км 408+100, км 410+100, км 410+700, км 411+150 Останалите все още не са започнати |
| Тръбните проходи да са запълнени с пръст или пясък до 2/3 от профила; отсечките от трасето около тези проходи (или други подходящи съоръжения, предвидени по проект) на 50 м преди тях и на 50 м след тях, а от км 407+000 до км 411+300 по цялата дължина, двустранно, да се оградят с плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 1300 мм, и вкопани в земята на 150 мм; отворите на проходите да са извън тези прегради | √ | | |
| Преди започване на строителството по трасето и около депата екип от херпетолози да събере трикратно наличните екземпляри животни, които са се освободят на възможно най-близките подходящи местообитания | √ | | Изготвен е доклад от херпетолог |
| Около депата, преди започване на подготовката и експлоатацията им, да се поставят плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 400 мм, и вкопани в земята на 150 мм | √ | | Няма депа |
| Предвидените мрежи с височина 4 м за мостовете над р. Струма за намаляване на риска от смъртност за птици да бъдат удължени двустранно с по 50 м в двата края | √ | | Предвидено е изграждането им, етапът предстои |
| Границите на депата, граничещи със 33 да бъдат обезопасени срещу срутване на земни и скални маси в разположените в | --- | --- | |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

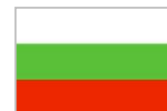


| ПРОЕКТ | ЛОТ 3.3 НА АМ „СТРУМА“ | | |
|--|--|--|---|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Строителство, Изпълнени 60% от строителните работи | | |
| Условия и мерки от Решение №6-ПР/2015 за Преценка за ОВОС | Изпълнение ДА НЕ | | Коментар |
| границите на зоната дерета | | | |
| Да се направят постъпки пред БДЗБР за издаване на разрешителни за ползване на воден обект съгл. Разпоредбите и ачл.46, ал.1, т.1-6 от ЗВ във връзка с изграждане на съоръженията, предвиждащи пресичане на повърхностни водни обекти | √ | | Съоръженията вече са изградени |
| Издаване на разрешителни за ползване на воден обект на основание чл.46, ал.1, т.3 от ЗВ за заустване на формираните отпадъчни води | √ | | |
| При необходимост от водовземане от повърхностни или подземни водни обекти, както и заустване на отпадъчни води, да се проведат съответните процедури по издаване на разрешителни по ЗВ | √ | | Изградени са Каломаслоуловители, и предстои изграждане на ЛПСОВ на местата за почивка |
| В изпълнение на чл.156, ал.1 от ЗВ е необходимо на всички етапи от планирането, проектирането, строежа и поддръжката на отсечката от Лот 3 да се превдвият мерки, обезопасяващи водите от замърсяване, както подземните водни тела, така и повърхностните | √ | | Мярката се изпълнява непрекъснато |
| Тъй като в ПУРБ 2010-2015 не са разписани конкретни забрани за дейностите, предмет на ИП, по отношение на ПВТ е необходимо при проектиране на съоръженията да се предприемат мерки, обезопасяващи водите в подземните водни тела от замърсяване при изграждането и експлоатацията им | √ | | Мярката е изпълнена в етапа на проектирането |
| Да се съблюдават изискванията предвид, че в обхвата на пътя и в обслужващите го зони от двете страни на Лот 3 попадат находищата „Градешница“ и „Припечене“, участък „Делчево“, като двете находища са със статут на „Подземни богатства с установени находища“ съгласно чл.2, ал.3 от ЗПБ | √ | | По информация от Изпълнителя не се засягат цитираните находища |

Таблица 3. ПРОТОКОЛ ОТ ПОСЕЩЕНИЕ НА МЯСТО - Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница



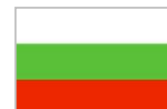
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ПРОЕКТ | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | |
|--|---|--|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Физическото изпълнение е около 35% за участъка по бул. „Вл. Вазов“, 70% за ЦГЧ и около 60% за депо „Земляне“ и 10% за доставка на подвижен състав и системи | |
| Условия и мерки от Решение №10-ПР/2013 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда | Изпълнение ДА НЕ | КОМЕНТАР |
| Да се разработи акустичен проект за определяне на шумозащитните екрани (материал, дебелина, височина и дължина, конструктивно решение) на наземните и естакадните участъци по трасето. | X | В момента се разработва за депо „Земляне“ т.к. само там има надземна част |
| За сградите от комплекса на Медицинска академия (над метротунела между МС11 и МС12) да се вземат допълнителни сведения от паспортните данни на оборудването, измервателната, сканиращата и друг вид чувствителна апаратура, за специалните исквания по отношение на нивото вибрации, позволяващо нормалното функциониране на техниката. Въз основа на тези данни, в зависимост от искванията и отстоянията на помещенията със съответната апаратура от оста на трасето, при необходимост във фазата за проектиране да се предприемат съответните мерки за виброзащита при изграждането на участъка | X | За МС 11 – извършва се конструктивно и визуално обследване в зоната на влияние. Изготвен е проект за мониторинг (основно геодезичен) който се изпълнява 1 път седмично, а при нужда – и ежедневно. Не са регистрирани отклонения |
| За намаляване на нивото на шум и вибрации под граничните стойности да се използва строителна технология за конструкцията на релсовия път, позволяваща еластичното скрепление на елементите. | X | Прилага се за цялото трасе |
| При разриване на археологическите находки по време на строителството да се преустанови незабавно работа и да се започне провеждането на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките | | X Не са разкривани археологически находки |
| Да се оросяват пътищата в строителните площадки при движението на автосамосвали и товарни автомобили. Да се използват плътни заграждения на площадките, за намаляване на страничното разсейване на прах и разпиляването на фини прахови частици | X | Всички строителни площадки се оросяват, снабдени са с пароструйки за измиване на гумите на товарните автомобили и са оградени с плътна ограда с h2.50m. |
| За ограничаване на шума от вентилационните отвори на подземните | X | Предвидени са по проект |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

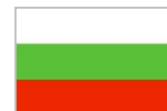


| ПРОЕКТ | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | | |
|--|---|-----|--------------------------|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Физическото изпълнение е около 35% за участъка по бул. „Вл. Вазов“, 70% за ЦГЧ и около 60% за депо „Земляне“ и 10% за доставка на подвижен състав и системи | | |
| Условия и мерки от Решение №10-ПР/2013 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда | Изпълнение ДА | НЕ | КОМЕНТАР |
| участъци да се монтират вентилатори с вградено шумозаглушаване. | | | |
| След реализация на инвестиционното предложение (в процеса на експлоатация) да се извършат измервания по параметър „обща вибрация“ за подземния участък от трасето, преминаващ под комплекса на Медицинска академия. При необходимост да бъдат предприети съответни мерки за намаляване на въздействието. | --- | --- | Неприложимо на този етап |

| ПРОЕКТ | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | | |
|--|---|----|---|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Физическото изпълнение е около 35% за участъка по бул. „Вл. Вазов“, 70% за ЦГЧ и около 60% за депо „Земляне“ и 10% за доставка на подвижен състав и системи | | |
| Условия и мерки от Решение №10-ПР / 2015 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда | Изпълнение ДА | НЕ | КОМЕНТАР |
| 1. По време на строителството да се оросяват пътищата в строителните площадки при движението на автосамосвали и товарни автомобили. Да се използват плътни заграждения на площадките, за намаляване на страничното разсейване на прах и разпиляването на фини прахови частици. | X | | Всички строителни площадки се оросяват, снабдени са с пароструйки за измиване на гумите на товарните автомобили и са оградени с плътна ограда с h2.50m. Налични са и каломаслоуловители. |
| 2. Строителните работи да бъдат предшествани от теренни археологически проучвания по реда на Правилника за провеждане на теренни археологически проучвания в Република България. | | X | По налични данни трасето не преминава през археологически обекти |
| 3. При разкриване на археологически находки по време на строителството да се | | X | Не са разкривани археологически находки |



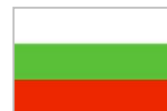
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ПРОЕКТ | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | | |
|--|---|----------|--|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Физическото изпълнение е около 35% за участъка по бул. „Вл. Вазов“, 70% за ЦГЧ и около 60% за депо „Земляне“ и 10% за доставка на подвижен състав и системи | | |
| Условия и мерки от Решение №10-ПР / 2015 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда | Изпълнение ДА НЕ | КОМЕНТАР | |
| преустанови незабавно работа и да се започне провеждането на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките. | | | |
| 4. При реализацията на ИП да се спазват мерките от програми 7.1.3. 7.1.4. 7.1.5 и 7.1.6 на ПУРБ 2010-2015 в Дунавски район. | X | | Мерките се спазват |
| 5. Разполагането на ремонтния и бояджийския цехове на територията на метродепото да е при максимално възможна отдалеченост от най-близките жилищни сгради. | X | | Ремонтния цех е максимално отдалечен от най-близките жилищни сгради |
| 6. Да се предвиди техническа възможност за работа на ремонтния и бояджийския цехове при затворени врати. | X | | Предвидена е работа при затворени врати. Осигурена е вентилация |
| 7. Да се въведат ограничения за ниска маневрена скорост на мотрисите на територията на депо. | X | | Предвидена е ниска скорост на маневриране |
| 8. Да се спазват стриктно „Плана за безопасност и здраве“ (като част от техническия проект) при строителните дейности и всички нормативни изисквания. | X | | ПБЗ се спазва, провеждат се инструкции на работниците и посетителите |
| 9. Работа по строежа на метродепото да е по нормиран дневен работен режим, е оглед осигуряване през нощните часове на здравословни условия за почивка на околното живущото население. | X | | Работи се само през деня. Работа през нощта се провежда по изключение, само при бетонови работи, които налагат непрекъснатост на процеса. На участъка по бул. „Вл. Вазов“ и при депо „Земляне“ няма постъпили оплаквания от живущи. В участъка ЦГЧ има постъпили оплаквания, което е наложило оптимизиране на работния процес и своевременно уведомяване на живущите при евентуална необходимост от продължаване на строителните работи след края на дневните смени. |
| 10. Да се гарантира безаварийна работа и изправност на планираните пречиствателни съоръжения (каломаслоуловител). водонепроницаемост на съответните канализационни и тръбопроводни съоръжения, непрекъснат | --- | --- | Неприложимо на този етап |



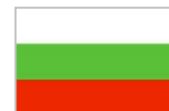
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ПРОЕКТ | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | | |
|---|---|----------|---|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | Физическото изпълнение е около 35% за участъка по бул. „Вл. Вазов“, 70% за ЦГЧ и около 60% за депо „Земляне“ и 10% за доставка на подвижен състав и системи | | |
| Условия и мерки от Решение №10-ПР / 2015 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда | Изпълнение ДА НЕ | КОМЕНТАР | |
| цикъл на функциониране на помнените и всички останали пречиствателни съоръжения по време на експлоатацията на метродепото. | | | |
| 11. За недопускане постъпването на аерозоли и парогазови замърсители в атмосферния въздух при камерното боядисване на вагоните, препоръчително е в технологичните указания да се въведе забрана за провеждане на камерно боядисване в случай на неизправност на филтърните съоръжения и пълното им окомплектоване с ефективни филтри, съобразно състава на съответните бои и покрития. | --- | --- | Неприложимо на този етап |
| 12. Да се осигури недопускане на наднормено шумово замърсяване в отделните части на денонощието чрез изпълнение на следното: | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> Във фазата на проектирането на депото да се разработи цялостен и подробен акустичен проект. При разработването на проекта да се вземат под внимание точния брой па влаковете, които ще домуват в депото, броя и скоростта на влизанията, излизанията и маневрите, които ще бъдат извършвани на територията на депото, всички останали възможни източници на шум - вентилационни системи, кранове и др., кумулативния ефект от едновременната работа на метродепото и гараж „Земляне“; | X | | В момента се разработва за депо „Земляне“ |
| <ul style="list-style-type: none"> При проектирането на необходимите шумозащитни мерки да се имат предвид всички най-близко разположени жилищни сгради, включително и нефункциониращото общежитие, което също е обект на | X | | Разположението на околните жилищни сгради ще бъде взето предвид в проекта |



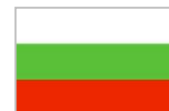
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ПРОЕКТ | | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | |
|---|--|---|--|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | | Физическото изпълнение е около 35% за участъка по бул. „Вл. Вазов“, 70% за ЦГЧ и около 60% за депо „Земляне“ и 10% за доставка на подвижен състав и системи | |
| Условия и мерки от Решение №10-ПР / 2015 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда | | Изпълнение ДА НЕ | КОМЕНТАР |
| здравна защита (ако в бъдеще предназначението на сградата не бъде променено); | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> При необходимост в проекта да се предвидят и мерки за ограничаване на шума в мястото на въздействие - подмяна на дървената дограма на най-близките жилищни сгради с нова с ПВЦ дограма; | | X | Ще се изпълни при необходимост. |
| <ul style="list-style-type: none"> При избор на метровлаковете, които ще се движат по Трета метролиния да се отчитат критерии за възможно най-ниското ниво на шум при движение; | | X | Ниското ниво на шум е един от факторите, които са взети предвид при избор на доставчик на метровлаковете |
| <ul style="list-style-type: none"> Обектът да бъде въведен в експлоатация и да се експлоатира само при условие, че стойностите от извършените при приемането му и при последващата му експлоатация измервания на нива на шум са в съответствие с изискванията на Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум а околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум е околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението на границите на обектите, подлежащи на здравна защита. В случай на необходимост да се проектират допълнителни шумозащитни съоръжения, допълнително озеленяване и др. | | X | Мярката ще бъде взета предвид при въвеждането в експлоатация |
| <ul style="list-style-type: none"> Разработеният план за мониторинг на шума от метродепото в процеса на неговата експлоатация да бъде съгласуван със Столична РЗИ. | | X | Мярката е взета предвид |
| 13. В проектната документация да се разгледа и фактора вибрации, като се предложат мерки за тяхното минимизиране. При пускане на депо в експлоатация да се направят измервания и по този показател в най-близките жилищни сгради. В случай, че се открият | | X | Мярката е взета предвид |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| ПРОЕКТ | | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | |
|--|--|---|----------|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | | Физическото изпълнение е около 35% за участъка по бул. „Вл. Вазов“, 70% за ЦГЧ и около 60% за депо „Земляне“ и 10% за доставка на подвижен състав и системи | |
| Условия и мерки от Решение №10-ПР / 2015 за преценка необходимостта от извършване на Оценка на въздействието на околната среда | | Изпълнение ДА НЕ | КОМЕНТАР |
| наднормени нива на вибрации е необходимо да се предвидят съответни мерки за отстраняването им. | | | |

| ПРОЕКТ | | Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап 1 - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница | |
|---|--|---|--|
| ЕТАП НА ИЗПЪЛНЕНИЕ | | Физическото изпълнение е около 20% за СМР и 10% за доставка на подвижен състав и системи | |
| Условия и мерки от Писмо № ОВОС-34/01.06.2016 на МОСВ | | Изпълнение ДА НЕ | КОМЕНТАР |
| • Управлението на отпадъците, генерирани по време на строителството и експлоатацията на обектите, предмет на инвестиционния проект да се извършва в съответствие с изискванията на Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане. | | X | Има изготвен ПУСО за всеки от обектите |
| • Съгласно ЗУО и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали, преди започване на строителни и монтажни работи и/или премахване на строеж, Възложителят е отговорен за изготвянето на План за управление на строителните отпадъци. | | X | Има изготвен ПУСО за всеки от обектите |

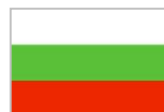
7) Стойности на индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становищата по ЕО на ОПТТИ

В Становището по ЕО №10-6/2014 се определят индикаторите, които се отчитат в хода на ОПТТИ.

В таблицата по-долу са обобщени и анализирани данните, получени от институциите:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



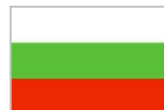
| № | Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване) | Стойност на индикатора за периода 2014, 2015, 2016 | | | Анализ на индикаторите | |
|----|---|--|-----------|-----------|------------------------|--|
| | | 2014 | 2015 | 2016 | | |
| 1. | Мярка: Наблюдение на количествата на парниковите газове от транспорта Индикатори: емисии от транспорта на CO ₂ , N ₂ O и CH ₄ (хиляди тона) | CO ₂ [kt] | 8 221.256 | 9 141.629 | 9 303.769 | В тригодишния период нарастват стойностите на този показател и то за всички парникови газове. ² |
| | | 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. | | | | |

² За да съставим по-обща картина, направихме сравнение с данните от Първи доклад на ОПТ, където установената тенденция е за намаляване на количествата парникови газове за периода 2007-2010, а сравнение на стойностите 2007 към 2016 показва следното движение:

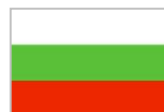
| | Изменение 2010 към 2016 г. |
|------------------------|-------------------------------|
| CO ₂ [kt] | ↑ 18,5% |
| CH ₄ [kt] | ↑ 1,9% |
| N ₂ O [kt] | ↑ 24,3% |
| CO ₂ e [kt] | ↑ 18,3% |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>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.</p> |
|--|--|--|--|



| ПУНК Т | Брой превишения на ПС за СДН | | | Максимална измерена средноденонощ на концентрация | | | Средногодишн а концентрация | | |
|-------------------------|------------------------------------|------|------|---|-------|-------|-----------------------------------|------|------|
| | [125 µg/m ³] | | | [µg/m ³] | | | [µg/m ³] | | |
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| София - Дружба | 0 | 0 | 0 | 41.13 | 32,21 | 24,34 | 5.30 | 5,81 | 7,38 |
| София - ИАОС/Павлово | 0 | 0 | 0 | 65.03 | 54,58 | 73,86 | 7.89 | 7,24 | 7,74 |
| София – Младост | 0 | 0 | 0 | 69.22 | 14,79 | 17,93 | - | * | 5,29 |
| София - Надежда | 0 | 0 | 0 | 40.53 | 47,4 | 26,99 | 8.00 | 6,47 | 7,39 |
| София - Орлов мост | - | 0 | - | - | 24,01 | - | 5.23 | * | - |
| София - Хиподрума | 0 | 0 | 0 | 60.53 | 64,08 | 40,44 | 5.91 | 8,52 | 7,38 |
| София Област - Копитото | 0 | 0 | 0 | 46.57 | 41,49 | 17,78 | 8.31 | | 4,8 |

Данните са предоставени от ИАОС , като за да има приемственост с направените от Първи и Втори доклад на ОПТ изводи съответно бяха подбрани следните конкретни показатели: максимални стойности, средногодишни концентрации и брой превиишения за 2014-2016 г. Бяха изведени осреднени стойности за цялата страна, като отделно бяха изведени и за пунктовете в София, предвид проблемите със замърсяване на въздуха в Столицата и концентрацията на инфраструктурни проекти.

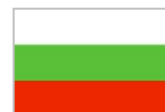
Данните за тригодишния период 2014-2016 са колебливи и не показват ясна тенденция.³ За столицата намалява броят дни с наднормено прахово замърсяване.

Превишаването на средноденонощната норма за ФПЧ₁₀ се наблюдава главно през зимните месеци – през отоплителния сезон. 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

³ Ако се разшири периодът на наблюдение от 2011 година насам става видна тенденция за постепенно понижаване на годишна база замърсяване с ФПЧ₁₀ 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.



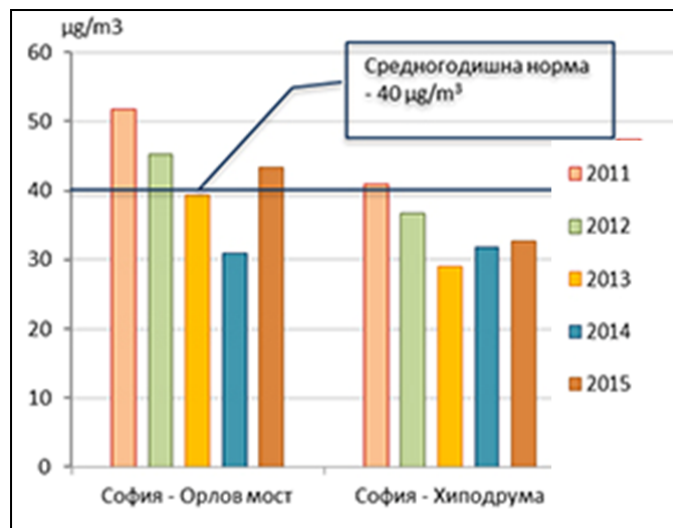
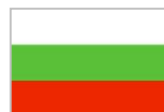
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| СРЕДНОДЕНОНОЩНИ НИВА НА СЕРЕН ДИОКСИД СРЕДНОЧАСОВИ НИВА НА АЗОТЕН ДИОКСИД | | | | | | | | | |
|--|--|--------|--------|---|------|------|--|-------|-------|
| Пункт | Максимална измерена средночасова концентрация [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] | | | Брой превишения на ПС за СЧН [$200 \mu\text{g}/\text{m}^3$] | | | Средногодишна концентрация [$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$] | | |
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| София - Дружба | 113,47 | 154,67 | 185,91 | 0 | 0 | 0 | 21,46 | 23,46 | 24,80 |
| София - ИАОС/Пав лово | 200,33 | 210,29 | 185,91 | 1 | 1 | 8 | 28,70 | 30,59 | 33,40 |
| София – Младост | - | 191,42 | 221,96 | - | 0 | 4 | - | * | 32,68 |
| София - Надежда | 161,97 | 210,07 | 226,55 | 0 | 1 | 6 | 27,63 | 23,78 | 20,35 |
| София - Орлов мост | 146,50 | 240,04 | - | 0 | 2 | - | 30,95 | * | - |
| София - Хиподрума | 167,92 | 212,45 | 199,70 | 0 | 1 | 0 | 31,88 | 32,69 | 31,52 |
| София Област - Копитото | 137,35 | 63,30 | 66,66 | 0 | 0 | 0 | 4,35 | 3,02 | 5,0 |



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



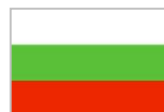
ФИНИ ПРАХОВИ ЧАСТИЦИ (ФПЧ10)

**Стойностите са под изискуемия минимум за осредняване*

| Пункт | Брой превишения на ПС за СДН [50 µg/m³] | | | Максимална измерена средноденонощна концентрация [µg/m³] | | | Средногодишна концентрация [40 µg/m³] | | |
|-----------|---|------|------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| Гара Явна | 49 | 74 | 98 | 125,9 | 186,5 | 246,1 | 32,59 | 37,39 | 41,13 |



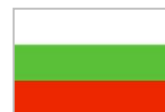
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | | | | | | | | |
|--|-------------------------|-----|----|----|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| | | | | | 0 | 0 | 0 | | | |
| | София - Дружба | 94 | 74 | 74 | 217.82 | 186,25 | 287,46 | 44.65 | 41,78 | 40,11 |
| | София - ИАОС/Павлово | 87 | 70 | 60 | 373.17 | 245,80 | 313,48 | 47.73 | 40,22 | 39,25 |
| | София – Младост | - | 29 | 42 | - | 160,86 | 153,76 | - | * | 33,04 |
| | София - Надежда | 68 | 52 | 40 | 231.39 | 203,94 | 193,42 | 41.64 | 34,60 | * |
| | София - Орлов мост | 105 | 45 | - | 371.80 | 279,44 | - | 52.96 | * | - |
| | София - Хиподрума | 81 | 58 | 59 | 409.41 | 245,27 | 329,40 | 46.05 | 38,09 | 39,35 |
| | София Област - Копитото | 3 | 3 | 0 | 76.94 | 57,09 | 40,21 | 16.38 | 15,96 | 15,37 |



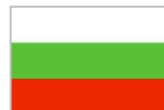
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | Стойности за страната | | | | | | | | |
|----|---|---|--|------|-------|---|-------|-------|----------------------------|-------|
| | | Вредни емисии | Брой превишения на ПС за СДН *за NO ₂ СЧН [200µg/m ³] | | | Максимална измерена средноденонощна* концентрация [µg/m ³](за NO ₂ средночасова) | | | Средногодишна концентрация | |
| | 2014 | | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 | 2014 | 2015 | 2016 |
| | Серен диоксид | 5 | 15 | 20 | 56,05 | 60,91 | 51,07 | 8,18 | 7,80 | 9,29 |
| | Азотен диоксид | 19 | 24 | 38 | 117,6 | 122,4 | 134,8 | 15,26 | 16,92 | 19,14 |
| | ФПЧ ₁₀ | 3448 | 2887 | 2473 | 175,7 | 164,9 | 176,3 | 28,55 | 40,22 | 31,21 |
| 3. | Мярка: Организиране на непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места Индикатори: имисии на вредни вещества - прах (ФПЧ ₁₀), SO _x , NO _x (мг/м ³) | Към настоящия момент индикаторът не е измерим и мярката не е изпълнена | | | | | | | | |
| | | Към настоящия момент измерване на КАВ се осъществява по райони, определени със Заповед №РД-969/21.12.2013 г. на Министъра на околната среда и водите, като са определени общо 6 района, а във всеки са дефинирани пунктове за наблюдение. Не е организиран непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места. | | | | | | | | |



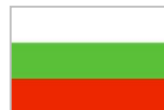
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| <p>4.</p> | <p>Мярка: Вид на териториите отчуждени земи за линейните обекти Индикатори: площи (дка)</p> | <p>АМ „Струма“ Лот 3.3., участък „Кресна-Сандански“ от км 397+000 до км 420+624 – обезщетение 1410 дка АМ „Струма“ Лот 3.1. „Благоевград-Крупник“, обезщетение 658 дка. Териториите с променено предназначение на земята за транспортната инфраструктура (в дка) са както следва: 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 АМ „Струма“, Участък: Лот 4 „Сандански - Кулата“ от км 423+800 до км 438+500, дължина 14.70 км-променено предназначение 576 дка АМ „Струма“, Участък: Лот 2 „Дупница - Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483.52, дължина 37,48 км-обезщетение 2 027 дка АМ „Струма“, Участък: Лот 4 „Сандански - Кулата“ от км 423+800 до км 438+500, дължина 14.70 км-обезщетение 520 дка За трасето Лесопояс Черноград-Айтос са отчуждени 30,965 дка земеделски земи. За надлези са направени следните отчуждения:</p> <table border="1" data-bbox="672 1109 1377 1348"> <thead> <tr> <th></th> <th>Земеделска</th> <th>Територ</th> <th>Територия,</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>ия на</th> <th>зета от</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>транспо</th> <th>водни</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>рта</th> <th>обекти</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Площи (дка)</td> <td>81,065</td> <td>41,007</td> <td>6,475</td> </tr> </tbody> </table> | | Земеделска | Територ | Територия, | | | ия на | зета от | | | транспо | водни | | | рта | обекти | Площи (дка) | 81,065 | 41,007 | 6,475 | <p>Информацията е предоставена от Бенефициентите. Индикаторът е измерим.</p> |
|--------------------|---|--|------------|------------|---------|------------|--|--|-------|---------|--|--|---------|-------|--|--|-----|--------|--------------------|--------|--------|-------|--|
| | Земеделска | Територ | Територия, | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ия на | зета от | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | транспо | водни | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | рта | обекти | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Площи (дка) | 81,065 | 41,007 | 6,475 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |



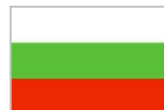
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|----|--|---|---|
| | | <p>За отсечката Оризово-Михайлово са отчуждени 1054,039 дка земеделски земи, а за отсечката Ямбол - Зимница, при гара Завой 0 общо 6,077 дка. Общо за проекта са отчуждени 1172,146 дка земеделски земи.</p> <p>За „Модернизация на жп линията София-Септември“, за отсечката Елин-Пелин – Костенец са отчуждени 387,37 дка земеделски земи и 6,35 дка горски</p> | |
| 5. | <p>Мярка: Преодоляване на фрагментацията на природни местообитания и на местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, засегнати от антропогенна дейност</p> <p>Индикатори: Брой реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони</p> | <p>По проект: BG161PO004-1.0.01-0008 „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК СЕПТЕМВРИ – ПЛОВДИВ – ЧАСТ ОТ ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА“: 2 броя проходи за преминаване на дребни животни за териториите, попадащи в границите на защитени зони „Река Марица“ и „Бесапарски ридове“ – на км.122+268 и км. 126+735.</p> <p>При строенето на АМ „Струма“, Лот 3.3 са изградени многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни на км 397+650, км 398+350, км 401+350, км 402+980, км 404+480, км 405+125, км 407+400, км 408+100, км 410+100, км 410+700, км 411+150 - общо 11 бр.</p> | <p>Информация по този показател е предоставена от бенефициентите. Индикаторът е измерим. Индикаторът е информативен дотолкова, че дава представа дали са взети някакви мерки във връзка с фрагментацията на местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, засегнати от антропогенна дейност..</p> |



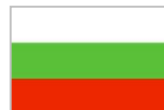
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| <p>6.</p> | <p>Мярка: Наблюдение на дейностите по развитие на железопътни линии и участъци</p> <p>Индикатори:</p> <p>1. Пътници, ползващи подобрените железопътни линии (брой, % повишение, относителен дял спрямо другите видове обществен транспорт, отчитане на удобството и бързината на придвижване);</p> <p>2. Шумови нива за близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти.</p> | <p>Проектите са в начален етап на изпълнение и индикаторите все още не могат да бъдат измерени. Изведена е обща статистика за изменението на броя превозени пътници от жп транспорт:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Наименование на показателите</th> <th>2014</th> <th>2015</th> <th>2016</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Превозени пътници - хил.</td> <td>24627,3</td> <td>22526,3</td> <td>21433,6</td> </tr> </tbody> </table> | Наименование на показателите | 2014 | 2015 | 2016 | Превозени пътници - хил. | 24627,3 | 22526,3 | 21433,6 | <p>Проектите Пловдив – Бургас, Фаза 2 и Елин Пелин – Септември във фаза на подготовка и за тях индикаторите все още не могат да бъдат измерени.</p> <p>Въпреки това, общата статистика за железопътния транспорт е красноречива и показва постоянна тенденция за намаляване на пътуващите.</p> <p>След завършване на строителните работи по железопътните проекти, шумовите нива са в границите на нормативно определените за съответните територии. Подробна информация относно защитата от вредното влияние на шума се съдържа в документите по проведените процедури по ОВОС.</p> <p>Източник на данни за индикатора Пътници, ползващи подобрените железопътни линии (брой, % повишение, относителен дял спрямо другите видове обществен транспорт, отчитане на удобството и бързината на придвижване) е БДЖ.</p> |
|------------------------------|---|---|------------------------------|------|------|------|--------------------------|---------|---------|---------|--|
| Наименование на показателите | 2014 | 2015 | 2016 | | | | | | | | |
| Превозени пътници - хил. | 24627,3 | 22526,3 | 21433,6 | | | | | | | | |



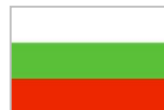
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|----|---|---|---|
| 7. | <p>Мярка: Наблюдение на дейностите по развитие на пътната инфраструктура</p> <p>Индикатори:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Данни за автомобилния трафик (% увеличение) по ремонтираните трасета;2. Брой пътно-транспортни произшествия (ПТП) (% намаление) за тези участъци;3. Шумови нива за близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти. | <p>Проектите са в начален етап на изпълнение и индикаторите все още не могат да бъдат измерени. Важно е да се отбележи, че към настоящият момент единственото ремонтирано трасе е Западна дъга на СОП. Останалите проекти се отнасят до изграждане на нови трасета.</p> | <p>Проектите са в начален етап на изпълнение и индикаторите все още не могат да бъдат измерени.</p> |
|----|---|---|---|



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД

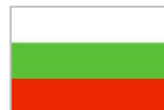


| | | | |
|----|---|--|--|
| 8. | <p>Мярка: Наблюдение на дейностите по разширяване на метрото в София</p> <p>Индикатори:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Пътници, ползващи метро-транспорт (брой, % увеличение, относителен дял на пътуванията спрямо общия дял на пътуванията с градски транспорт);2. Данни за ползването на лични МПС в града (намаление на трафика и задръстванията). | <p>Проект за разширение Линия 2 на метрото в София, участък от МС "Джеймс Баучер" до МС "Витоша":</p> <p>Брой превозени пътници по участъка :</p> <p>- 2016 година – 984 731 пътника⁴</p> | <p>Информацията е предоставена от Бенефициента. Броят на ползващите метрото се увеличава драстично, а с него намаляват ползващите личен транспорт.</p> |
|----|---|--|--|

⁴ За 2017 година – 2 769 282 пътника



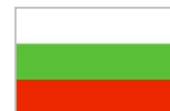
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



| | | | |
|----|---|---|---|
| 9. | <p>Мярка: Мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на пътната и железопътна инфраструктура</p> <p>Индикатори: видими повреди на съоръженията, белези за проява на свлачищни процеси и срутища.</p> | <p>Няма свлачища по трасето на инфраструктурните проекти. Няма информация, обаче, за състоянието на укрепителните съоръжения.</p> | <p>Информация е поискана от АПИ. В отговор, Агенцията препраща към Портала за отворени данни и Регистър на свлачищните райони, предоставен от Геозащита Перник, Геозащита Плевен и Геозащита Варна. От регистъра става видно, че няма свлачища по трасето на инфраструктурните проекти. Няма информация, обаче, за състоянието на укрепителните съоръжения.</p> |
|----|---|---|---|



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Настоящият доклад следва да оцени релевантни ли са индикаторите от Становището по ЕО (подходящи ли са за установяване на непредвидени негативни въздействия върху околната среда, съответстват ли на въздействията, които се наблюдават при изпълнение на проектите, информативни ли са, достъпна ли е информацията за тях);

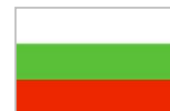
Системата от мерки и обвързаните с тях индикатори, предложени със Становището по ЕО №10-6/2014, се прилага за първи път на практика в настоящия доклад и поради това разглеждаме настоящия раздел като тест за нейната ефективност. В тази връзка е много важно да се подходи аналитично към тази част от доклада и не само да се изведат и оценят стойностите на индикаторите, но и самите те да се подложат на оценка от гледна точка релевантност и адекватност с цел подобряване на системата за мониторинг.

По отношение на цялостната концепция на системата, прави впечатление, че тя е концентрирана в малко на брой индикатори, обединени тематично под конкретни мерки, като така става ясна тяхната насоченост. Отделени са индикатори, свързани с три основни вида транспорт: автомобилен, ж.п. и метро. Малкият брой индикатори може да се счита за предимство, в случай, че те са формулирани така че да обхвалят стратегическа информация, и да я сведат до конкретен извод. Индикаторите имат важно значение за доклада за наблюдение и контрол, тъй като, ако в останалите му части се обхваща влиянието по проекти, приоритети, периоди, заложен в становищата мерки, то тук фокусът се прехвърля върху цялостното въздействие върху околната среда, остойностено с цифри и проследено за период, така че да може да се изведе тенденция. Затова е важно да се акцентира върху цялостния поглед при обхвата на системата от индикатори. В случая, индикаторите са концентрирани основно върху някои аспекти от влиянието на инфраструктурните проекти, като например качеството на атмосферния въздух, докато други компоненти на околната среда, като води, например, остават на заден план.. Това води до дисбаланс, което се отразява и на изводите, които могат да се направят в следствие на изведената информация.

Три от Мерките и обвързаните с тях индикатори наблюдават дейностите по реализиране на инфраструктурните проекти, което е частично свързано с въздействието върху човешкото здраве, но основно фокусира ефективността на проектите, което би следвало да бъде част от системата за мониторинг на Оперативната програма. По-конкретно, индикатори като: Данни за автомобилния трафик (% увеличение) по ремонтираните трасета; Пътници, ползващи подобрените железопътни линии (брой, % повишение, относителен дял спрямо другите видове обществен транспорт, отчитане на удобството и бързината на придвижване) не отговарят изцяло на предмета на доклада за въздействието върху околната среда.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



С оглед констатираните пропуски, експертният екип счита, че, по преценка на структурите на МОСВ, биха могли да се направят оптимизации по отношение системата от индикатори, както следва::

Мярка: Преодоляване на фрагментацията на природни местообитания и на местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, засегнати от антропогенна дейност

Предложение: Да се допълни с още един индикатор, формулиран по следния начин:
Брой изградени съоръжения на км трасе (бр/км).

Обосновка: Конкретно бройката на реализираните мерки не е информативен показател за тяхната ефективност. За да се оцени ефектът на предложената мярка предлагаме да се включи допълнителен индикатор, който да изчислява гъстотата на създадената мрежа от съоръжения. Така ще се прецени дали са осигурени достатъчно възможности за преминаване на животните. Предлагаме индикаторът да се формулира по следния начин: Брой изградени съоръжения на км трасе.

Периодичност на отчитане: В края на програмния период

Източник на информация; Бенефициенти

Приоритетна ос или допустима дейност: ПО1; ПО2; ПО3; ПО4.

За да се оцени цялостния ефект върху популациите е необходимо да се въведат допълнителни индикатори, които обаче биха могли да се обезпечат информативно след въвеждане функционираща Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие. При наличие на поне 2 последователни оценки на състоянието на биологичното разнообразие, биха могли да се включат и следните индикатори:

- *Засегнати находища и местообитания на защитени растителни видове- площ*
- *Засегнати природни местообитания – площ*

Тези обстоятелства биха могли да се вземат предвид при изготвянето на следващите тригодишни доклади.

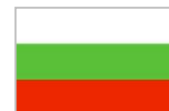
Мярка: Наблюдение на дейностите по развитие на железопътни линии и участъци

Индикатори:

- *Пътници, ползващи подобрените железопътни линии (брой, % повишение, относителен дял спрямо другите видове обществен транспорт, отчитане на удобството и бързината на придвижване);*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Предложение: Така формулиран, този индикатор фокусира върху ефективността на конкретния проект и засяга само частично неговото въздействие върху околната среда. В тази връзка, считаме формулировката: *Пътници, ползващи подобрените железопътни линии (% повишение, относителен дял спрямо другите видове обществен транспорт), за по-подходяща*, като при анализа на данните от индикатора се акцентира върху екологосъобразността на ж.п. транспорта спрямо основаната му алтернатива – автомобилния транспорт.

Обосновка: Удобствата и бързината на придвижване на железопътния транспорт не следва да са фокус на оценката върху околната среда. Железопътния транспорт е екологичната алтернатива на автомобилния транспорт, както по отношение превоза на пътници, така и що се отнася до превоза на товари.

Периодичност на отчитане : След извършване на дейностите

Източник на информация“ ДП „НКЖИ“, БДЖ

Приоритетна ос или допустима дейност: ПО1;

Мярка: Наблюдение на дейностите по развитие на пътната инфраструктура

Индикатори:

- Данни за автомобилния трафик (% увеличение) по ремонтираните трасета;

Забележка: При анализа на този индикатор следва да се наблегне на въздействието на увеличението на автомобилния трафик върху околната среда. Така например, при оценката на обходните пътища, трафикът се изнася извън населените места, което е положителен ефект върху човешкото здраве. Нямаме конкретни предложения за преформулировка на индикатора.

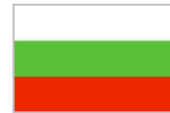
В случай, че структурите на МОСВ смятат за подходящо, да се включи мярка: Наблюдение на качеството на водите, към която да се отнесат следните индикатори:

- *Засегнати СОЗ около водни обекти/ Бр, площ дка*
- *Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура/ дължина, м;*

Обосновка: Индикаторите са концентрирани основно върху някои аспекти от влиянието на инфраструктурните проекти, като например качеството на атмосферния въздух, докато други компоненти на околната среда, като води, например, остават на заден план. Това води до дисбаланс, което се отразява и на изводите, които могат да се направят в следствие на изведената информация. За да се попълни информацията относно влиянието на изпълнението на инфраструктурните проекти по отношение Води, биха могли да се



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



включат предложените по-горе индикатори, които са част от мерките за наблюдение и контрол при прилагане на ОГПТ, чийто период на действие е до 2030 г.

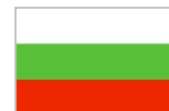
Периодичност на отчитане : След извършване на дейностите

Източник на информация: Басейнови дирекции

Приоритетна ос или допустима дейност: ПО1; ПО2; ПО3;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



8) Анализ и оценка за въздействието на ОПТТИ върху околната среда и човешкото здраве

8.1. Здравна оценка на дейности по проекти на територията на Столична община, включени в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 год.

8.1.1. Западна дъга на околновръстния път.

Проектът обхваща трасето на съществуващия Софийски Околновръстен път (СОП) като е реконструиран и разширен участък от връзката с АМ „Люлин“ до връзката със Северна Скоростна Тангента. Реконструкцията и разширението са допринесли за цялостното подобряване на комуникационно-транспортната система в тази част на града, като същевременно са осигурени връзките с двете магистрали, АМ „Люлин“ и Северна скоростна тангента на гр. София, (част от европейски транспортен коридор X). В Приложение 3 е представена Схема на двете фази от трасето на Западна дъга.

В резултат на този проект е реализирано по-добро и безконфликтно преразпределение на транспортните потоци. Друг положителен резултат от комунално-хигиенни позиции е, че значително намаляха задръстванията в пиковите часове в тази отсечка от СОП. 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 качеството на околната среда в района.

Реализирането на проекта 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 трасето, а също са ограничени емисиите на вредни вещества в околната среда и свързаната с тях човешка експозиция.

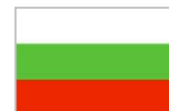
8.1.2. Проекти на «Метрополитен» ЕАД.

Третият метродиаметър ще свърже югозападната със североизточната част на града. Изпълнението му следва да осигури масов обществен превоз на пътници в централните части на града и отдалечените от центъра райони по линията „бул. Ботевградско шосе – бул. Владимир Вазов – Център – жк Овча купел“. Обектът е планиран за пускане в експлоатация в края на 2019г.

Разширението на метролиния 2 от МС "Джеймс Баучер" до МС "Витоша" включва трасе с дължина 1.3 км и една подземна метростанция - с изходи на кръстовищата на бул. "Черни връх" с ул. "Хенрих Ибсен" и ул. "Сребърна" и с ул. "Филип Кутев" (бъдещ бул. Годор Каблешков". Строителството на участъка е



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



извършено с тунел под бул. "Черни връх" от МС "Джеймс Баучер" до ул. "Сребърна" с дължина 900 м и тунелен участък за смяна на посоката на движение на влаковете южно от кръстовището на бул. "Черни връх" с ул. "Филип Кутев". Обектът е пуснат в експлоатация на 20.07.2016г.

В Приложение 4 е представена Схема на изграденото трасе на метрото, като са отбелязани наземните участъци.

Като проект по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 год., третият метродиаметър понастоящем е в строеж и към момента все още не са налични данни за здравно-екологичното въздействие от неговата експлоатация. Поради това, следва да се отбележат представените данни от реални преброявания на «Метрополитен» ЕАД за обществените ползи след завършване на предходните проекти за разширения на метрото (линия 1 и линия 2), като е ясно дефиниран значимия благоприятен здравен ефект за жителите на столицата. Понастоящем, софийското метро осигурява ефективно, бързо и безопасно транспортиране, замествайки значителен брой паралелни линии на надземния транспорт в гр. София. От комунално-хигиенни позиции следва да се отбележат високата превозна способност - 50 хил. пътника/час, намаление на трафика и пътно-транспортните произшествия - с над 22%, намаление на вредните емисии - 90,5 хил. тона годишно, намаление на нивото на шума - 15 ÷ 20 %, спестено време на гражданите на София – над 90 хил. часа дневно. Това положително въздействие значимо ще се увеличи след включването в експлоатация и на третия метродиаметър, когато общия брой пътници ще достигне 550 хиляди дневно (в работен ден).

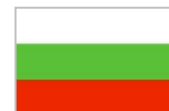
Безспорно благоприятно е въздействието на понастоящем експлоатираното метро, включително **разширението на метролиния 2 от МС "Джеймс Баучер" до МС "Витоша"**, върху състоянието на градската среда и здравето на населението. Горепосочените положителни характеристики на метрото по отношение капацитет за намаляване трафика на МПС и ограничаване на вредните емисии пряко рефлектират върху подобрене на качеството на жизнената среда, и най-вече по отношение подобряване чистотата на атмосферния въздух.

8.1.3. Данни от мониторинговата дейност на РИОСВ-София и здравно-екологични анализи на СРЗИ за периода 2014-2016г., с отношение към потенциалното въздействие върху човешкото здраве на дейностите по транспорт и изграждане на транспортна инфраструктура на територията на Столична община.

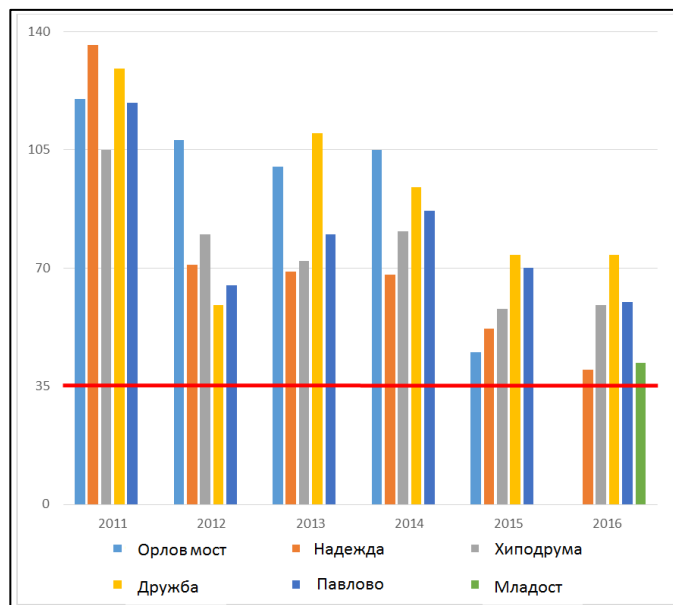
Проучените данни от мониторинговата дейност на РИОСВ-София за периода на първия отчетен доклад по Оперативната програма 2014-2016г., не установяват влошаване качеството на атмосферния въздух по отношение най-важните от здравни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



позиции замърсители, генерирани от транспортната дейност – ФПЧ и азотен диоксид, като резултатите са представени във Фигури 3,4,5 и 6.

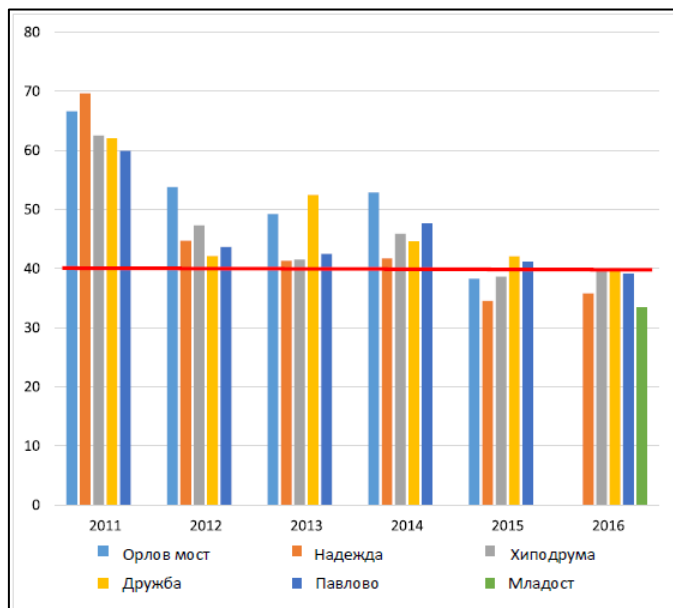
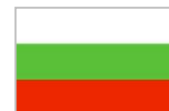


Фигура 3 Брой дни с превишения на нормата за среднодневни стойности на ФПЧ₁₀ по пунктове за мониторинг в гр. София за периода 2011-2016г. (данни на ИАОС).

Фиг. 3. 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 8.2.



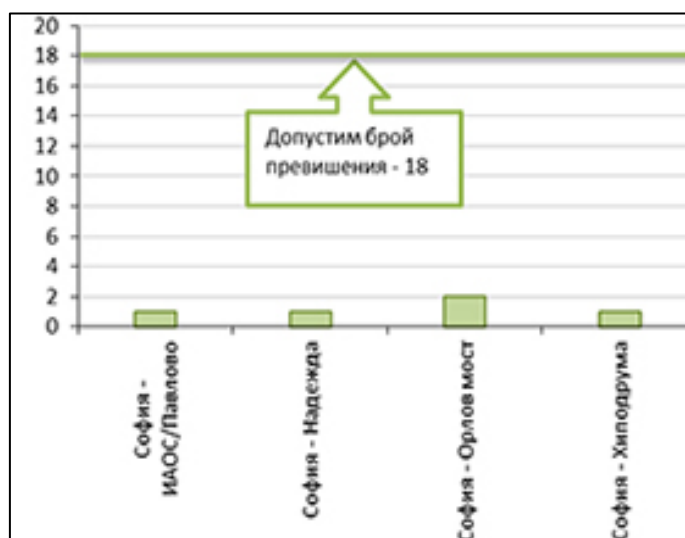
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 4. 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).

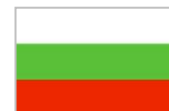
Превишаването на средноденонощната норма за $ФПЧ_{10}$ се наблюдава главно през зимните месеци. Дори и на транспортно натоварения "Орлов мост", превишенията на средноденонощната норма за $ФПЧ_{10}$ показват ясна сезонност - превишенията през зимните месеци са между 87% и 90% от всички регистрирани превишения на средноденонощната норма на $ФПЧ_{10}$ в пункта.

По отношение на другия замърсител, с преобладаващо генериране от МПС - азотен диоксид (NO_2), в нито един от пунктовете, измерващи този атмосферен замърсител през 2015г., не е достигнат допустимия брой превишения на средночасовата норма в рамките на една година (Фигура 5.):



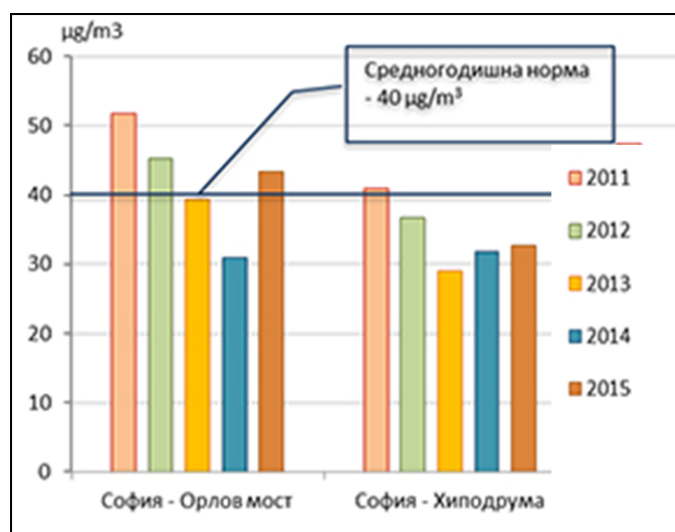


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 5. Пунктове в гр. София с брой превишения на средночасовата норма за азотен диоксид през 2015г. (данни на ИАОС).

За периода 2011-2015г. е установено частично понижение и на средногодишната концентрация на азотен диоксид, представено на Фигура б., като това понижение е било най-значимо през периода 2011-2014г.:



Фигура б. Средногодишно съдържание на азотен диоксид в пунктове с интензивен транспортен трафик в гр. София за периода 2011 – 2015г. (данни на ИАОС).

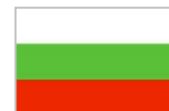
Резултатите от представения мониторинг доказват постепенно понижаващо се на годишна база замърсяване с ФПЧ₁₀ и азотен диоксид в атмосферния въздух на гр. София за периода 2011-2016г., което предполага и постепенно ограничаване на негативното здравно въздействие на ФПЧ и азотен диоксид в градската среда. 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 околоръстния път, като резултат от дейности по ОП в периода 2014-2016г., обект на оценка в настоящия доклад.

Горепосочената информация от мониторинга на ИАОС се допълва от **годишния доклад на СРЗИ за качеството на атмосферния въздух и здравния статус на населението в град София през 2016г.**, изготвен въз основа на извършени 19 256 анализи на проби от атмосферен въздух, в които са включени и 86 анализи на проби ФПЧ и 747 анализа за общ суспендиран прах.

По отношение на общия суспендиран прах (норми: СДК 0,25 мг/м³, СГК - 0,15 мг/м³), в пунктове Враня №20 и дирекция ЛИ са измерени 16 средноденонощни концентрации над ПДК – от 1,04 до 1,4 пъти над ПДК. Нестандартните проби са главно през месеците ноември и декември и са повече в пункт Враня №20. Спрямо предходната година

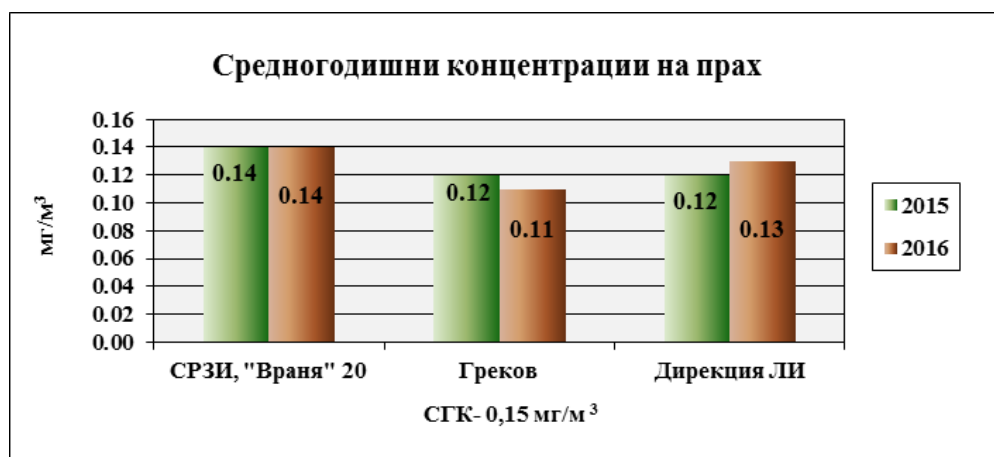


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



абсолютният брой и относителен дял са увеличени повече от три пъти – от пет на 16 проби и от 0,7% на 2,14%.

Средногодишните концентрации и в трите пункта са под пределно допустимите: 0,14 мг/м³ в пункт Враня № 20, в пункт дирекция ЛИ – 0,13 мг/м³ и пункт Греков - 0,11 мг/м³. Спрямо предходната 2015 г., средногодишната стойност в пункт дирекция ЛИ е по-висока, в пункт Враня №20 е без промяна и в пункт Греков - по-ниска (Фигура 7.).



Фигура 7 Средногодишна концентрация на общ суспендиран прах, в пунктове на СРЗИ, 2015-2016г.

За оценка съдържанието в атмосферния въздух на фини прахови частици (норми: ФПЧ₁₀ СДН–50 мкг/м³, СГН–40 мкг/м³; ФПЧ_{2,5} СГН–25 мкг/м³) са извършени общо 43 анализа. По отношение ФПЧ₁₀, средноденонощните концентрации са от 7,7 до 185,2 мкг/м³.

Разпределението е както следва:

- в границите на СДН – 86,0% (37) от пробите;
- до 2 пъти СДН – 9,3% (4) от пробите;
- от 2 до 5 пъти СДН – 4,7% (2) от пробите;
- над 5 пъти СДН – 0,0% (0) от пробите.

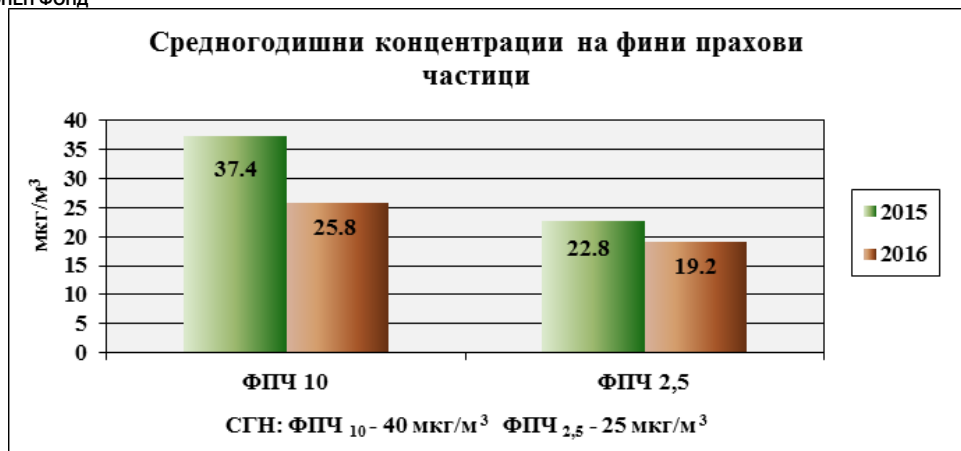
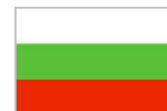
Спрямо предходната година относителният дял на средноденонощните проби над нормите за опазване на човешкото здраве е 14,0% и е без съществена промяна (14,3% през предходната година).

Средногодишната концентрация е 25,8 мкг/м³ по-ниска от предходната година (37,4 мкг/м³) и е под пределната норма за опазване на човешкото здраве.

По отношение ФПЧ_{2,5}, средногодишната концентрация е 19,2 мкг/м³ (при 22,8 мкг/м³ през 2015 г.) и е под границата на СГН (Фигура 8.).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 8. Средногодишни концентрации на ФПЧ10 и ФПЧ2,5 - СРЗИ, 2015-2016г.

През 2016г. превишаване на средноденонощните стойности на ФПЧ е установено главно през отоплителния сезон – през януари и февруари и веднъж през декември.

По отношение здравно-статистическите данни за заболяемостта, разгледани са следните болести и нозологични единици от Клас Х „Болести на дихателната система” на МКБ-10, които имат отношение към качеството на атмосферния въздух на територията на гр. София, а също и косвена връзка с потенциалните атмосферни замърсители, включително емисиите от транспорта и дейностите по изграждане на транспортна инфраструктура:

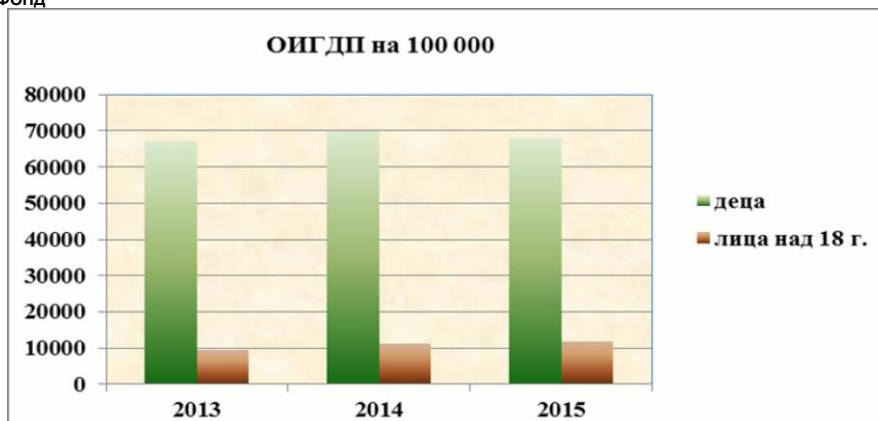
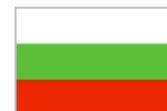
- Остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06);
- Други остри респираторни инфекции на долните дихателни пътища (J20-J22), от тях бронхит и бронхиолит;
- Други болести на горните дихателни пътища (J30-J39), от тях алергичен ринит;
- Хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47), от тях хроничен бронхит и астма;

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.

През 2015 година абсолютният брой и честотата на регистрираните остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) в амбулаториите на лечебните заведения в град София при децата от 0-17 годишна възраст са по-малко от предходната – 144590 и заболяемост 68 017,7‰ (за 2014 г - 144 910 и 70 094,6‰). При лицата над 18 г броят е 128291 и честота – 11 586,7‰ (за предходната година - 124288 и 11 198,9‰) (Фигура 8.7.).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 9. Честота на регистрирани остри инфекции на горните дихателни пътища (J00-J06) в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г.

Абсолютният брой на другите остри респираторни инфекции на долните дихателни пътища (J20-J22) при децата е 21431 и заболяемост 10080,5‰, а при възрастното население съответно – 37232 и 3362,6‰. През 2014 г. показателите са по-високи, съответно 11560,6 ‰ и 3557,3‰. Заболеваемостта при децата е близо 3 пъти по-висока. Аналогична е ситуацията и при случаите от остър бронхит (J20): при децата заболяемостта е 7885,6‰, а при възрастните – 3151,1‰, която е 2,5 пъти по-малко (Фигура 8.8.).

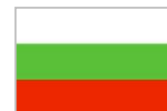


Фигура 10. Честота на регистриран остър бронхит (J20) в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г.

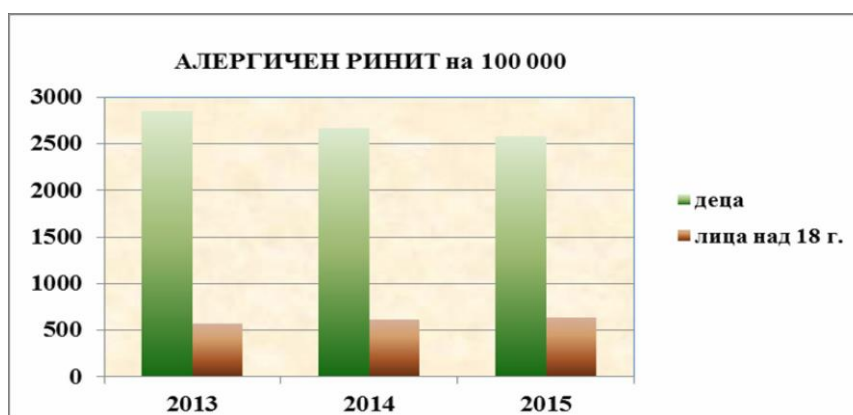
При възрастните водещ е вазомоторният и алергичен ринит (J30) с относителен дял от 27% и заболяемост 634,5‰. Второ място от другите болести на ГДП при децата заема вазомоторният и алергичен ринит (J30) с относителен дял от 37,2% (през 2014 г. 34,4%) и заболяемост 2 583,1‰ (Фигура 11.). При възрастното население няма



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



големи разлики в относителните дялове и заболяемостта от вазомоторният и алергичен ринит (J30) и хроничният ринит, назофарингит и фарингит (J31) – за J31 относителният дял е 24,6% и заболяемост 577,3‰. Показателите спрямо предходната година варират в тесни граници.

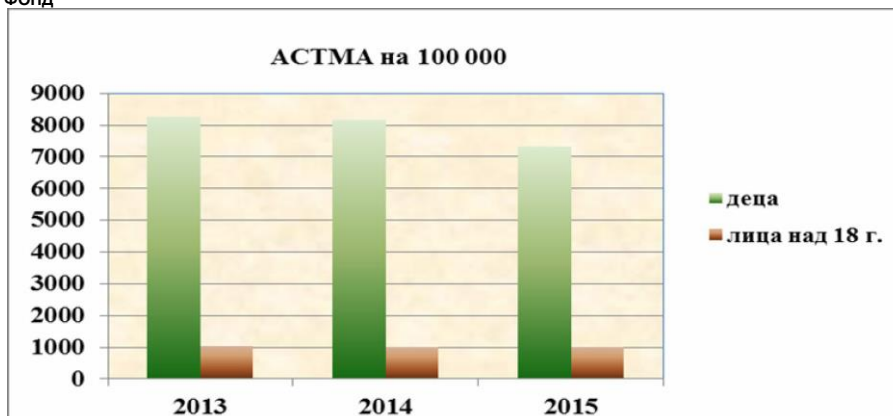
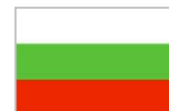


Фигура 11. Честота на регистриран алергичен ринит (J30) в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г.

Регистрираните хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47) и при двете възрастови групи са по-ниски. При децата снижението на заболяемостта е от 8541,90 на 7655,60, а при лицата над 18 г. – от 3216,40 на 3097,60 и е 3 пъти по-ниска от същата при децата. Водеща в тази група болести при децата е астмата (J45) – 7324,4‰ и относителен дял 95,7% (през 2014 г. – 8152,0‰ и 94,5%). Хроничният бронхит (J41 и J42) при децата заема минимален дял от 0,3 % – общо 50 регистрирани случая и заболяемост 23,5‰ (при 31,8‰ през 2014 г.). Коренно различна е ситуацията при лицата над 18 г. При тях водеща е хроничната обструктивна белодробна болест (J44) с относителен дял 43,0%, 14918 регистрирани случая и заболяемост 1347,3‰ (през 2014 г. показателите са съответно - 42,8%, 15541 и 1396,0‰). На второ място е астмата с относителен дял в тази група болести от 32,0% при 10951 регистрирани случая и заболяемост 989,1‰ (през предходната година са съответно 34,5%, 11026 случая и честота 993,5‰) (Фигура 9.10.). На трето място при възрастните са хроничните бронхити (J41 и J42) – общо 4425 случая с относителен дял 12,9% и заболяемост 399,5‰, като разликите с предходната година са минимални. В групата на хронични болести на долните дихателни пътища (J40-J47) при децата заболяемостта от астма е 7,5 пъти повече отколкото при възрастните, докато при хроничните бронхити съотношението е обратно – при възрастните тези болести са близо 8 пъти повече.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Фигура 12. Честота на регистрирана бронхиална астма в амбулаториите на лечебните заведения в град София, 2013-2015г.

Наблюденията на качеството на атмосферния въздух показват, че нивата на атмосферните замърсители варират в тесни граници през сезоните и годините. Безспорен е приносът на досегашната реализация на линии от софийското метро за ограничаването на вредните атмосферни замърсители от МПС, както и изграждането на западната дъга на околовръстния път, като резултат от дейности по ОП в периода 2014-2016г.

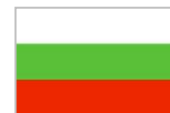
8.2. Здравна оценка на пътно-строителни дейности по изграждане на Лот 3.1 и 3.3 на АМ Струма.

Проектирането и строителството на Лот 3.1 и Лот 3.3. на АМ „Струма” понастоящем се извършва при спазване на здравно-профилактичните изисквания за изграждане на пътни обекти, включително изискванията като обекти, категоризирани като строежи първа категория съгласно ЗУТ.

Основните фактори на околната среда, които биха могли да бъдат повлияни от дейностите по строителство на Лот 3.1 и Лот 3.3. са добре контролирани през разглеждания период на ОП и 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 по време на строителните дейности на Лот 3.1 и Лот 3.3. Имисионни замервания за общ суспендиран прах в атмосферния въздух в близки до трасето на магистралата населени места установяват резултати в норма, без риск за човешкото здраве. Акредитирани протоколи за съдържание на азотни оксиди в атмосферния въздух също свидетелстват за поднормени стойности.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Горепосоченото доказва, че при извършените лабораторни изпитвания до настоящия момент, не са установени наднормени концентрации на типичните замърсители при пътно-строителните дейности - неорганизираните емисии, свързани с отделянето на нетоксичен прах и отработени газове от строителната механизация и тежкотоварните транспортни средства, което е благоприятно от здравно-профилактични позиции. Потвърждават се данните от предварително изготвените моделни изчисления и прогнози, които не дават основание за замърсяване на атмосферния въздух над установените норми за опазване на човешкото здраве в населените места.

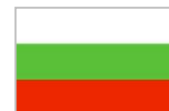
При извършеното строителство до момента няма данни за генерирани сериозни рискове от инциденти (аварийни разливи и замърсявания на околната среда, негативно повлияване на човешкото здраве). Строителството се изпълнява по утвърдени планове за безопасност и здраве, определящи минималните изисквания на строителната площадка съгласно изискванията на Наредба № 2 за минимални изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строително-монтажни работи. Настоящото потенциално вредно въздействие в трудова среда е ограничено по обхват и краткотрайно. За ограничаването му е въведено използването на лични предпазни средства (антифони, противопрахови маски, каски, работно облекло и обувки), прилагане на физиологични режими на труд и почивка, спазват се правилата за ръчна работа с тежести и товари, което да момента ефективно ограничава риска за човешкото здраве в работна среда.

Със становище на Басейнова Дирекция изх.№ П-01-216/06.01.2015 г. са посочени санитарно-охранителните зони, чиито външни пояси се засягат от реализацията на Лот 3.1. Предвидени са мерки, обезопасяващи водите в подземните водни тела от замърсяване в процеса на изграждането и експлоатацията на Лот 3.1., като не се очаква негативно въздействие върху населението и човешкото здраве от замърсяване на подземни води, защитени със СОЗ.

При бъдещата експлоатация на Лот 3.1 и Лот 3.3. и с оглед минимизиране на евентуален дискомфорт за населението, където е необходимо след шумови замервания са предвидени шумозаглушителни съоръжения за защита на близките до трасето на магистралата обекти, подлежащи на здравна защита. Това ще бъде проектирано в част „Акустика“ към техническите проекти. След мерките за шумозащита, въздействието ще бъде сведено в рамките на хигиенните норми.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



9) Заключение за въздействието върху околната среда и човешкото здраве за периода

9.1 ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО ОПТТИ

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 Становище 10-6/2014 по Екологична оценка на ОПТТИ както и тези, постановени в Решение № ЕО-4/2017 г. на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на изменението на ОПТТИ, може да се направи заключението, че:

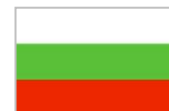
- формулираните в становищата на МОСВ условия и мерки се изпълняват стриктно в етапите, към които се отнасят предвид фазите, в които се намират проектите към момента;
- условията и мерките изпълняват целта си за предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно отстраняване на въздействието върху околната среда;
- в периода, предмет на наблюдение и контрол, не са констатирани значителни, трайни или неизбежни въздействия върху околната среда и човешкото здраве;
- за някои от дейностите, чиято реализация все още не е започнала е възможно пряко въздействие върху биологичното разнообразие и защитените зони. Въздействието ще се изрази евентуално в нарушаване целостта на защитените зони, фрагментиране на територии, унищожаване на местообитания. Възможно е да се засегнат чувствителни територии и места със значително биологично разнообразие. За минимизиране на това въздействие е необходимо и занапред стриктно да се спазват условията и мерките, посочени в документите, издадени по реда на гл.VI от ЗООС.

9.2.ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО КОНКРЕТНИ ПРОЕКТИ, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ОПТТИ

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 Закона за биологичното разнообразие. Условията 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.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



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 ОПТТИ:

- **По отношение качество на атмосферния въздух:**

Предвидените мерки се изпълняват от Бенефициентите. Не е констатирано наднормено замърсяване на въздуха в близко разположените населени места. Реализацията на проектите ще допринесе за подобряване качеството на атмосферния въздух в населените места.

- **По отношение повърхностните води:**

Изпълнението на проектите се извършва при стриктно спазване на изискванията на Закона за опазване на околната среда и Закона за водите. Не са констатирани негативни въздействия върху повърхностните води.

- **По отношение земи, почви и земни недра:**

- В съответните проекти са предвидени целесъобразни технически решения по опазването на количественото и химичното състояние на подземните води, почвите и земните недра;

- По време на строителството през разглеждания период:

- не е констатирано въздействие, надвишаващо проектната значимост върху подземните води, почвите и земните недра;
- не е оказвано въздействие върху водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване от подземни води и водоизточници на минерални води;
- не са регистрирани прояви на гравитационни процеси и явления (свлачища, срутища) и повреди по изградените съоръжения.

- **По отношение биоразнообразието:**

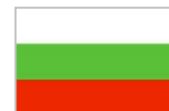
Набелязаните и заложените мерки са напълно адекватни и съобразени с опазване на биологичното разнообразие и околната среда в отделните проекти от ОПТТИ.

Към момента, мерките се изпълняват с незначителни забележки и препоръки, които нямат ключово значение за постигането на набелязаните цели.

Не са констатирани значителни нарушения и въздействия върху биоразнообразието и околната среда при реализацията на конкретни проекти произтичащи от ОПТТИ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Нереализираните към момента проекти е необходимо стриктно да спазват предписаните мерки по отношение на околната среда и биоразнообразието, както и да бъде осъществен последващ контрол и мониторинг при изпълнение на дейностите.

- **По отношение Недвижимото културно наследство:**

Провеждат се предварителни и спасителни археологически проучвания, което е гаранция за опазване и социализиране на Недвижимото културно наследство. При евентуално разкриване на непроучени/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.

- **По отношение акустиката на средата:**

Решенията на компетентните органи, касаещи шумозащитата на жилищни територии на населени места в близост до разглежданите инфраструктурни обекти, са в процес на изпълнение на различни етапи. Разработени са четири проекта за шумозащита за АМ „Струма“ – ЛОТ 3.3. В процес на възлагане е един проект за Разширение на метрото в гр. София.

Планът за собствен мониторинг за АМ „Струма“ по отношение на фактор „Шум“ се изпълнява. Проведени са контролни измервания на нивата на шума, излъчван в реални условия в околната среда от строителните площадки, достигащ до най-близките жилищни зони – обекти на шумово въздействие. Не са установени наднормени нива на шум.

- **По отношение на отпадъците:**

Не са установени замърсявания или влошаване качествата на околната среда вследствие замърсяване с отпадъци от строителството и експлоатацията на обектите.

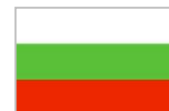
- **По отношение човешкото здраве:**

Като структуроопределящ отрасъл, транспортът е в тясна корелация както с ефективността на социално-икономическите дейности, така и със състоянието на околната среда и човешкото здраве.

В дългосрочен план, безспорни са положителните ефекти от изпълнението на ОП по отношение устойчивото положително повлияване на човешкото здраве. Изпълнените обекти от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ са със значим потенциал за постепенното подобряване условията на жизнената среда в градски условия и в населените места по хода на европейските транспортни коридори на територията на Р. България. Основната цел за подпомагане развитието на устойчива транспортна система



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



и предоставяне на възможност за бързо и безопасно движение на хора и товари е с благоприятно въздействие и върху здравето на населението.

Предвид наличната информация за изпълнението на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” в периода 2014-2016г., от здравни позиции могат да се направят следните изводи:

- В периода, разглеждан от настоящия доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда, не са установени преки и косвени негативни здравни ефекти от експлоатацията на изградените инфраструктурни обекти при изпълнението на оперативната програма.
- Дори и да са били възможни временни неудобства от строително-монтажни дейности, до момента няма данни от здравния и екологичен мониторинг за трайно влошени индикатори на човешкото здраве в района на изградените обекти, които да са пряко или косвено генерирани от изпълнението на ОП.
- Основните фактори на жизнената среда, които биха могли да бъдат повлияни от дейностите по строителство 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

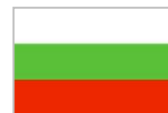
Анализът на изпълнението на мерките, залегнали в Становище 10-6/2014 по Екологична оценка на ОПТТИ показва, че те се изпълняват стриктно и не са установени негативни въздействия върху околната среда в резултат от неизпълнението им или евентуална неприложимост на предложените в становището условия и мерки.

При посещенията на място, проведени за установяване изпълнението на условията и мерките на ниво проект, постановени в съответните решения по ОВОС бяха установени някои пропуски, които налагат следните препоръки за по-нататъшното изпълнение на проектите, а и на бъдещите сходни проекти в рамките на ОПТТИ:

- Изградените на Лот 3.3 от АМ Струма многовидови проходи за земноводни, влечуги и бозайници не кореспондират с километрите, предписани в Условие 9 от Условията и мерките от Решение № 6-ПР/2015 за преценка за ОВОС. Не беше представен съгласувателен документ от МОСВ; Препоръчително е промени от



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



- този тип да бъдат съгласувани с МОСВ и този съгласувателен документ да бъде неразделна част от документацията по проекта;
- Необходимо е входовете и изходите на маслоуловителите да имат огради или предпазни мрежи, недопускащи попадане в тях на земноводни, влечуги и дребни бозайници. Мярката следва да се прилага за всички обекти, изградени в програмния период;
 - За ЛОТ 3.3 на АМ Струма, в Решение №6-ПР/2015 за преценяване необходимостта от ОВОС е записана мярка (под №10) за трикратно събиране, улавяне и преместване на представители на херпетофауната. Препоръчваме в участъците, където все още не е започнало строителството, отново да се извърши оглед на терена за целеви видове влечуги, като това се проведе след 1.04.2018г., когато започва активният им период. Същото е приложимо и за останалите участъци от Лот 3.

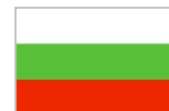
11) Препоръки за опазване на околната среда, които да се съобразяват през оставащата част от периода на действие на ОПТТИ

Въз основа на резултатите от извършените анализи и оценки, считаме, че следва да се изпълнят следните препоръки:

- Препоръчително е да се контролира и документира изпълнението от страна на Бенефициентите на мерките, постановени в съответните решения по реда на гл.VI от ЗООС, които са насочени към етапа на експлоатация. Пример в това отношение е Мярка 4 от Решение ПР-6/2015 за Лот 3.3 на АМ Струма която изисква *„След пускане в експлоатация да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените населени места. При необходимост да се предвидят допълнителни мерки – например озеленяване“*.
- В Становище по ЕО №10-6/2014 на ОПТТИ, като отговорни за наблюдение и контрол, съответно като източник на набрана информация за индикаторите на Мярка 9 *„Мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на пътната и железопътна инфраструктура с индикатори: видими повреди на съоръженията, белези за проява на свлачищни процеси и срутища“* са посочени Бенефициентите. Предвид това, че голяма част от трасетата на линейната инфраструктура тепърва ще се изгражда е препоръчително да се създаде организация за провеждане на мониторинг за видими повреди на съоръженията, в т.ч. и след въвеждането им в експлоатация,



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



който да послужи и като информационна база при наблюдението и контрола на програмата;

- Препоръчително е да се упражнява контрол при изготвяне на акустичните проекти, включително и по отношение точното отчитане на теренните условия и особености;
- Препоръчително е да се упражнява контрол за точното изпълнение на шумозащитните съоръжения, в т.ч. дължина и височина на съоръжението, да не се допускат прекъсвания и отвори, които ще нарушат акустичната му ефективност; да се контролира дали шумозащитното съоръжение се изпълнява със сертифицирани акустични елементи;

Препоръки за „конкретни проекти” по ОПТТИ:

Препоръка: Ранни консултации между проектантите и експерти по околна среда;

Коментар: Провеждането на процедурите по реда на гл.VI от ЗООС се извършва на най-ранен етап от реализацията на инвестиционното предложение. Изготвянето на документацията по ОВОС или за преценяване необходимостта от ОВОС изисква и необходимостта от ранни консултации между проектантите и експерти по околна среда. Предвид факта, че всички проекти са предмет на процедура по реда на ЗООС, може да се направи заключението, че препоръката се изпълнява. В допълнение – налице са сключени договори за провеждане на огледи от херпетолози, преди започване на строителство.

Препоръка: Изпълнение и поддръжка на изградените проходи за преминаване на животни в т.ч. и оградни мрежи и капаци над канавките;

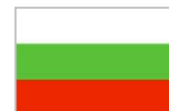
Коментар: Видно от анализа по-горе, част от изградените каломаслоуловители все още не са обезопасени, което означава, че към настоящият момент препоръката не е изпълнена.

Препоръка: Проектиране и изпълнение на шумозащитни прегради, с отчитане на визуалното им възприемане;

Коментар: Препоръката се изпълнява, изготвени са акустични проекти съгласно поставените условия и мерки. Визуалното възприемане е субективен фактор, който е от значение, но не с толкова голяма тежест, колкото е ефективността на шумозащитните съоръжения, т.к. в случая се касае за трасе на АМ Струма, което не преминава през



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



населени места. Визуалното възприемане е от значение за шумозащитните прегради, които ще бъдат предвидени в депо „Земляне“, т.к. са в градска среда.

Препоръка: *Наличие на вътрешен експерт по околна среда и засилване на контрола;*

Коментар: Изпълнителите са назначили служители, чиито задължения са свързани с цялостната работа по околна среда и обработка на съответната документация. Препоръката се изпълнява.

Препоръка: *Предварително „освобождаване“ на известните археологически обекти: От финансова и организационна гледна точка е добре да бъде създадена организация, включително съответен механизъм за финансиране, която да позволява всички предварително известни археологически обекти да бъдат проучени и „освободени“ от археолозите преди започване на строителството, за да не се прекъсват впоследствие строителните дейности по трасето;*

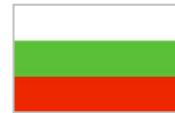
Коментар: Препоръката се изпълнява. Създадена е организация за провеждане на предварителни археологически проучвания по трасето на АМ Струма.

Препоръка: *Обвързване на Изпълнителите с изпълнението на мерките от Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ (тъй като ОГПТ е с период на действие до 2020 г.): Понастоящем на Бенефициентите по ОПТ не е вменено по никакъв директен начин да изпълняват мерките, заложен в становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ. Решенията по ОВОС и ОС, издадени от компетентните органи (МОСВ и РИОСВ) съдържат само конкретните за дадения проект мерки и условия, без да препращат към мерките от ЕО на ОПТ и ОГПТ. Необходимо е преди стартиране на всеки нов проект, УО на ОПТ да изпрати копие от Становищата по ЕО на екипите по управление на проектите, като мерките от тези становища следва да залегнат като анекси на договорите на Изпълнителите, подобно на решенията по ОВОС; Поставяне на изисквания от УО на ОПТТИ Бенефициентите да изпълняват мерките от Становищата по ЕО за ОПТТИ и ОГПТ, които са приложими за конкретния техен проект.*

Коментар: Анализът, направен в т.5 на настоящия доклад, показва, че условията и мерките, постановени в Становище по ЕО на ОПТТИ се изпълняват, т.е. налице е съответният механизъм за прилагането им (описан в т.5 на настоящия доклад), което от своя страна означава, че препоръката се изпълнява.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



Приложения

Приложение 1

Подпис експерти

Приложение 2

ГИС база данни

Приложение 3

Схема на Западна дъга

Приложение 4

Схема на Софийското метро

ГИС Приложение:

[https://geographica-
bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=9c83f9c0125b4713aaf8c87bc007406a](https://geographica-bg.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=9c83f9c0125b4713aaf8c87bc007406a)