



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**(ЗА ПЕРИОДА НОЕМВРИ 2007 - 31.12.2010 г.)**



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

***Изпълнител: Дружество по ЗЗД „СТРАТЕГИЧЕСКИ МОНИТОРИНГ“***

**м. декември, 2012 г.**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## СЪДЪРЖАНИЕ:

РЕЗЮМЕ.....	1
I. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТ 2007 - 2013 г. И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.....	2
1. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ 2007 - 2013 г. ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.....	2
1.1. Базова информация за ОПТ 2007 - 2013 г. за целите на мониторинга на околната среда .....	2
1.2. Анализ на управлението и разпределението на отговорностите по въпросите по околна среда при изпълнението на ОПТ 2007 - 2013 г.....	4
1.3. Изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 г. в периода 2007 - 2010 г.....	13
2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.....	63
2.1. Базова информация за ОГПТ за целите на мониторинга на околната среда .....	63
2.2. Изпълнение на ОГПТ към 31.12.2010 г.....	64
II. АНАЛИЗ НА ПРОВЕДЕНИТЕ ПРОЦЕДУРИ ПО ЕО И НА АДЕКВАТНОСТТА НА МЕРКИТЕ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩА ПО ЕО № 2-1/2007 г. И 1-1/2010 г.....	87
1. АНАЛИЗ НА ПРОВЕДЕНАТА ПРОЦЕДУРА ПО ЕО ЗА ОПТ 2007 - 2013 г.....	87
1.1.  Ход на процедурата по ЕО за ОПТ 2007 - 2013 г.....	87
1.2.  Становище по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОПТ 2007 - 2013 г. ....	88
1.3.  Сравнение и анализ на прогнозираните въздействия в доклада за ЕО с мерките, включени в Становище по ЕО № 2-1/2007 г.....	91
2. АНАЛИЗ НА ПРОВЕДЕНАТА ПРОЦЕДУРА ПО ЕО ЗА ОГПТ .....	112
2.1.Ход на процедурата по ЕО за ОГПТ .....	112
2.2. Становище по ЕО № 1-1/2010 г., с което е съгласуван ОГПТ.....	113
2.3. Сравнение и анализ на прогнозираните въздействия в доклада за ЕО с мерките, включени в Становище по ЕО № 1-1/2010 г.....	118



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

III. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА НАЧИНА И СТЕПЕНТА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОПТ И ОГПТ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.....	130
1. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ Т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 2-1/2007 г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАНА ОПТ 2007 -2013 г., В ПЕРИОДА 2007 - 2010 г. ....	130
2. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ Т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2010 г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАН ОГПТ, В ПЕРИОДА 2007 - 2010 г. ....	140
IV. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩАТА ПО ЕО ЗА ОПТ И ОГПТ СПРЯМО БАЗОВА ГОДИНА (2007 г.) И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.....	146
1. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 2-1/2007 г. И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОПТ ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г. ....	146
2. СТОЙНОСТИ И АНАЛИЗ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 1-1/2010 г. ЗА ОГПТ КЪМ 31.12.2010 г.....	152
V. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО ГЛАВА ШЕСТА НА ЗАКОНА ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ПО ЧЛ. 31 ОТ ЗАКОНА ЗА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТ И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2007-2010 г.....	165
1. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 1 .....	165
2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 2 .....	185
3. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 3 .....	214
4. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 4 .....	227
VI. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 2007-2010 г.....	228



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

1. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО ОПТ И ОГПТ .....	229
2. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В РЕЗУЛТАТ НА РЕАЛИЗИРАНЕ НА КОНКРЕТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОПТ И ОГПТ .....	229
VII. 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.....	233
1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА КОРИГИРАЩИ ДЕЙСТВИЯ И ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ .....	233
2. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОТПАДАНЕ/ЗАМЯНА/ДОПЪЛВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ .....	233
VIII. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА ОПТ 2007 - 2013 г.....	239
IX. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО МОГАТ ДА СЕ ОПРЕДЕЛЯТ КАТО НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕ ПРИ ПРОЦЕСА НА ПРОГРАМИРАНЕ ЗА СЛЕДВАЩИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2014-2020 г.....	242
1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014-2020 Г.:.....	242
2. ПРЕПОРЪКИ ЗА „КОНКРЕТНИ ПРОЕКТИ” ПО ОПТ: .....	243
X. ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ ОТ ГПМОС, ПОСТАВЕНИ КАТО КРИТЕРИИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛЕВИТЕ РЕЗУЛТАТИ ПО ПРОЕКТ „ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА МОНИТОРИНГ НА ОКОЛНАТА СРЕДА” .....	245
1. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НАЦИОНАЛНО НИВО ЗА ОПТ И ОГПТ: .....	245
2. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НИВО „ПРОЕКТ” (В Т.Ч. ПРОГРАМИ И ПЛАНОВЕ НА МАЛКИ ТЕРИТОРИИ) ПО ОПТ И ОГПТ: .....	248
3. ОБЩИ ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ): .....	249
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	250



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ .....	251
А.1. Информация, предоставена от МТИТС.....	251
А.2. Информация, предоставена от ведомства и контролни органи.....	251
А.3. Информация, предоставена от бенефициенти по ОПТ.....	252
А.4. Използвана нормативна уредба по околна среда .....	252
А.4. Използвани методически документи.....	255



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

Съкращение	Значение
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура”
БД	Басейнова дирекция
БДЖ	Български държавни железници
ГД ГВА	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”
ГПМОС	Генерален план за мониторинг на околната среда
ДОВОС	Доклад за оценка на въздействие върху околната среда
ДОС	Доклад за оценка за съвместимост
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”
ДП РВД	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЕУП	Екип за управление на проекта
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗТ	Закон за защитените територии
ЗКН	Закон за културното наследство
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗУИП	Звено за управление и изпълнение на проекта
ЗУП	Звено за управление на проекта
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИА „ОСЕС“	Изпълнителна агенция „Одит на средствата от Европейския съюз”
ИАПД	Изпълнителна агенция за „Проучване и поддържане на река Дунав”
КПП	Координация на програми и проекти
КН	Комитет по наблюдение
НИНКН	Национален институт за недвижимо културно наследство
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура”
НСИ	Национален статистически институт
НУРИЕОПП	Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми
НУРИОВОС	Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВОС	Оценка на въздействие върху околната среда
ОГПТ	Общ генерален план за транспорта
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г.
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПУ	Областно пътно управление
ОС	Оценка за съвместимост
ОСВ	Оценка на степента на въздействие
п.в.	Пътен възел
ПУОС	План за управление на околната среда
ПУО	Програма за управление на отпадъците
РИОСВ	Регионална инспекция по околната среда и водите
СОП	Софийски околовръстен път
СОПТ	Секторна оперативна програма „Транспорт“
ТПЕ	Териториални процедури и екология
УО	Управляващ орган
ФК	Формуляр за кандидатстване



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## РЕЗЮМЕ

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

Докладът се отнася за периода от ноември, 2007 г. до 31.12.2010 г., като съставлява Задача № 3 за изпълнение на целите на мониторинга на околната среда, съгласно ГПМОС (т. I. 2 на ГПМОС).

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

- Събиране, групиране и анализ на информация и документация по ОПТ и ОГПТ, предоставена от МТИТС;
- Анализ и оценка на съответствието на изпълнението на ОПТ и ОГПТ с нормативните и методологически документи на национално, европейско и международно ниво, касаещи опазването на околната среда;
- Обход на обекти, финансирани по ОПТ и ОГПТ, които в периода 2007 - 2010 г. са били във фаза на строителство и/или експлоатация;
- Изготвяне на доклад по наблюдение и контрол, в съдържание и обхват, съответстващи на изискванията се съгласно ГПМОС.

В резултат на извършените дейности по събиране, групиране и анализ на информацията за националните документи ОПТ и ОГПТ, както и за конкретните проекти, изпълнявани за периода 2007 - 2010 г. по ОПТ и ОГПТ, са направени изводи за въздействието върху околната среда на стратегическо ниво и на ниво проекти, въз основа на които са дефинирани препоръки за опазване на околната среда за оставащия период на действие на ОПТ 2007 - 2013 г. и препоръки за опазване на околната среда за следващия програмен период 2014 - 2020 г.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## I. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТ 2007 - 2013 г. И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.

*Настоящият раздел I представя базова информация за ОПТ и ОГПТ – съдържание, цели, и др., необходима за изпълнение на целите на Доклада по наблюдение и контрол, както и конкретна информация за напредъка на изпълнението на ОПТ и ОГПТ за периода 2007-2010 г.*

### 1. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ 2007 - 2013 г. ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.

#### 1.1. Базова информация за ОПТ 2007 - 2013 г. за целите на мониторинга на околната среда

ОПТ е официално одобрена от Европейската комисия на 07.11.2007 г.

Оперативна програма „Транспорт” е изготвена в изпълнение на:

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

**Целта** на ОПТ 2007 – 2013 г. е развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система.

*Специфичните цели на програмата са две:*

- *Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз*

Един от най-съществените аспекти на националната транспортна политика и тази на Европейския съюз е завършването на Транс-европейската транспортна мрежа. Имайки предвид, че Република България ще бъде една от периферните страни и външна граница на Европейския съюз през 2007 г., тази програма се концентрира върху: елиминиране на тесните места по река Дунав, завършване на приоритетните пътища и железопътни линии за поемане на потоците движение; подобряване на качеството на главните пътни и железопътни артерии, насърчаване на мултимодалния транспорт и транспорта по море и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



вътрешни водни пътища, развитие на висококачествен интермодален пътнически транспорт в столицата.

С постепенното завършване на оперативната съгласуваност на Транс-европейската транспортна мрежа и с очакваното нарастване на трафика, с реализирането на програмата се очаква по-добра интеграция на националната мрежа в тази на ЕС и съседните страни.

Втората специфична цел е:

- *Постигане на баланс между видовете транспорт*

Повечето от пътниците и стоките използват автомобилен транспорт. Задръстванията са сериозен проблем по основните пътни артерии и главните булеварди на столицата и някои градове. Най-голямото конкурентно предимство на пътния транспорт е капацитета му да пренася стоки из цялата страна с гъвкавост и на ниски цени. Незавършената и с ниски скорости железопътна инфраструктура, липсата на изградена инфраструктура за комбиниран транспорт и ниският капацитет на движение в морските терминали и тези по река Дунав възпрепятстват развитието на алтернативни начини на транспорт.

Превръщането на модалността в реалност, съживяването на железопътния сектор, насърчаването на морския и вътрешен воден транспорт, развитието на Метрополитен в големите градове може да предостави средство за справяне със задръстванията на главната пътна инфраструктура и ще допринесе за постигането на по-добър баланс между видовете транспорт.

**За постигане на специфичните цели ОПТ формулира 5 приоритетни оси**, като четири от тях обхващат подготовката и реализирането на инфраструктурни проекти:

- *Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“;*
- *Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“;*
- *Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари“;*
- *Приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища“;*
- *Приоритетна ос 5: „Техническа помощ“.*

За всяка приоритетна ос, в ОПТ 2007 - 2013 г. са посочени референциите на приоритетната ос към Стратегическите насоки на Общността и към Националната стратегическа референтна рамка.

Обособени са операциите по всяка приоритетна ос, целите, на които трябва да отговарят, и са посочени конкретни проекти за изпълнение. Програмата включва и индикативен списък с големи проекти.

От приемането на програмата през 2007 г., до 31.12.2010 г. не са правени изменения на ОПТ 2007 - 2013 г.

През 2010 г. са направени предложения за изменения, които са влезли в обхвата на първото изменение на ОПТ 2007 - 2013 г., одобрено от ЕК през 2011 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

### А. Управление на ОПТ

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

От информацията, съдържаща се в Процедурния наръчник управление и изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 г., версия 7, август - 2011 г., се вижда, че **спазването на изискванията по опазване на околна среда при прилагането на ОПТ е разпределено като отговорности по следния начин:**

- **Отдел „Програмиране“** е координатор на дейностите по подготовка на проекти; изготвяне на проектни предложения; участва в изготвянето на договорите/заповедите за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ;
- **Отдел „Мониторинг, информация и комуникация“** – участва в периодични срещи за наблюдение на проектите, координира получаването на информация от страна на бенефициентите; оптимизира и използва заложените в ОПТ индикатори за мониторинг и връзката им с критериите за оценка; предлага обхвата и целите на тематичните оценки на ОПТ; координира изготвянето на планове за действие за изпълнение на препоръките от оценителните доклади и координира изпълнението им;
- **Отдел „Предварителен контрол“** – осъществява контрол на качеството при изпълнение на процедурите по възлагане на обществени поръчки, които се провеждат от крайните бенефициенти, чрез проверка и одобрение на тръжната документация, оценителната процедура и договорната документация; извършва предварителен контрол на договорите/заповедите за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ;
- **Отдел „Изпълнение и координация“** – координира изготвянето от страна на бенефициентите на докладите за напредъка на отделните проекти; участва в месечните срещи за наблюдение на проектите, КН и в проверките на място.

**Комитетът за наблюдение (КН)** включва представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерството на околната среда и водите и Министерството на финансите, на други управляващи органи и на социално-икономическите партньори. КН има определен набор задачи, като задачите, конкретно свързани с околната среда са следните:

- **Одобрява критериите за избор на проекти** в срок до три месеца от одобряването на ОП, но не по-късно от един месец след получаване на финансови средства от Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

развитие. Критериите за избор могат да бъдат изменяни съгласно нуждите на програмирането;

- **Приема график за изпълнение на предприетите мерки и одобрява доклада за изпълнението на корективните мерки;**
- **Предлага на УО промени или преразглеждане на ОПТ, които ще допринесат за постигане на целите на фондовете от ЕС или за подобряване на управлението, вкл. финансовото управление;**
- **Контролира дейността на УО по отношение на хоризонталните политики - държавни помощи, обществени поръчки, устойчиво развитие, в т.ч. околна среда и равни възможности;**
- **Получава информация от ръководителя на УО за резултатите, заключенията и препоръките от извършените оценки на ОПТ.**

**Бенефициентите** инициират и изпълняват индивидуалните проекти и получават публични средства. Те също така, имат правото да бъдат информирани за продуктите или услугите, които могат да се доставят по един проект, финансовия план, времевите ограничения за изпълнение на проекти, и финансовата и друга информация. Тези изисквания са заложили подробно в договорите/писма с предложения представени на бенефициентите, когато техните проекти са одобрени.

Бенефициенти по програмата са „Национална компания „Железопътна инфраструктура”, Агенция „Пътна инфраструктура”, „Метрополитен” ЕАД, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, Министерство на регионалното развитие и благоустройството и Управляващият орган на ОПТ.

Функциите на бенефициентите по ОПТ са регламентирани в Оперативни споразумения, които се подписват между УО на ОПТ и всеки един от конкретните бенефициенти. Основно Бенефициентите по ОПТ са отговорни:

- **за подготовката на проектите** (включително изготвянето на прединвестиционни проучвания, **анализ на въздействието върху околната среда (ОВОС/ЕО)**, технически, геоложки и археологически проучвания, подробни устройствени планове, идейни/работни проекти, анализ за разходите и ползите, документацията за провеждане на процедура за възлагане на обществена поръчка за избор на изпълнител) и съгласуването на всички разработки по проекта със съответните компетентни органи;
- **за изпълнението на одобрените проекти**, съфинансирани от Структурните и Кохезионния фондове на Европейския съюз, съгласно сключен договор/издадена заповед за отпускане на безвъзмездна финансова помощ, приложимото европейско и национално законодателство и правилата на програмата;
- за потвърждаването на разходите за доставка на стоки и/или извършени строителни работи и/или предоставяне на услуги по проекта въз основа на фактури и/или други документи с равностойна доказателствена стойност.
- преди плащане бенефициентите извършват проверки на документите представени от изпълнителите по договори в рамките на проекта и проверки



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

на мястото на проекта за удостоверяване извършването на заявените за плащане дейности.

Дирекция „Национален фонд” в Министерството на финансите е определена за **Сертифициращ орган и Орган, отговорен за получаване на средствата по Структурните и Кохезионния фондове на ЕС** (РМС № 988/27.12.2005).

**Одитният орган** има задачата да даде увереност, че системите за управление и контрол на средствата от ЕС са адекватни и функционират ефективно и че финансовите интереси на Европейската общност са надлежно защитени. Изпълнителна агенция „Одит на средствата от Европейския съюз” е органът, отговарящ за изготвянето на доклади, в които се представят резултатите от оценката на внедрените системи за управление и контрол на оперативните програми в Република България, съфинансирани от Структурните фондове и Кохезионния фонд и органът, представящ мнение за съответствието на внедрените системи за управление и контрол на оперативните програми с членове от 58 до 62 от Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета. ИА „ОСЕС” е органът, осъществяващ специфичните одитни дейности съгласно глава Пета от Закона за вътрешния одит в публичния сектор.

**Контролните органи** са представени от вътрешен (вътрешни одитори) и външен (от Сметна палата и Европейска сметна палата) одит.

#### ***Обобщение за разпределението на отговорностите:***

**УО** – в отговорностите на отдели „Програмиране”, „Мониторинг, информация и комуникация”, „Предварителен контрол” и „Изпълнение и координация” са предвидени дейности, при които следва да се съобразяват и изискванията по опазване на околната среда – тези изисквания могат да се залагат в договорите за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, докладите за напредък по проектите, в изискванията в тръжната документация на обществените поръчки и др.

**КН** – одобрява критерии за избор на проекти, контролира дейността на УО по отношение на въпросите по околната среда, одобрява доклад за изпълнение на корективни мерки и др.

**Бенефициент** – отговорен е за провеждане на изискващите се процедури по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие, както и за изпълнение на мерките и условията в постановените, в резултат на провеждане на процедурите, административни актове.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## Б. Схеми на управление на проектите при различните бенефициенти

Събраната към момента информация, за организацията и принципа на работа при бенефициентите, отразени в годишните доклади, докладите за напредъка за КН, информацията за изпълнение на ОПТ и срещи със съответните административни структурни звена показва, че:

### Схеми на управление на проектите в НКЖИ

НКЖИ е бенефициент на проектите, включени в приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”, както и по повечето от проектите на железопътния транспорт, включени в Общ генерален план за транспорта (ОГПТ).

Подготовката на съответният проект включва и процедурите по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие, което е в правомощията основно на отдел „Териториални процедури и екология” (ТПЕ) при НКЖИ. В рамките на отчетания период проектите са на различен етап от процедурите по оценка въздействието върху околната среда (ОВОС) и оценка съвместимостта (ОС), съгласно изискванията на ЗООС, ЗБР и подзаконовите нормативни документи.

За тези проекти, за които има издадени и влезли в сила Решения по ОВОС и ОС, поставените в тях мерки и условия, се вменяват на проектантите и строителите, чрез включване на тези решения като приложения към тръжната документация и изискване за тяхното изрично спазване. От изпълнителите на съответния проект се изисква да изготвят планове за управление на околната среда (ПУОС), които първо се одобряват от НКЖИ и въпреки, че няма изрично законово изискване, след това се съгласуват със съответната РИОСВ и МОСВ. ПУОС включва и план за мониторинг по околна среда, който се изпълнява по време на строителството и експлоатацията.

До момента на подписване на договори за строителство, проектите се подготвят в Дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти” при НКЖИ.

След подписване на договорите за изграждане на обектите, за всеки проект се създава Звено за управление и изпълнение на проекта (ЗУИП), включващо експерти в различни области. ЗУИП следи работата на строителните фирми и строителния надзор, като задължение на звеното е и редовно обхождане на строителните площадки, следене за нормално протичане на строителните дейности и пр. Контролът по изпълнение на мерките и условията заложили в Решенията по ОВОС и ОС се осъществява от строителния надзор, който разполага със съответните специалисти. Изпълнителите на проекта и строителният



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



надзор докладват ежемесечно за напредъка на проекта. Като част от докладването се дава информация и по въпросите свързани с опазването на околната среда.

*Примери за добра практика:*

- ✓ когато строителните дейности се извършват в или близо до защитени зони, част от общоевропейската екологична мрежа НАТУРА 2000, инструктажите на работниците включват допълнителни указания за опазването на околната среда, свързани с целите на опазване на съответната зона;
- ✓ извършване (по собствена инициатива) на залесяване в Защитена зона „Злато поле” от представители на строителния надзор по жп линията Пловдив-Свиленград и в сътрудничество със „Зелени балкани”. Отделно в процеса на СМР, чрез прилагане на определени мерки са били опазени от изсичане редица дървета, сред които и две вековни дървета.

Гореописаната практика дава добри резултати.

#### **Схема на управление на проектите в АПИ**

АПИ е бенефициент на проектите, включени в **приоритетна ос 2**: „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”, както и по пътните проекти, включени в ОГПТ.

В рамките на отчитания период проектите са на различен етап от процедурите по ОВОС и ОС, съгласно изискванията на ЗООС, ЗБР и подзаконовите нормативни документи.

За тези проекти, за които има издадени и влезли в сила Решения по ОВОС и ОС, на етап тръжна документация, всички условия и мерки от Решенията по ЗООС и ЗБР, се изброяват в отделно приложение № 10 и се вменяват за изпълнение на фирмата изпълнител на строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП. Контролът по изпълнение на строителството, който се прилага и по отношение на мерките от Решението по ОВОС и ОС се изпълнява от фирмата изпълняваща надзора по строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП.

След подписване на договорите за изграждане на обектите, за всеки проект се създава Екип за управление на проекта (обикновено по ЛОТ-ове), който ръководи, контролира и съгласува дейностите по строителството, като при него се съхраняват копия от всички документи свързани с контрол по строителството, вкл. и такива изготвени от РИОСВ. Екипът за управление на проекта (ЕУП) провежда консултации с еколози при възникване на въпроси, свързани с изпълнението на мерките от Решенията по ОВОС и ОС.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Строителят на обекта, съвместно с надзора има задължението да проведе всички съгласувателни процедури със съответната РИОСВ и МОСВ по отношение на ПУОС, ПУО (за обекти стартирали при стария ЗУО), аварийни планове, депа за излишни земни маси, обходни пътища и др.

Гореописаната практика дава добри резултати.

### **Схема на управление на проектите в Метрополитен**

Метрополитен е бенефициент на част от проектите, включени в **приоритетна ос 3**: „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари” и оценявани в ЕО на ОПТ (проекти за интермодален транспорт).

В рамките на отчетния период за проектите са приключили процедурите по ОВОС и ОС, съгласно изискванията на ЗООС, ЗБР и подзаконовите нормативни документи.

На етап тръжна документация, всички мерки от Решенията по ОВОС и допълнителното проектиране се изброяват в отделно приложение и се вменяват за изпълнение на фирмата изпълнител на строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП. Контролът по изпълнение на строителството, който се прилага и по отношение на мерките от Решението по ОВОС и ОС се изпълнява от фирмата изпълняваща надзора по строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП и от обектовите отговорници на инвеститорския контрол.

Със започване на строителството се избира Звено за управление на проекта – по участъци. Звеното за управление на проекта (ЗУП), ръководи, контролира и съгласува дейностите по строителството, като при него се съхраняват копия от всички документи свързани с контрол по строителството, вкл. и такива изготвени от РИОСВ. Звеното за управление на проекта има обектов отговорник, който ежеседмично контролира изпълнението на всички дейности, вкл. в строителното разрешително. Строителят на обекта, съвместно с надзора, под контрола на Метрополитен има задължението да проведе всички съгласувателни процедури със съответната РИОСВ и МОСВ по отношение на ПУОС, ПУО (за обекти стартирали при стария ЗУО), аварийни планове, депа за излишни земни маси, обходни пътища и др.

При проверка от контролните органи – РИОСВ на обекта, копие от документа се представя на строителя/надзорника (констативен протокол или предписание), които се съхраняват при документите на Звеното за управление на проекта за сведение и/или решаване на проблема. На техническите съвети се кани представител от РИОСВ – София, за информация и предварителни насоки.

Гореописаната практика дава добри резултати.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **Схема на управление на проектите в ДППИ**

ДППИ е бенефициент на част от проектите, включени в приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища”, както и по повечето от проектите на водния транспорт, включени в ОГПТ.

В рамките на отчетания период проектите са на различен етап от процедурите по ОВОС и ОС, съгласно изискванията на ЗООС, ЗБР и подзаконовите нормативни документи.

До момента на подписване на договор за изграждане на обектите, проектите се подготвят в Дирекция „Управление на европейски фондове” при ДППИ. За изпълнението на всеки отделен проект се създава Звено за изпълнение и управление на проекта (ЗИУП), което отговоря за общото техническо, административно и финансово управление на проекта в т.ч. и за:

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

Звеното за изпълнение и управление на проекта се конструира чрез заповед на генералния директор на ДППИ, в която се описват позициите и назначените лица, отговорностите на звеното, продължителността на функциониране, други аспекти, необходими за успешното изпълнение на задълженията при управление на проекта. В състава на звеното задължително трябва се включват ръководител на проекта, финансист, както и други позиции, съобразени със спецификата на конкретния проект.

В отчетания период, за целите на изготвяне на настоящия доклад, не са констатирани несъответствия по отношение условията и мерките поставени в издадените актове по реда на ЗООС и ЗБР в процеса на проектиране и в следствие при опазването на околната среда по време на строителните работи. Горепосланата практика дава добри резултати.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **Схема на управление на проектите в ИАПД**

ИАПД е бенефициент на част от проектите, включени в приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища”, както и по повечето от проектите на водния транспорт, включени в ОГПТ.

В рамките на отчетания период проектите са на различен етап от процедурите по ОВОС и ОС, съгласно изискванията на ЗООС, ЗБР и подзаконовите нормативни документи.

До подписване на договор за безвъзмездна финансова помощ, дейностите по подготовката на съответния проект (процедури по ЗУТ, съгласувания, проучвания, документална част, вкл. спецификации, провеждане на процедури по ЗОП и др.) се извършват от екип от служители в дирекция „Хидрология и хидрометеорология” при ИАПД, с включени експерти от други дирекции на агенцията в зависимост от естеството на проекта.

След подписване на договор за изпълнение на проект, с нова заповед на изпълнителния директор се формира звено за управление на проекта с функции съобразно ангажиментите на бенефициента в хода на реализация на проекта. В случаите на поставени условия и мерки за опазване на околната среда по даден проект, същите се включват в съответната техническа спецификация на възложителя, която е част от документацията за участие по ЗОП. При липса на предписани конкретни мерки, в техническата спецификация се залагат общи мерки за опазване на околната среда.

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

### **В. Отговорности на бенефициентите, компетентните и контролните органи по околна среда при отразяване и изпълнение на условията/мерките, поставени в издадени решения по ОВОС и ОС**

Поставените мерки и условия в Решенията по ОВОС и ОС, произтичат от условията на околната среда и особеностите на конкретния проект. В този смисъл, с цел идентифициране на възможни въздействия и предлагане на адекватни мерки и условия за предотвратяване на неблагоприятни въздействия върху околната среда, в хода на процедурите по ОВОС и ОС се провеждат широк кръг консултации със заинтересовани ведомства (МЗ, РЗИ, НИКН, МИЕТ и Регионалните исторически музеи, съответните Басейнови дирекции и пр.) и със засегнатата общественост и неправителствени екологични организации.

Изборът на съответно трасе/вариант, е резултат от извършената оценка за въздействието на съответното инвестиционно предложение върху компонентите и факторите по околна среда и за риска за човешкото здраве. За всички обекти, за които има издадени решения по ОВОС и ОС, са посочени мерки и мероприятия свързани с опазването на местообитанията и популациите на видовете и избягване на фрагментацията на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

местообитанията, които съответният Бенефициент трябва да заложи в етапа на проектиране и да спазва на етапа на строителството и експлоатацията на съответния проект.

Съгласно чл. 100 от ЗООС и чл. 22 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС, компетентните органи или упълномощени от тях длъжностни лица осъществяват контрол по плана за изпълнение на мерките по чл. 96, ал. 1, т. 6 и по изпълнението на условията от Решението по ОВОС и в решенията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Съгласно цитираните по-горе разпоредби, компетентните органи осъществяват контрол по изпълнението на условията от решенията:

1. при одобряване и съгласуване на инвестиционните проекти;
2. по време на строителство;
3. при издаване на разрешение за ползване на строежа;
4. по време на експлоатация на обекта.

Съгласно Глава Девета от ЗООС, контролът се осъществява чрез проверка по документи и чрез посещение на място на резултатите от изпълнението на плана за мерките за предотвратяване, намаляване или ликвидиране на значителните вредни въздействия върху околната среда.

В случаите, когато решението по ОВОС или решението за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е издадено от министъра на околната среда и водите, контролът по изпълнението на условията е възложен на съответната РИОСВ, Басейнова дирекция или Дирекция на национален парк.

Въз основа на цялата документация за целите на настоящия доклад, може да се обобщи, че РИОСВ основно изпълнява контролни функции по документи – съгласуване на ПУОС, преглед на документацията по отношение на отразяването на мерките от решенията в проектите и контрол за изпълнението им при строителството на обекта.

РИОСВ извършват проверки на обектите по график, съставен съобразно техни вътрешни правила и при подаден сигнал за нарушение. При посещение на обекта се издава: констативен протокол, предписание и актове.

Основният проблем при изпълнението на проектите от страна на бенефициентите, е натрупването през годините закъснение при тяхната подготовка, което налага подобряване на капацитета на бенефициента за управление на големи инфраструктурни проекти. Независимо от това, анализирайки получената информация от различните бенефициенти, компетентни и контролни органи по отношение на изпълнение и напредъка на отделните проекти, може да се обобщи следното:

- ✓ Голяма част от проектите, включени в ОПТ и ОГПТ, са процедурирани по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР. Издадените решения в повечето от случаите са съвместени, чрез процедурата по ОВОС, и извършена оценка на степента на въздействие върху защитени зони. За някои от проектите обаче, са издадени отделни актове – по ОВОС и по ОС, което е продиктувано от степента на напредъка на съответния проект и процедура по ОВОС към 01.01.2007 г. (от която дата Р. България е държава-членка на ЕС и влиза в сила закононото изискване за извършване на ОС);
- ✓ Поставените условия и мерките от решенията по ОВОС и ОС се залагат задължително в последващите етапи на проектиране, отразяват се в работният проект и се изброяват в разрешението за строеж;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- ✓ При поставено условие/мярка, налагащо допълнително проектиране (отнася се главно за пътни и жп проекти), предложеното техническо решение, придружено със становище на съответния експерт, участвал в изготвянето на документацията по ОВОС, се представя на компетентния орган – МОСВ/РИОСВ за съгласуване. Одобряването на начина на изпълнение на условието/мярката се отразява в допълнително проектиране и в допълнение към разрешението за строеж;
- ✓ Разрешенията за строеж, се издават от МРРБ, след: представяне на решения по глава шеста от ЗООС, чл. 31 от ЗБР; всички изисквани разрешителни за ползване на воден обект от БДУВ; приключване на процедурите по отчуждаване на терените и обявяването им в Държавен вестник; одобряване на Парцеларните планове и съгласуване на всички реконструкции на линейните мрежи на други ведомства и експлоатационни дружества;
- ✓ При подписване на протокол за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия по Образец 2а, към чл. 7 ал. 3, т. 2 на Наредба 3, се изискват разрешителните, които са свързани с:
  - Преминаване на строителната и транспортна техника през централните градски части и други зони с ограничен режим;
  - За ограждане на строителната площадка;
  - За извозване на хумус;
  - За извозване на земни маси;
  - За извозване на строителни отпадъци;
  - За изсичане (изкореняване) на съществуващи дървета и др.;
  - Описание на строителните площадки;
  - Предвидените мерки в „План за безопасност и здраве”.
- ✓ При проверка от контролните органи (РИОСВ) на обекта, копие от документа се представя на строителя/надзорника (констативен протокол или предписание), в чиито отговорности е да го предостави на Екипа за управление на проекта за сведение и/или решаване на проблема;

### 1.3. Изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 г. в периода 2007 - 2010 г.

ОПТ е подписана в края на 2007 г. През 2007 г. няма одобрени апликационни форми.

**През 2008 г.:** подготовката, подаването на формуляри за кандидатстване и изпълнението на проекти се наблюдава известно изоставане от първоначалния график, като основните причини могат да се сведат до подценяване на времето, необходимо за подготовка на големите инфраструктурни проекти; липса на достатъчно финансови средства в бенефициентите за изпълнение на проектите преди официалното одобрение на формулярите за кандидатстване; както и остаряла документация по подготовката на проекти.

**Към края на 2009 г.:** има одобрени проекти и сключени договори за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по четири от петте приоритетни оси, с изключение на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

приоритетна ос 4: „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”. По отношение на физическия напредък по програмата през 2009 г. спрямо 2008 г. не се наблюдава съществен напредък. В резултат на проведеното заседание на КН през м. юли 2009 г. е решено обхватът на ОПТ да бъде разширен с проектите за „Доизграждане на АМ „Тракия”, Лот 2, 3 и 4”, „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по железопътната линия Пловдив – Бургас” и „Модернизация на жп линията София – Драгоман”. Основен проблем остава забавената подготовка на повечето големи проекти, предвидени за финансиране по ОПТ. Причините до голяма степен се дължат на продължителния процес на подготовката на формулярите за кандидатстване, ненавременното приключване на отчуждителни процедури и археологически проучвания, както и липсата на средства в бюджета на бенефициентите за префинансиране на проекти. Не достига и административен капацитет на двата най-големи бенефициента – НКЖИ и АПИ.

**Към края на 2010 г.:** има одобрени проекти и сключени договори за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по четири от петте приоритетни оси, с изключение на приоритетна ос 4: „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”. От Европейската комисия е одобрен и вторият голям инфраструктурен проект по ОПТ - „Доизграждане на АМ „Тракия”, Лот 2, 3 и 4”, като в края на 2010 г. за одобрение от ЕК беше изпратен и формулярът за кандидатстване за фаза 2 - „Първомай – Свиленград” от жп проекта „Пловдив – Свиленград”, чието изпълнение е започнало по програма ИСПА (в последствие КФ 1164/94). С цел наваксване на натрупаното забавяне в подготовката и изпълнението на проекти е дадено предимство в изпълнението на проекти, които са в по-напреднала фаза на подготовка или вече са в процес на изпълнение. В тази връзка през декември 2010 г. е извършено изменение на ОП „Транспорт”, като в приоритетна ос 1 са предложени, и в последствие приети за включване за изпълнение недовършения участък от жп проекта „Пловдив – Свиленград” и втория етап от строителството на метрото в гр. София. Реалният напредък в изпълнението на ОПТ към края на 2010 г. е значително по-нисък от първоначално планираното, дължащо се основно от забавяне при стартирането на проектите в индикативния списък по ОПТ.

Подчинено на специфичните цели на ОПТ е подготовката и изпълнението на проектите, включени в оперативната програма. Това е пряко свързано с изпълнение от страна на съответния бенефициент на ангажименти (условия и мерки), произтичащи от издадени актове по реда на глава шеста от ЗООС и по реда на ЗБР, отнасящи се до конкретния проект.

В таблиците по-долу е дадена обобщена информация за проектите в рамките на 4-те приоритетни оси (от общо 5 за оперативната програма), обхващащи подготовката (вкл. по отношение на процедурите по опазване на околната среда) и реализирането на инфраструктурни проекти за периода 2007 – 2010 г.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
1	Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци от жп линията „Пловдив – Бургас”	Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и, сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Има решение за преценяване на необходимостта от ОВОС и ОС - № 27-ПР/2009 г. от МОСВ, в което е решено да не се извършва ОВОС. Има издадено от МРРБ Разрешение за строеж № РС-36/29.12.2009 г. През декември 2010 г. е подаден формуляр за кандидатстване. До края на 2010 г. строителството не е започнало.	Не
2	Проект „Модернизация на жп линията София – Драгоман”	Удвояване и модернизация на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата.	ДП „НКЖИ”	С решение на МОСВ от 15.10.2009 г. е решено, че е необходимо изготвяне на ОВОС без ОС. До края на 2010 г. строителството не е започнало.	Не
3	Проект „Модернизация на жп линията „Видин – София”	Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и, сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Изготвен е окончателен вариант на идеен проект. Изготвени са доклади по ОВОС и ОС, които са приети от МОСВ и изпратени до засегнатите общини с цел организиране на обществено обсъждане. В УО на ОПТ е внесен ревизиран формуляр за кандидатстване за отпускане на безвъзмездна финансова помощ.	Не
4	Проект „Модернизация на жп линията „София - Пловдив”	Подобряване на линията – подновяване на инфраструктурните системи и подобряване на работата, което ще увеличи комфорта и, сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	ЛОТ 1: София – Елин Пелин и Септември – Пловдив – преценка за необходимостта от ОВОС (Решения № 12-ПР/2010г. и №13-ПР/2010 г. на МОСВ, че няма необходимост от ОВОС и ОС). Сключен е договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
5	Проект „Изграждане на интермодален терминал в гр. София”	Проектът е разделен на две части.	ДП „НКЖИ”	Издадено е решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-150-ПР/2010 г. на РИОСВ-София, че не е нужна ОВОС. Подготвя се документация за избор на изпълнител на строителството на терминала.	Не
6	Проект „Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска територия”	Проектът е разделен на четири фази: Фаза 1: Крумово (км 164+573) – Първомай (км 202+300) Фаза 2: Първомай (км 202+300) – Димитровград (км 234+554) Фаза 3: Свиленград (км 289+669) – Турска граница (км 315+655) Фаза 4: Димитровград (км 234+554) – Свиленград (км 289+669) и Свиленград (297+698) до Гръцка граница (300+685)	ДП „НКЖИ”	Отсечката „Крумово-Първомай” (Фаза 1) е изцяло изпълнена по ИСПА. Отсечката „Първомай-Свиленград” (първоначалната Фаза 2) е стартирала по ИСПА, но по тази програма е завършена само отсечката „Първомай-Димитровград”. На 29.11.2010 г. УО на ОПГ е одобрил формуляра за кандидатстване по ОПГ на отсечката „Димитровград – Свиленград” (Фаза 4), с което отсечката се прехвърля от ИСПА към ОПГ. Отсечката „Свиленград – Турска граница” от самото начало е част от ОПГ - Договор ДОПТ-3/22.05.2009 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. Към 31.12.2010 г. следните разрешителни се отнасят за всички фази на проекта: • Решение по ОВОС №49-12/2001г. от	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
6.1	Удвояване и електрификация на железопътната линия Крумово - Димитровград (Фаза 1 и Фаза 2)	Фаза 1: Крумово - Първомай Фаза 2: Първомай – Димитровград е изработена	ДП „НКЖИ”	<p>МОСВ за участъка „Пловдив – Свиленград” – ИП се разрешава при изпълнение на определени условия;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• РС-25/18.08.2009 г.- Системи за сигнализация, телекомуникации и система SKADA за цялата линия Пловдив-Свиленград.</li> </ul> <p>Към 31.12.2010 г. Фаза 1 и Фаза 2 са били в строителство.</p> <p>За Фаза 1 се отнасят:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Решение по ОВОС №49-12/2001 г. от МОСВ за участъка „Пловдив – Свиленград” – ИП се разрешава при изпълнение на определени условия;</li> <li>• Решение от 30.07.2002 г. за потвърждаване и промяна на Решение по ОВОС № 49-12/2001 г. – срокът на ОВОС се удължава до 18.07.2003 г.;</li> <li>• Писмо от МОСВ № 04-00-166/06.02.2004 г. – няма нужда от нова ОВОС;</li> <li>• Разрешения за строеж № РС-2/05.02.2007 г. и № РС-8/14.05.2007 г. от МРРБ за гара Крумово и гара Първомай;</li> <li>• Заповед № РС-17/05.06.2009 за допълване на РС-8/14.05.2007г. - за допълване на изменение за спирка Кочово на км 170+907.77 и спирка Виница на км 192+89.130;</li> <li>• Решение за преценка необходимостта от ОВОС № 4-ПР/12.02.2010 г. на МОСВ за реконструкция на съществуващи електропроводи в участъка „Крумово-</li> </ul>	Да





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>Първомай” – да не се извършва ОВОС, без условия;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>РС-29/18.06.2010г. - Тягова подстанция Крумово 110/27.5kV, пътна връзка на тягова подстанция Крумово, ВиК връзка, Трафопост 20/0.4kV за ел. сохранване на тягова подстанция Крумово и дежурен пункт Крумово, общ. Родопи, област Пловдив.</li></ul> <p><u>За Фаза 2</u> се отнасят:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Решение по ОВОС № 49-12/2001г. за участъка „Пловдив – Свиленград”</li><li>Решение за ОС № 67-ОС/ 12.08.2008 г. за участъка „Първомай – Свиленград” - ИП се съгласува при изпълнение на определени условия и мерки</li><li>РС-59/18. 11.2008 г.- „Реконструкция и електрификация на у-к от гара Първомай до гара Караджалово от км 202+300 до км 207+650”.</li><li>РС-11/30.04.2009 г.- „Реконструкция и електрификация на у-к гара Караджалово - от км 207+650 до км 209+150”</li><li>РС-22/29.06.2009 г.- „Реконструкция и електрификация на участък от гара Караджалово - км 209+150 до гара Димитровград км 231+560”</li><li>РС-42/10.08.2010 г.- „Стради на гари и спирки в у-к Първомай-Димитровград от км 209+159 до км 231+560; г. Караджалово, сп. Скобелево, сп. Сталево, сп. Крум, г.Ябълково</li></ul>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
6.2.	Електрификация и реконструкция на жп линия Свиленград - Турска граница (Фаза 3)	Фаза 3 от проекта „Пловдив – Свиленград“. Приблизително 19 км нова жп отсечка, която се проектира и строи по ОПТ.	ДП „НКЖИ“	<p>и четно помещение Ябълково”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• РС-43/10.08.2010 г. - „Участък гара Димитровград от км 231+560 до км 234+200, област Хасково; РС-56/19.10 - Надлез Първомай (път Ш-667 пътен км 9+212.32, жп км 199+241.44 - временна пътна връзка - фаза 1: гара Крумово, гара Първомай)“</li> <li>• Договорът с Изпълнителя (ОХЛ ЖС АД) е подписан на 22.05.2009 г.</li> <li>• Изпълнителят представя техническия проект на 26.01.2010 г.</li> <li>• Разрешението за строеж от е издадено на 27.4.2010 г и е влязло в сила на 19.05.2010 г.</li> <li>• Строителните работи са стартирали на 01.07.2010 г.</li> <li>• Към 31.12.2010 г. има физическо изпълнение на заложените дейности над 30%. За Фаза 3 се отнасят:</li> <li>• Решение по ОВОС № 49-12/18.07.2001 г. на МОСВ за участъка „Пловдив-Свиленград-граница“ – разрешава се при изпълнение на определени условия;</li> <li>• Решение от 30.07.2002 г. за потвърждаване и промяна на Решение по ОВОС № 49-12/2001 – срокът на ОВОС се удължава до 18.07.2003 г.;</li> <li>• Писмо от МОСВ № 04-00-166/06.02.2004 г. – няма нужда от нова ОВОС;</li> <li>• Решение № 08-ОС/13.02.2008г. за ОС на участъка „Свиленград - Турска граница” -</li> </ul>	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
6.3.	Недовършената част от проекта за реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив-Свиленград (Фаза 4)	Фаза 4: Димитровград – Свиленград е разделена на три части: 4.1. Димитровград – Харманли 4.2. Харманли – Свиленград и Свиленград – Гръцка граница 4.3. Тягови станции в гр. Свиленград, гр. Симеоновград и гр. Димитровград	ДП „НКЖИ”	ИП се съгласува при изпълнение на определени условия; • Договор ДОПТ-3/22.05.2009 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ; • Договор № 3219/25.05.2009 г. с изпълнителя ОХЛ ЖС АД, Чешка република; • Изпълнителят представя техническия проект на 26.01.2010 г. • РС-20/27.04.2010 г. – у-к „Свиленград-Турска граница” от км 298+800 до км 315+600; • Строителните работи стартират на 01.07.2010 г. Към 31.12.2010 г. няма развитие по тази отсечка. На 29.11.2010 г. отсечката е одобрена за включване по ОПТ. Към 31.12.2010 г. за Фаза 4 се отнасят следните разрешителни: • Решение по ОВОС № 49-12/2001 г. за участъка Пловдив-Свиленград; • Решение от 30.07.2002 г. за потвърждаване и промяна на Решение по ОВОС № 49-12/2001 г. – срокът на ОВОС се удължава до 18.07.2003 г.; • Писмо от МОСВ № 04-00-166/06.02.2004 г. – няма нужда от нова ОВОС; • Решение за преценка необходимостта от ОВОС № ХА-51-ПР/2.04.2008г. на РИОСВ-Хасково за подстанция „Симеоновград” – да не се извършва ОВОС; няма условия;	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
7	Рехабилитация на гаров комплекс „Централна гара – София“			Няма развитие.	Не
8	Рационализация на мрежата, гарите и товарните съоръжения	Преглед на съществуващите активи и рационализация на гарите, съоръженията и маршрутите. Рационализация на жп инфраструктурата, като се съобрази с настоящите нужди на мрежата и се избегне проблемът с поддръжката на слабо използвана инфраструктура.	ДП „НКЖИ“	Проектът не е стартирал.	Не
9	Съоръжения за пътници	План за подновяване на съоръженията на ключови гарове. Подобряване на пътническите съоръжения, които към момента са в лошо състояние за голяма част от гарите. Осигуряване на достъп до	ДП „НКЖИ“	Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохиционен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
10	София – Перник – Радомир – Благоевград – Кулата (граница с Гърция)	съоръженията от хора в неравностойно положение. Подобряване на линията – възстановяване на първоначално проектираните възможности. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Има решение на МОСВ № ПР 36/2010 г. от 08.10.2010 г. за участъка София – Перник – Радомир. Не се изисква изготвяне на ОВОС. Проектът ще се реализира в следващия програмен период.	Не
11	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията	ДП „НКЖИ”	Има преценка от МОСВ за необходимостта от ОВОС - изходящ номер ОВОС-2394 от 17.11.2010 г. - проектът не подлежи на ОВОС и ОС. Проектът няма по-нататъшно развитие. Евентуално ще премине в следващия програмен период.	Не
12	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта при пътуване, сигурността и ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Проектът не е стартирал и няма да бъде изпълнен в този програмен период.	Не
13	Железопътна администрация	Преглед на национални и регионални организационни структури. Осигуряване на достатъчно фондове за належащо и планирано строителство, реконструкции и	МТИТС, ИАЖА и НКЖИ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
14	Финансиране и таксуване	поддръжка на железопътната мрежа и прилежащите съоръжения за предоставяне на пътнически и товарни услуги Преглед на механизмите за финансиране и таксуване. Финансирането да се разпределя не само на годишна база, като по този начин се даде възможност средно или дългосрочно планиране на инвестиции в проекти за подобрения или в подновяване и поддръжка на съществуващите активи	МТИТС-пътнически превози, НКЖИ-товарни превози	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
15	Управление на активи и информация/План за поддръжка на мрежата	Да се подготвят пълна система за управление на информация и регистър на активите. Да се развие план за поддръжка с варианти за финансиране, приоритети и програма. Поддръжката на съществуващите активи на железопътната мрежа да е ефективна и постоянна, което гарантира качеството, надеждността и сигурността на услугите, предоставяни на всички пътници, както и намалява оперативните разходи и разходите за поддръжка.	НКЖИ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
16	Подобрения на скоростта	Преглед на възможностите за високоскоростни услуги. Намаляване на ограниченията на скоростта или други ограничения за правилното ѝ функциониране и	МТИТС, НКЖИ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
17	Информация за пътници	съобразяване с пазарните изисквания за масовия транспорт План за подобряване на информацията, предоставяна на пътниците. Достатъчна и навременна информация за клиентите относно разписанията.	БДЖ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
18	Обучения и образование	Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти. Мотивиране на млади и квалифицирани специалисти да търсят професионална реализация в железопътния сектор.	НКЖИ, БДЖ и ИАЖА	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
19	Локомотиви и подвижен състав	Преглед и план за подновяване Подновяване на подвижни състав за подобряване на предлагания капацитет. Увеличаване на услугите, в резултат на експлоатация на нови и комфортни влакове..	БДЖ	Не подлежи на процедура ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**Изпълнението на проектите по Приоритетна ос 1 за периода 2007 - 2010 г. е както следва:**

• **През 2007 г.:**

- Стартирана е подготовката на проект *„Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница”*. Проектът е включен в Плана за действие за 2007г. и 2008 г. на JASPERS под № 2007 183 BG, с искане за техническа помощ за изготвяне на анализ „Разходи-ползи” и подготовка на апликационна форма за кандидатстване за финансиране. Одобрена е предадената в Министерството на транспорта разработка на анализ „Разходи - ползи” – 04.12.2007 г. Апликационната форма е в процес на изготвяне. В началото на 2007 г. са стартирали отчуждителните процедури.

• **През 2008 г. развитие е имало по проектите:**

- *„Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница”* – издадено е решение на МОСВ относно влиянието на проекта върху защитени зони; приключили са отчуждителните процедури; одобрена тържна документация за избор на изпълнител за проектиране и строителство; публикувана обществена поръчка за избор на изпълнител; сключен договор за техническа помощ – изготвяне на анализ „Разходи – ползи” и формуляр за кандидатстване за инвестиционния проект; окончателната версия на формуляра за кандидатстване за инвестиционния проект изпратен за одобрение от УО - получено одобрение от JASPERS - JASPERS Completion Note за разработката на формуляр за кандидатстване и анексите към нея; издадено Решение за преценка необходимостта от ОВОС № ХА-51-ПР/2.04.2008 г. на РИОСВ - Хасково за подстанция „Симеоновград” – да не се извършва ОВОС и няма поставени условия. Има издадено Решение за преценка необходимостта от ОВОС № ХА-52-ПР/2.04.2008 г. на РИОСВ - Хасково за подстанция „Свиленград” – да не се извършва ОВОС и няма поставени условия. Има издадено Решение № 67-ОС/12.082008 г. за ОС за участъка „Първомай-Свиленград“ с поставени условия. Има издадено Решение № 08-ОС/13.02.2008 г. за ОС на участъка „Свиленград - Турска граница“ с поставени условия;
- *„Модернизация на железопътната линия Видин – София”* – изпълнява се договор за техническа помощ; приет вариант на трасе за изготвяне на идеен проект за модернизация; все още няма извършени дейности по ОПТ; тържната документация за ОВОС бе прегледана и одобрена от МТ е в процес на преработка с цел повторно обявяване на търга;
- *„Модернизация на железопътната линия София – Пловдив”* – изпълнява се договор за техническа помощ; договореност за приоритетно изготвяне на идеен проект за участъци София - Елин Пелин и Елин Пелин - Септември;
- *„Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир”*- изпълнява се договор за техническа помощ;





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

- През 2009 г. развитие е имало по проектите:

- „**Електрификация и реконструкция на железопътната линия Свиленград – Турска граница**” - сключен договор за изпълнението на проекта; **стартирало изпълнението на договора**; създадено ЗУИП на проекта, което ще отговаря за координацията и изпълнението на сключения договор. В изпълнение на договорните си задължения Изпълнителят е представил на НКЖИ Първоначална работна програма, Комуникационен план, План за качеството, **План за управление на околната среда**, План за управление на интерфейсите и План за управление на рисковете. Изпълнителят е приключил геодезичните измервания, геоложките и хидроложките проучвателни работи. Идеиният проект на трасето е одобрен от НКЖИ. Приключила е процедурата в община Свиленград за осигуряване на площадки за депониране на земна маса. Има издадено Решение за преценка необходимостта от ОВОС № 2863/07.11.2009 г. на РИОСВ - Хасково за подстанция „Димитровград” – да не се извършва ОВОС и няма поставени условия в решението;
- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив – Бургас**” – открита тръжна процедура за избор на строител; подготовка на формуляра за кандидатстване; издадено решение за преценяване на необходимостта от ОВОС и ОС - № 27-ПР/2009 г. от МОСВ, в което е решено да не се извършва ОВОС;
- „**Модернизация на жп линията София-Драгоман**” - в процес на изпълнение е договор за техническа помощ;
- „**Модернизация на железопътната линия Видин – София**” - поради високата инвестиционна стойност на строителството на проекта, е решено през настоящия програмен период ще бъде изпълнен само договор за проектиране;
- „**Модернизация на железопътната линия София – Пловдив**” - трасето е разделено на три участъка, като участък 2 от Елин Пелин до Септември ще се изпълнява през следващия програмен период; оказва се помощ от JASPERS за адаптиране на анализа „Разходи-ползи” за участъците, които ще се строят в този период, както и за попълването на формулярите за кандидатстване;
- „**Модернизация на железопътната линия София – Перник – Радомир**” - решено е проектът да остане за изпълнение през настоящия програмен период, но да се извършат единствено дейности по подготовката на проекта с цел изпълнението му да се реализира през следващия програмен период.

- През 2010 г. изпълнението на проектите е било както следва:

- „**Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница**” - **Строителните работи по проекта се извършват** съгласно актуализираната работна програма на Изпълнителя за етапа на строителството; УО на ОПТ одобри формуляра за кандидатстване по ОПТ на част от дейностите от проекта „Пловдив – Свиленград” и по-конкретно отсечката „Първомай – Свиленград”. ФК е процедуриран от българска страна към Европейската комисия и се очаква решението на ЕК. Беше взето решение да бъде прехвърлено част от изпълнението на проекта от програма ИСПА към ОПТ. По



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

ИСПА останаха за изпълнение всички работи по фаза 1 - строителство и електрификация на отсечката Крумово – Първомай, по фаза 2 - всички работи до Димитровград и от фаза системи - всички работи до Димитровград. По ОПТ за изпълнение преминаха от гара Димитровград и всички строителни работи до гара Свиленград, включително и гара Свиленград, както и всички допълнителни работи, които не са включени в нито един от подписаните договори по мярка ИСПА, но необходими за успешното приключване на проекта. Към края на 2010 г. започна и подготовката на тръжна документация за провеждане на обществена поръчка в три обособени позиции: позиция 1. „Реконструкция и електрификация на жп отсечка Димитровград - Харманли (от км 231+560 до км 266+000)”; позиция 2. „Реконструкция и електрификация на жп отсечка Харманли - Свиленград (от км 297+750) и отсечка Свиленград - Гръцка граница”; позиция 3. Изграждане на нови тягови подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуваща подстанция Димитровград”. Има издадено Решение № 4-ПР/11.02.2010 г. на МОСВ за необходимост от ОВОС на съществуващи електропроводи – решение, че няма нужда от ОВОС;

- **Проект „Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от жп линията Пловдив – Бургас”** - беше подаден ФК; избран е Изпълнител, предстои подписване на договор;
- **Проект „Модернизация на жп линията София - Драгоман”** - идейният проект е приет на ЕТС към НКЖИ; разгледани и приети са докладът по етап 2 и документацията към заключителния доклад по проекта, като основание за последващо проектиране;
- **Проект „Модернизация на железопътната линия Видин – София”** – Приключи подготовката на проекта, финансиран по ИСПА. Изготвен е окончателен вариант на идеен проект. Изготвени са доклади по ОВОС и ОС, които са приети от МОСВ и изпратени до засегнатите общини с цел организиране на обществено обсъждане. В УО на ОПТ е внесен ревизиран формуляр за кандидатстване на отпускане на безвъзмездна финансова помощ;
- **Проект „Модернизация на железопътната линия София – Пловдив”** - Изготвена и одобрена от МТИТС е документацията за обявяване на процедура за избор на изпълнител за проектиране и строителство за равнинния участък Септември - Пловдив и е обявена процедурата за избор на изпълнител. Проведен е Експертен технически съвет към НКЖИ и има решение от 15.11.2010 г. за приемане на идейния проект за участъка Елин Пелин - Септември. На заседания на Управляващия комитет на проекта, проведени през м. декември 2010 г., са разгледани и приети докладът по етап 2 и документацията към заключителния доклад по проекта като основание за последващо проектиране. На 13.05.2010 г. е сключен договор с избрания изпълнител - фирма - ЕТ „Ел Транс Инженеринг - ВМ”. Договорът за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ е сключен на 28.10.2010 г. между МТИТС и НКЖИ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
1.	Проект „Строителство на АМ „Струма”	Габарит А29 – Долна Диканя до Кулата (138 км) Магистрален маршрут, който да поеме тежкия трафик между България и Гърция. Маршрутът следва речно дефиле, което към момента е трудно за преминаване с висока скорост, с голямо количество ПТП.	АПИ	Решение по ОВОС №1-1/2008 г. - „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма“ (Долна Диканя - Кулата)“ и пътният възли - за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590,62 по <i>кафяв вариант</i> ; за участък М3 - от км 330+590,62 до км 361+000 по <i>кафяв вариант</i> , от км 361+000 до км 363+500 по <i>вариант лилав пунктир</i> и от км 363+500 до км 367+150 по <i>оранъжев вариант</i> ; за участък М4 - подучастък Благоевград - п.в. Крушик - от км 367+150 до км 373+000 по <i>зелен вариант</i> и от км 373+000 до км 381+108 по <i>червен вариант</i> , подучастък след п.в. Крушик - от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) по <i>лилав (тунелен) вариант</i> , подучастък до с. Долна Градешница - от 398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) по <i>вариант кафяв пунктир</i> ; за участък М5 - от км 401+000 до км 404+500 по <i>вариант лилав пунктир</i> , от км 404+500 до км 408+000 по <i>кафяв вариант</i> , от км 408+000 до км 410+500 по <i>вариант лилав пунктир</i> , от км 410+500 до км 422+800 по <i>зелен вариант</i> и от км 422+800 до ГКПП Кулата по <i>кафяв вариант</i> Решение по ОВОС № 5-3/2010 г. Подобект на АМ СТРУМА, ЛОТ 4 у-к от км 423+800 до км 438+500 „Изместване на жп линия „София-	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>Кулата“ от км 199+500 до км 206+000” Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/02.10.2009 г. -,Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма“ в участък „Благоевград – Крушик“ от км 354+000 до км 380+000“ - по „виолетов вариант с подвариант с висока нивелета” До края на 2010 г. е извършено следното по проекта: <b>2007 г.</b> Стартира процедура по ОВОС и ОС. Проведени са консултации с неправителствени екологични организации, МОСВ, ГД „Регионална политика” на ЕК, ГД „Околна среда” на ЕК, JASPERS и Фонд „Републиканска пътна инфраструктура” по доклада за ОВОС в Кресненското дефиле, което е зона от Натура 2000. Подготовката на доклада по ОВОС е приключена през м. декември 2007 г. <b>2008 г.</b> Докладът по ОВОС е одобрен от ВЕЕС към МОСВ на 04.01.2008 г., а официалното Решение I-1/2008 г. на МОСВ е от 15.01.2008 г. На заседание на МС от 03.07.2008 г. е взето решение строителството на ЛОТ 3 да бъде отложено за следващия програмен период – 2014-2020 г. Община Сандански обжалва пред ВАС доклада по ОВОС. Заседанието на ВАС е проведено на 24.09.2008 г. Решението е от 03.11.2008 г. и с</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>него ВАС отхвърля подадените жалби по доклада по ОВОС. До декември 2008 г. Въпросът не е решен, тъй като страните по делото могат да обжалват предходното решение пред 5-членен състав на ВАС. Отчуждителните процедури по проекта на този етап са блокирани, поради неприключилата процедура по обжалване на доклада по ОВОС. На 21.02.2008 г. е приет техническият проект за ЛОТ 4, а техническият проект за ЛОТ 1 е приет на 21.03.2008 г.</p> <p>Съоръженията за допълнително проектиране, заложени в ДОВОС и ДОСВ за АМ „Струма“ за ЛОТ 1 и ЛОТ 4 са съгласувани между представителите на ФРПИ (настояща АПИ) и „Зелени Балкани“ след оглед на 01.04.2008 г. През месец юли 2008 г. е обявена обществена поръчка за възлагане на 15 обекта за археологически проучвания.</p> <p><b>2009 г.</b></p> <p>С Решение на МОСВ № 31-ПР/2008 от 05.11.2008 г. се изисква изготвяне на ДОВОС и ДОС за изместване на жп линията „Генерал Тодоров – Кулата“, което е свързано с изграждането на АМ „Струма“. Докладът за ОВОС за изместване на жп линията и Докладът за оценка на съвместимост (ДОС) са внесени в МОСВ за преглед, оценени са положително и са обявени обществените обсъждания. Очаква се представяне на доклада пред ВЕЕС и Решение на МОСВ.</p> <p>На основание искане на местната общественост</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>на гр.Благоевград е предложен „допълнителен вариант на трасе в частта „Благоевград – Крушик” с изместване на трасето на АМ „Струма” на десния бряг на реката. С Решение № 28-ПР/02.10.2009 г. е одобрен „виолетов вариант висока нивелета”.</p> <p>Археологически проучвания: По Лот 1 и Лот 4 има 3 обекта, които подлежат на сондажни археологически проучвания и на пълни археологически проучвания. Археологически обект № 1, Лот 4 (км 423+000 - км 424+000), е с най-голяма прогнозна продължителност от 214 календарни дни. Приключването му се планира за края на ноември 2010 г.</p> <p><b>2010 г.</b></p> <p>С Решение за ОВОС № 5-3/2010 г. от 13.04.2010 г. се одобрява инвестиционното предложение за ПОДОБЕКТ на АМ СТРУМА, ЛОТ 4, у-к от км 423+800 до км 438+500 - „Изместване на жп линия „София-Кулата” от км 199+500 до км 206+000.</p> <p>Археологически проучвания: По дължината на трасето на Лот 1 има един обект с културно-историческо значение, който подлежи на пълно археологическо проучване.</p> <p>Продължителността на изпълнението му е 50 календарни дни (при подходящи климатични условия). В обхвата на Лот 4 се намират 2 обекта, подлежащи на археологически проучвания, като продължителността на изпълнението е съответно 180 и 50 календарни дни (при подходящи климатични условия).</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
2.	Проект „Строителство на АМ „Марица“ от км 5+000 до км 70+620“	Габарит А29 – от Чирпан до Харманли (68 км) Осигуряване на достатъчен капацитет за поемане на големия обем от тежък и транзитен международен трафик насочен към Р. Турция.	АПИ	<p>Планирано е стартиране на изпълнението на работите през месец април 2011 г.</p> <p>Решение за ОС № 04-ОС/2007 г. – съгласува инвестиционно предложение АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони (Натура 2000).</p> <p>Решение от 02.07.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 37/1994 г. Решение на Министъра на околната среда и водите за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 37/1994 г. от 02.07.2010 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект АМ „Марица“ от км 2+900 до км 117+080, отнасящо се до обект „АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320.</p> <p>До края на 2010 г. е извършено следното по проекта: <b>2007 г.</b> Сключен е договор за археологическо проучване от км 28+580 до км 28+820 - април 2007 г. при обект Дая Бунар II - май 2007 г.; при км 30+700 - юли 2007 г. Издадено е Решение на МОСВ по Актуализацията на доклада по ОВОС за проекта - 06.12.2007 г. Издава се Решение за оценка на съвместимост 04-ОС/2007 г. за директното трасе. <b>2008 г.</b></p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>На заседание на МС от 03.07.2008 г. е взето решение строителството на АМ „Марица” от км 5 до км 72 да бъде осъществено не на четири, а само на един лот. Вследствие на това се налага преработка на техническата и тръжната документация.</p> <p>В началото на 2009 се очаква и получаването на заверена декларация за НАТУРА 2000.</p> <p><b>2009 г.</b></p> <p>Процедури по ОВОС: Има изработен ДОВОС, който се допълва по забележките на МОСВ. Предстои обявяване на обществени обсъждания. Очакван срок на Решение по ОВОС - февруари 2010 г.</p> <p>Археологически проучвания: По трасето на АМ „Марица” от км 5+000 до км 72+000 има четири обекта, които подлежат на сондажни и пълни археологически проучвания.</p> <p>Изпълнител: Софийски университет „Климент Охридски”.</p> <p>Разрешение за строеж: Техническият проект на АМ „Марица” е изготвен и утвърден през 2007 г. При съгласуването на проекти за съоръжения в НКЖИ се оказва, че трасето на новопроектираната жп линия „Пловдив - Свиленград” може да наложи промяна на две от пътните съоръжения - при км 28+414 и при км 68+197. Провеждат се срещи между АПИ и НКЖИ за разрешаване на конфликтните точки.</p> <p>Разрешение за строеж ще бъде изискано през 2010 г. след Решение по ОВОС и приключване на археологическите проучвания.</p>	





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p><b>2010 г.</b> Предвидено е строителството на АМ „Марица“ в участъка „Оризово – Харманли“ от км 5+000 до км 71+011 да бъде изпълнено на два подучастъка: - Подучастък 1 (Лог 1) - у-к „Оризово – Димитровград“ от км 5+000 до км 36+600; - Подучастък 2 (Лог 2) - у-к „Димитровград – Харманли“ от км 36+600 до км 71+011. Процедури по ОВОС: Има изработен Доклад за ОВОС. Проведени са обществени обсъждания на 16 и 17.04.2010 г. На 29.04.2010 г. се провежда ВЕЕС, който връща Доклада за допълване на раздела „Подземни води“, въз основа на становище на община Хасково за недостатъчен дебит на новизградените, по процедура на АПИ, компенсаторни кладенци за питейно водоснабдяване на гр. Хасково. След проведените в последствие детайлни изпитания за дебит и качество на водата от компенсаторните кладенци, бе установено, че те напълно задоволяват нуждите за водоснабдяване. С писмо, „В и К Хасково“ потвърждава изводите от изпитанието. С Решение от 02.07.2010 г. МОСВ одобрява инвестиционното предложение за АМ „Марица“. Стартира процедура по гл. VI от ЗООС за инвестиционно предложение „Реконструкция на линейни мрежи на други ведомства (съпътстваща инфраструктура) - пресичания на електропроводи, оптични кабели на БТК,</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
3.	Проект „Връзка на АМ „Хемус“ със „СОП – п.в. Яна“	Габарит А29 – Околовръстен път - София до Яна (8.5 км)	АПИ	<p>водопроводи, преминаване и изместване на напоителни и отводнителни полета" от обект АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320”.</p> <p>Съгласно указанията на МОСВ се изисква информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.</p> <p>Археологически проучвания: По трасето на АМ „Марица“ от км 5+000 до км 71+011 се намират четири обекта, които подлежат на археологически проучвания. Изпълняват се предвидените дейности по изпълнение на проучвателните дейности. Само един от обектите е с по-дълъг период на изследване (обект при с. Крум на км 32+100 до км 32+200), за който е необходимо допълнително време и е предвидено дейностите по него да продължат и след месец май 2011 г.</p> <p>Решение от 29.11.2010 г. на Министъра на околната среда и водите за изменение и допълнение на Решение по ОВОС № 166-14/1996 г. от 29.11.2010 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: „АМ „Хемус, участък „СОП – п. в. „Яна“ от км 0+000 до км 8+460“</p> <p>Решение № 02-ОС/2007 г. – съгласуване за обект АМ „Хемус“ от км 0+000 до км 8+500, у-к „СОП – п. в. „Яна“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.</p> <p>До края на 2010 г. е извършено следното по</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>проекта: <b>2007 г.</b> Издадено е Решение на МОСВ по Актуализацията на Доклада по ОВОС за проекта от 19.11.2007 г. <b>2008 г.</b> На 15 януари 2008 г. от МОСВ е получена заверена декларация за НАТУРА 2000. През месец януари 2008 г. са приключени тръжните процедури за строителство и строителен надзор. Обжалват се на различни нива и не са осигурени средства. <b>2009 г.</b> Процедури по ОВОС: Изработен е ДОВОС, който е внесен в МОСВ за оценка. След отстраняване на забележките на МОСВ, предстоят обществени обсъждания. Очакван срок за решение на МОСВ е краят на месец март 2010 г. Археологически проучвания: няма <b>2010 г.</b> Процедури по ОВОС: В началото на 2010 г. е издадена положителна оценка от МОСВ за Доклада за ОВОС. В началото на месец март 2010 г. в АПИ е получено писмо от МОСВ, съобщаващо за наличие на концесии за добив на инертни материали по трасето на магистралата. Провеждат се срещи между АПИ, МОСВ и МРРБ с цел решаване на нововъзникналния проблем. С Решение на Министерски съвет № 800 от 09.11.2010 г. се ограничават площта на концесиите в обхвата на</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
4.	Проект „Доизграждане на АМ „Тракия“ (Стара Загора – Карнобат)“	Габарит А29 – от Стара Загора до Карнобат (115 км). Осигуряване на непрекъснат магистрален маршрут изток - запад. Детайлните проекти за инвестиционните предложения ще се съобразяват с екологичното законодателство и въздействието върху околната среда са минимизирани с препоръчаните мерки.	АПИ	трасето. На 29.11.2010 г на заседание на ВЕЕС към МОСВ е взето Решение за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 166-14/1996 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: „АМ „Хемус, участък „СОП – п. в. „Яна” от км 0+000 до км 8+460”. Археологически проучвания: по трасето няма данни за обекти за извършване на археологически проучвания. Решение от 14.12.2009 г. за изменение и допълване на Решения по ОВОС: - №13/1993 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: АМ „Тракия”, участък „Нова Загора – Карнобат” от км 232+000 до км 313+322 по варианти: 232+000 до 236+700 – червен; 236+700 до 248+800 – зелен; 248+800 до 255+000 – червен; 255+000 до 276+516 – червен; 276+516 до 285+498 – зелен; 285+489 до 300+153 – син; 300+153 до 313+322 – червен; - № 6-5/1998 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: АМ „Тракия”, участък „Оризovo - Нова Загора” от км 187+400 до км 232+000; - № 7-5/1998 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект: АМ „Тракия”, участък „Ямбол - Карнобат” от км 313+322 до км 327+300 по „червен вариант”, отнасящи се до обект „АМ „Тракия”, ЛЮТ 2, ЛЮТ 3 и ЛЮТ 4 от км	Да



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>210+100 до км 325+280”; Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 40-ПР/2009 г. за Реконструкция на комуникации на други ведомства (съпътстваща инфраструктура). Решение 89-ОС/2008 г. за ЛОТ 2, че Инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони. Решение 104-ОС/2009 за ЛОТ 3 и ЛОТ 4, че Инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони. До края на 2010 г. е извършено следното по проекта: <b>2007 г.</b> - не <b>2008 г.</b> - не <b>2009 г.</b> Проектът за строителство на автомагистрала „Тракия” е одобрен за изпълнение по ОПТ с решение на Комитета за наблюдение от 09 юни 2009 г. Остават за изграждане 115.100 км от Стара Загора до Карнобат, разделени на три участъка: - Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора“ – 31.700 км (от км 210+100 до км 241+900); - Лот 3 „Нова Загора – Ямбол” - 34.300 км (от км 241+900 до км 277+597);</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>Лот 4 „Ямбол - Карнобат“ - 49,100 км (от км 276+200 (= 277+597) до км 325+280).</p> <p>Дейности на ниво проектиране: След консултация с ЕК от 07.04.2009 г. се изиска провеждане на нова процедура по ОВОС. Изготвен е осъвременен ДОВОС през месец септември 2009 г. На 14.12.2009 г. е издадено решение на МОСВ за доклада по ОВОС за изменение и допълнение на решения по ОВОС.</p> <p>Дейности преди строителството: Археологически проучвания. Подлежащи на пътни проучвания по трасето на АМ „Тракия“ са 36 археологически обекта. В Лот 2 има 4 археологически обекта, в Лот 3 има 5 обекта, в Лот 4 има 2 обекта за допроучване, останалите са освободени за ново строителство. За гореспомнатите 11 обекта са необходими 45 дни за допълнителни археологически проучвания. Археологическите обекти се очаква да приключат до края на май 2010 г.</p> <p>Изпълнители: НАИМ - БАН, Софийски университет „Климент Охридски“, Исторически музей гр. Нова Загора и Исторически музей гр. Карнобат.</p> <p><b>2010 г.</b> Археологически проучвания: Към настоящия момент остават за довършване 2 обекта, намиращи се в Лот 2, работите по които трябва да приключат в края на месец ноември 2010 г.</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>Разрешение за строеж: Към 31.10.2010 г. има издадени следните Разрешения за строеж отнасящи се до проект „Доизграждане на АМ „Тракия“:</p> <p>Разрешение за строеж за Лот 2 – основно трасе, № 16.04.2010 г. и влязло в сила на 01.05.2010 г.;</p> <p>Разрешение за строеж за Лот 3 – основно трасе, № РС-37/28.07.2010 г. предвиждащо предварително изпълнение, влязло в сила на 30.08.2010 г.;</p> <p>Разрешение за строеж за Лот 4 – основно трасе, № РС-48/30.08.2010 г. предвиждащо предварително изпълнение, влязло в сила на 23.09.2010 г.</p> <p>Управление на проекта: С Заповед № 11-616/21.09.2010 г. на Председателя на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“ е определен екип за управление на проекта „Доизграждане на АМ „Тракия“, участъци Лот 2, Лот 3 и Лот 4“ на който са възложени функциите да организира, координира и контролира извършването на дейности по изпълнението на проекта.</p> <p>Изпълнение на строителните работи: В настоящия момент се извършват строителни дейности по всички участъци (лотове) включени в проекта за доизграждане на АМ „Тракия“. Към 31.10.2010 г. степента на изпълнение на строително-монтажните работи по отделните участъци е следната:</p> <p>- Лот 2 – около 14 % от всички строително-</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
5.	Проект „Път I-5, Кърджали – Подкова“	Габарит Г10.50 (минимум) - Обновяване и рехабилитация на Коридор 9. Подобряване на състоянието и поддръжката на съществуващия път, който свързва границата с Гърция при прохода Маказа.	АПИ	Решение от 29.11.2010 г. на Министъра на околната среда и водите за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 8-1/2001г., за реализирането на проект: "Път Е-85, разклона Джебел - Подкова - Маказа, от км 343+200 до км 384+839.98 и етапна връзка от км 0+000 до км 2+245.65", отнасящо се до обект „Път I-5, Кърджали-Подкова“ от км 342+639 до км 367+427 и етапна връзка от км 0+000 до км 2+245.65 за с. Фотиново” Решение № 05-ОС/2007г.: Инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони. До края на 2010 г. е извършено следното по	Не





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>проекта: <b>2007 г.</b> Подписан е договор за извършване на археологически проучвания - юни 2007 г. Археологическите проучвания са приключени през октомври 2007 г. Одобрена е актуализацията на наличния от 2000 г. доклад по ОВОС от МОСВ-06.12.2007г. Прегледана и съгласувана е тръжна документация за избор на изпълнител и строителен надзор за обект „Път Е-85 /I-5/ „Кърджали – Маказа“, подобекти: Път I-5 „Кърджали - разклон Джебел - рехабилитация и реконструкция от км. 342+639.41 до км.350+858.31 и път I-5 „Кърджали – Маказа” - ново строителство от км 343+200 до км 367 + 427 през октомври 2007 г. <b>2008 г.</b> През месец януари 2008 г. е приключила тръжната процедура за избор на строителен надзор. Тръжната процедура за строителство приключва през месец февруари 2008 г. След извършен одит на тръжните процедури за строителство и за строителен надзор от дирекция „Звено за вътрешен одит” на Министерството на транспорта, УО на ОПТ, са установени нарушения при провеждането им. Процедурите за строителство и строителен надзор се анулират. През месец март 2008 г. от МОСВ е получена заверена декларация за НАТУРА 2000.</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>Археологическите проучвания са замразени за периода октомври 2008 г. – март 2009 г., поради неподходящи метеорологични условия. Проучванията следва да бъдат приключени до края на месец ноември 2009 г.</p> <p><b>2009 г.</b> Процедури по ОВОС: Разработен е ДОВОС, който е внесен в МОСВ за оценка на качеството, след което предстоят обществени обсъждания. Очакваният срок е краят на месец март 2010 г.</p> <p>Археологически проучвания: По трасето на проекта има 4 обекта за довършване. Очакваният срок за приключване на археологическите проучвания е до края на ноември 2009 г.</p> <p>Изпълнител: НАИМ-БАН</p> <p>Разрешение за строеж: Техническият проект е актуализиран през месец юни 2009 г.</p> <p>Разрешение за строеж се планира да бъде изискано след приключване на отчужденията, през 2010 г.</p> <p><b>2010 г.</b> Процедури по ОВОС: Разработен е Доклад за ОВОС, който е оценен положително от МОСВ. На 22 и 23.02.2010 г. са проведени обществени обсъждания по засегнатите общини. На 30.03.2010 г. се провежда ВЕЕС, който одобрява инвестиционното предложение. На 13.04.2010г. МОСВ издава Решение по Доклада за ОВОС, за изменение и допълнение на решение по</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
6	Проект АМ „Калотина – София”	Проектът е разделен на 3 участъка	АПИ	ОВОС № 8-1/2001 г., за реализирането на проект: „Път Е-85, разклона Джебел - Подкова - Маказа, от км 343+200 до км 384+839.98 и етапна връзка от км 0+000 до км 2+245.65” Стартира процедура по гл. VI от ЗООС във връзка с реконструкцията на съпътстващата инфраструктура. Указанията на МОСВ е да се извърши преценка за необходимостта от ОВОС на ИП: „Път 1-5 (Е-85) „Кърджали- Подкова” от км 342+639,41 до км 367+427” и пътна връзка „Фотиново” от км 0+000 до км 2+368 - реконструкции на линейните мрежи на други ведомства, вкл. удължаване дължината на директното трасе на пътна връзка „Фотиново” от км 2+245.65 до км 2+368”.	
6.1.	Лот 1 – Западна дъга на СОП	„Софийски околновъстен път от км 59+400 до км 6+310 - разширение и реконструкция и изместване на съоръжения на съществуващата инфраструктура”	АПИ	Археологически проучвания: Всички дейности по археологичните обекти са завършили. Към 2010 г. мерките и условията са били на етап отразяване в проектите. Допълнителното проектиране, свързано с мерките по ОВОС и ОС, е било в най-ранен етап и още не е имало становища на препоръчалите ги експерти, нито процедури по съгласуване с МОСВ.	Не
				Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 34-ПР/2010г.: да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Софийски околновъстен път от км 59+400 до км 6+310 -	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
6.2.	Лот 2 - Северна скоростна тангента	Изграждане на път I-ви клас	АПИ	До края на периода няма движение по проекта Няма движение по проекта	Не
6.3.	Лот 3 – Калопина – СОП	Изграждане на път I-ви клас	АПИ	Няма движение по проекта	Не
7.	Проект „Модернизация на първокласен Път I I (E-79) участък „Мездра Ботеград“	Изграждане на път I-ви клас	АПИ	Няма движение по проекта	Не
8.	Обходен път на гр. Враца	Околовръстен път при Враца – път I-1 (E-79), 6,5 км.	АПИ	Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 10-ПР/2010 г.: да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционното предложение „Изграждане на обходен път на гр. Враца от км 141+300 (0+000) до км 147+600 (6+816.6), включително реконструкция на засегнатата техническа инфраструктура“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.	Не
9.	Обходен път на гр. Монтана	Околовръстен път при Монтана – път I-1 (E-79), 11.2 км.	АПИ	До края на периода няма движение по проекта. Няма движение по проекта	Не
10.	Обходен път на гр. Габрово	Околовръстен път при Габрово – път	АПИ	Няма движение по проекта.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
		I-5(E-85) с останала дължина от 6,5 км и временна връзка – 3,1 км			



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**Изпълнението на проектите по Приоритетна ос 2 за периода 2007 - 2010 г. е както следва:**

- **За 2007 г. в процес на подготовка са следните проекти:**
  - **„Връзка на автомагистрала „Хемус“ със Софийския околоръстен път”** (изготвен е доклад за съответствие, протокол от ЕТИС, издадено решение на МОСВ по актуализацията на доклада за ОВОС за проекта, Решение на МС за отчуждителни процедури, съгласувана е тръжна документация за избор на изпълнител и строителен надзор, започнала е работа с JASPERS за преглед на апликационната форма и анализ „Разходи - ползи”);
  - **„Изграждане на автомагистрала „Струма”** (подготовка на доклад за ОВОС, одобрени технически проекти и готовност за стартиране на търгове за Лот 1 и Лот 4);
  - **„Изграждане на АМ „Марица” от км 5 до км 72”** – сключен договор за археологическо проучване, договор за изграждане на алтернативни водоизточници по трасето на проекта, сключен договор за попълване на апликационната форма, завършена актуализация на техническия проект, като са обособени 4 лота; внесен в МРРБ парцеларен план, издадено Решение на МС за отчуждителни процедури, издадено от МОСВ Решение по актуализацията на доклада за ОВОС; внесена е тръжна документация за избор на изпълнител и строителен надзор; започнала съвместна работа с JASPERS за преглед на апликационната форма и анализ „Разходи-Ползи”.
  - **Изграждане на Път I 5 „Кърджали-Подкова”** – подписан договор за извършване на археологически проучвания, изготвен доклад за *съответствие*, оценка на имотите по парцеларен план, ПУП е внесен в МРРБ, издадено Решение на МС за отчуждителни процедури; стартирана оценка на подадените оферти за изпълнител и строителен надзор; одобрена актуализация на доклада за ОВОС; съгласувана тръжна документация за избор на изпълнител и строителен надзор за обект „Път Е-85 /I-5/ „Кърджали – Маказа”, подобекти: Път I-5 „Кърджали – разклон Джебел – рехабилитация и реконструкция от км 342+639.41 до км 350+858.31 и път I-5 „Кърджали – Маказа” – ново строителство от км 343+200 до км 367+427 през октомври 2007 г. В края на отчетния период са проведени тръжни процедури за избор на изпълнител и строителен надзор.
- **За 2008 г.:**
  - **„Изграждане на автомагистрала „Струма”** – от МОСВ е издадено Решение по ОВОС № 1-I/2008 г. - „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма“ (Долна Диканя - Кулата)“ и пътните възли; с Решение на МС строителството на Лот 3 е отложено за програмен период 2014-2020 г.; отчуждителните процедури са блокирани, поради обжалване на Решението по ОВОС; съоръженията за допълнително проектиране, заложи в ДОВОС и ДОСВ за АМ „Струма“ за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

ЛОТ 1 и ЛОТ 4 са съгласувани между представители на ФРПИ (настояща АПИ) и „Зелени Балкани“ след оглед; обявена обществена поръчка за възлагане на 15 обекта за археологически проучвания; приет е технически проект за Лот 1 и Лот 4 – изготвени доклади за съответствие и за двата лота, в т.ч. технически проект и доклад за съответствие за изместване на жп линията Ген. Тодоров - Кулата (Лот 4);

- **„Модернизация на участък от път I-1 (Е 79) Враца – Ботевград”** – изготвя се парцеларен план; предварителните проучвания и анализът „Разходи-ползи” са изготвени, като до края на годината се очаква становището на JASPERS;
  - **Изграждане на Път I 5 „Кърджали-Подкова”** – приключили тържни процедури за избор на строителен надзор и строител; получена заверена декларация за Натура 2000 от МОСВ; внесен формуляр за кандидатстване в МФ и до JASPERS за становище;
  - **„Връзка на АМ „Хемус” със софийски околовръстен път”** - получена заверена декларация за НАТУРА 2000 от МОСВ; избрани са изпълнител за строителство и строителен надзор (имало е обжалвания); завършена актуализация на прединвестиционните проучвания; актуализиран вариант на формуляра за кандидатстване е внесен в МФ и е препратен на JASPERS за становище;
  - **„Строителство на АМ „Марица”- от км 5 до км 72”** – на заседание на МС е взето решение строителството на АМ „Марица” от км 5 до км 72 бъде осъществено не на 4, а само на един лот – преработена е техническата и тържната документация; предстоят тържните процедури; в процес на финализиране е подготовката на формуляра за кандидатстване по ОПТ; все още не са финализирани отчуждителните процедури по проекта, поради неосигурено финансиране от страна на НАПИ;
  - **Път „Е-79 - Видин – Монтана”** – очаква се от страна на ЕК да бъде одобрена промяна на Финансовия меморандум за техническа помощ за подготовка на пътни проекти, разположени по направление на TNT-Т на територията на Република България.
- **За 2009 г.:**
    - **„Модернизация на участък от път I-1 (Е-79) Враца - Ботевград”** – налага се препроектиране, поради пресичането на проекта с проект на НКЖИ; формулярът за кандидатстване за финансиране на проекта от ОП „Транспорт” е предаден за преглед от JASPERS през юли 2009 г.; преработват се доклада за ОВОС и парцеларните планове;
    - **„Път Е-79 Видин - Монтана”** - изготвянето на тържна документация за подготовка на проучвания, анализи и проектиране е започнало;
    - **Изграждане на Път I 5 „Кърджали — Подкова”** – изготвен нов доклад за ОВОС; отчужден и изплатен е поземления фонд; предстои окончателното



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

изключване на горския фонд; по трасето на проекта има 4 археологически обекта за довършване; възложени са допълнителни археологически проучвания на трасето;

- **„Връзка на АМ „Хемус“ със СОП”** – предвидено е строителство на нов участък с дължина 8.5 км, който ще свърже съществуващият участък от автомагистрала „Хемус“ с околоръстния път на гр. София; изготвя се нов доклад за ОВОС; изпратени са коментари от JASPERS по формуляра за кандидатстване;
  - **„Строителство на АМ „Струма”** – възложено изработване на формулярите за кандидатстване; сключен договор с АПИ за изготвяне на технически проект за Лот 2; остойностени са средствата за археологически проучвания и отчуждения;
  - **„Строителство на АМ „Марица” от км 5 до км 72”** – изготвен нов доклад за ОВОС; поземленият фонд е отчужден и изплатен; допълнителни археологически проучвания за 4 обекта; първа версия на Формуляра за кандидатстване по ОПТ бе изпратена на МТИТС, МФ и JASPERS; причина за забавяне изпълнението на проекта е и наличието на конфликтни точки на трасето с проект „Реконструкция и електрификация на жп линията по коридори IV и IX - Пловдив - Свиленград” на НКЖИ.
  - **„Доизграждане на АМ „Тракия” Лот 2, 3 и 4”** – проектът е одобрен за изпълнение с решение ан КН - остават за изграждане 115.100 км от Стара Загора до Карнобат, разделени на три участъка: Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора” – 31.700 км; Лот 3 „Нова Загора - Ямбол”- 34.300 км; Лот 4 „Ямбол - Карнобат”- 49.100 км; постановено е Решение по ОВОС от МОСВ; предаден първи вариант на формуляра за кандидатстване; *Лот 2, Стара Загора - Нова Загора* - обявена процедура по ЗОП за избор на изпълнител за строителството; *Лот 3, Нова Загора – Ямбол* - поземленият фонд е отчужден и изплатен. Изработени и оценени са парцеларните планове за земите, засягани от електрическите и телекомуникационни мрежи. Горския фонд не се засяга. По трасето има 5 обекта за довършителни археологически проучвания; *Лот 4, Ямбол – Карнобат* - поземленият фонд е отчужден и изплатен, в Държавната агенция по горите са внесени документи за изключване на горския фонд от засегнатите територии. Очакват се актове за държавна собственост и окончателно приключване на процедурата от ДАГ.
- **За 2010 г.:**
    - Сключени са 3 договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ;
    - **„Модернизация на участък от път I-1 (Е-79) Враца - Ботевград”** – одобрен е техническият проект; преработва се доклада за ОВОС поради промяна на трасето; налага се препроектиране на трасето; предстои ревизиране на формуляра за кандидатстване;
    - **„Доизграждане на АМ „Тракия”, Лот 2, 3 и 4”** – проектът е в процес на изпълнение; формулярът за кандидатстване е одобрен от ЕК; сключени са договори за строителство и строителен надзор и е **започнало строителството му**;





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

- **„Път Е-79 Видин — Монтана”** – подготвена документация за избор на изпълнител; получено писмо от ЕК за отхвърляне на искането за удължаване на финансовия меморандум;
- **Изграждане на Път I 5 „Кърджали — Подкова”** – издадено Решение по ОВОС; стартирана процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за реконструкциите на съпътстващата инфраструктура; приключили са отчуждителните процедури за основното трасе, а отчуждителните процедури за реконструкциите на съпътстваща инфраструктура са в изпълнение; приключили са дейностите за 3 от 4-те археологически обекта; представена е документацията за тръжната процедура за избор на изпълнител на строителство на УО на ОПТ;
- **„Връзка на АМ „Хемус” със СОП”** – издадено Решение по ОВОС на МОСВ; приключила процедура по отчуждаване на земите; предстои проучване за наличие на археологически обекти;
- **„Строителство на АМ „Струма”** – издадено Решение за ОВОС № 5-3/2010 г. от 13.04.2010 г. одобрява инвестиционното предложение в частта от изместване на съществуващата жп линия, подобект на строителството на автомагистралата; утвърдени технически проекти за Лот 1 и Лот 4; парцеларни планове за Лотове 1 и 4 са налични; по трасето на Лотове 1 и 4 има общо 3 археологически обекта за проучване;
- **„Строителство на АМ „Марица” от км 5 до км 72”** - проведена е Осъвременена процедура по ОВОС, съгласно §126 на ЗООС за решенията по ОВОС с изтекъл срок на валидност. МОСВ с Решение от 02.07.2010 г. одобрява инвестиционното предложение за АМ „Марица”. Към края на 2010 г. се извършва процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за частта от проекта, отнасяща се за реконструкцията на съпътстващата инфраструктура на линейните мрежи, собственост на други ведомства; отчужденията за горския фонд са приключили; отчуждителните процедури за терените засегнати от реконструкцията на съпътстващата техническа инфраструктура са в етап на изпълнение; в етап на изработка са парцеларните планове на терените; стартирала работата по извършване на археологическите проучвания на всичките 4 обекта, като същата година археологическите дейности по Лот 2 са приключили на един обект; Тръжните процедури за избор на строител и строителен надзор са обявени както следва: допълнително проектиране и строителство за Лот 1; консултантска услуга по време на изпълнението на допълнителното проектиране и строителство за Лот 1; допълнително проектиране и строителство за Лот 2; консултантска услуга по време на изпълнението на допълнителното проектиране и строителство за Лот 2 - предстои обявяването;
- **„Доизграждане на АМ „Тракия” Лот 2, 3 и 4”** – одобрен формуляр за кандидатстване от ЕК; - Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора” – избрани изпълнители за строителство и строителен надзор; - Лот 3 „Нова Загора –



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



„Ямбол” - избрани изпълнители за строителство и строителен надзор; - *Лот 4* „Ямбол – Карнобат” - избрани изпълнители за строителство и строителен надзор; от АПИ е определен екип за управление на проекта „Доизграждане на АМ „Тракия”, по участъци Лот 2, Лот 3 и Лот 4” на който са възложени функциите да организира, координира и контролира извършването на дейности по изпълнението на проекта; приключили са отчуждителните процедури; извършени са и са приключили археологически разкопки по трасето на 10 обекта, като един обект остава за доработване. Към 31.12.2010 г. степента на **изпълнение на строително-монтажните работи** по отделните участъци е следната:

- Лот 2 - около 22 % от всички строително-монтажни работи по проекта;
- Лот 3 - около 16 % от всички строително-монтажни работи по проекта;
- Лот 4 - около 1 % от всички строително-монтажни работи по проекта.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
1.	<p>Проект „Разширение на метрото по отсечките: пътен възел „Надежда” - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” и жк „Младост”</p>	<p>Разширение на софийското метро по отсечките: пътен възел „Надежда” - „Централна жп гара” - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх” и жк „Младост”</p>	<p>МЕТРОПОЛИТЕН</p>	<p><b>Решение по ОВОС № 76-21/2000 г. на МОСВ</b> – разрешава преминаване в следваща фаза на проектиране на проект „Метрополитен – гр. София, I-ви метродиаметър, 2-ри радиус”, по III-ти вариант.</p> <p><b>Решение № СО-172-ПР/2006 г. на директора на РИОСВ – София</b>, за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП: "Разширение на метрото от МС 13 в ж.к. „Младост I” през жж. "Дружба" до новия терминал на Летище София" – да не се извършва ОВОС;</p> <p><b>Решение № СО-60-ПР/2007 г. на директора на РИОСВ – София</b>, за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП: "Участък от II-ри метродиаметър - от надлез "Надежда" до кръстовище на бул. "Джеймс Ваучер" и бул. "Черни връх" – да не се извършва ОВОС;</p> <p><b>Решение № СО-55-ПР/2009 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП: Изграждане на II-ри метродиаметър-участък ж.к. „Обеля" пътен възел „Надежда"</b></p> <p><b>Решение № СО-35-ОС/2010 г. на директора на РИОСВ – София</b> за преценяване на вероятната степен на значително въздействие.</p> <p><b>До края на 2010 г. е извършено следното по проекта:</b> <b>2007 г.</b> – провеждане на процедури по ЗООС,</p>	<p>Да</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

					<p>съгласуване на проекта с НИИИИ;</p> <p><b>2008 г.</b> – разделяне на проекта на 2 обособени позиции, поради разликите в технологиите на строителство; започнато е строителство;</p> <p><b>2009 г.</b> – предадени строителни площадки; представени проекти по двете обособени позиции; активно строителство (производство на стоманобетонни тобинги, стартова шахта за ТПМ, работи по временно строителство на Метростанция 5 Ц, 6 Ц, 7 Ц, 9 Ц, 10 Ц, започнато строителство на тунелни участъци Метростанция 10-П – Метростанция 11-П от км. 8+299 до км. 8+900, Метростанция 9-П – Метростанция 10-П от км. 8+299 до км. 8+900);</p> <p><b>2010 г.</b> – достигнатата е пълна проектна готовност за разширението на първата линия на метрото „Бул. Цариградско шосе - ж. к. Дружба – Летище” и „ж. к. Младост 1 - Бизнес парка в ж. к. Младост 4”; извършва се строителство.</p>
--	--	--	--	--	---



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Развитието на проектите по Приоритетна ос 3 за периода 2007 - 2010 г. е както следва:

- За 2007 г. развитие имат следните проекти:
  - *„Разширение на софийското метро - Етап 1 „Пътен възел Надежда - Централна жп гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Черни връх”* – приети и влезли в сила регулационни планове за трасето на участъка; изпълнени процедури по ЗООС - проведена е процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за обект *„Участък от II-ри метродиа метър - от надлез „Надежда” до кръстовище на бул. „Джеймс Баучер” и бул. „Черни връх”* и е извършено съгласуване на проекта за трасе и профил с НИНКН; утвърдена тръжна документация за избор на изпълнител за строителство; получено разрешение за строеж № 765/05.11.2007 г. от Главния архитект на София; продължава съвместна работа с JASPERS за преглед на апликационната форма и анализ *„Разходи-ползи”*;
  - *„Строителство на интермодален терминал в гр. София”* – сключен договор за изготвяне на инвестиционен проект и документация за избор на изпълнител за изграждане на терминала; изготвени идейни проекти; изготвен ПУП за фаза I, издадено Решение № ЕО 8/2007 г. да не се извършва екологична оценка на ПУП-а.
- За 2008 г. развитие имат следните проекти:
  - *Проект за разширение на софийското метро – I етап „Пътен възел „Надежда” – бул. Черни връх”* - отчитайки разликите в технологиите на строителство, участъкът бе разделен на две обособени позиции: № 1 – *„Пътен възел Надежда - Централна жп гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Патриарх Евтимий”*, с дължина 3.8 км и 4 метростанции и № 2 - бул. „Патриарх Евтимий” – НДК – бул. „Черни връх”, с дължина 2.6 км и 3 метростанции; определени са изпълнителите на двете обособени позиции и са подписани договори; избран е инженер-консултант (строителен надзор); формулярът за кандидатстване бе одобрен от УО и бе изпратен на Централното координационно звено в МФ, откъдето е изпратен до ЕК; **започнало е строителството** (декември, 2008 г.);
  - *„Строителство на интермодален терминал в гр. София”* – съгласувани проекти за ПУП; финализира се работния проект; подаден е формуляра за кандидатстване – предстои оценката му от УО.
- За 2009 г. развитие имат следните проекти:
  - *„Разширение на метрото в София, етап I „Пътен възел Надежда — Централна жп гара — пл. Св. Неделя — бул. „Черни връх”* – подписано решение и сключен договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ; получено Решение на ЕК за одобрение на проекта; **Проектът е в активно строителство**; **Напредъкът по обособена позиция 1** *„Пътен възел Надежда - Централна жп гара - пл. „Света Неделя” - бул. „Патриарх Евтимий”* е както следва: представени са 95 проекта, от които са одобрени 44; площадката в кв.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Обеля - Произведени са 311 броя пръстени, които ще са достатъчни за разстоянието между Стартовата шахта и МС 5; на Стартовата шахта са изпълнени пилотите за укрепване на пътя при надлез „Надежда” и обединяващите греди. Приключи изпълнението на второ ниво укрепваща греда. Приключи и изпълнението на изкопа до нива - дънна плоча. Осигурено е захранване на обекта с 10 kV от подстанция „Орион” по проект одобрен от ЧЕЗ; завърши производството на Тунело пробивната машина (ТПМ). Машината е изработена от производителя и приета на място в Германия в началото на м. декември 2009 г.; На МС 5 завърши изпълнението на вертикалната носеща конструкция. Изпълниха се армировъчни и бетонови работи на покривна плоча на метростанцията. Започна работата по дънната плоча и подпорните стени. В края на годината стартира и оформянето на трасето на трамвая; На МС 6 се изпълняваха работи за изпълнение на конструкцията на колектор. Завършена беше вертикалната конструкция. В процес на изграждане беше покривната плоча и останалите две плочи; При МС 7 има тежко „разсичане” на инфраструктурата и преустройство на комуникациите, поради което през 2009 г. се регистрира известно забавяне в проектирането и в строителството, като се очаква то да бъде преодоляно. На изпълнителя ще бъде възложено да изготви компесаторна програма. Поради новото транспортно комуникационно решение (потъването на ленти от бул. „Сливница” и преминаване под бул. „Мария Луиза”, както и изграждането на кръгово движение), станцията се измества в посока към Централна жп гара. Така ситуирана, станцията ще бъде изградена по-бързо. Строителните работи се очакват да започнат. **Напредъкът по обособена позиция 2** „Бул. „Патриарх Евтимий” - НДК - бул. „Черни връх” е както следва: Представени са 76 проекта, от които са одобрени 38; В тунела между МС 10 и МС 11 са прокопани 105.30 метра. Постигната е работна скорост от 2 метра на ден, което включва прокопаване на тунел и изграждане на първичната му облицовка; Проектирането на МС 9 е в заключителна фаза. Планира се всички проекти да бъдат представени за одобрение от Инженера в края на м. февруари 2010 г.; На МС 10 се извършваше изграждането на същинската конструкция, с изключение на южния вестибюл и част от перона; В изградения тунел между МС 9 и МС 10 се изпълни саниране на метротунела, като бяха отстранени дефекти върху стоманобетоновите конструкции в двата коловоза на тунелния участък. Беше изпълнен пълнежният бетон в двата коловоза на метротунелния участък. Изпълняваха се и инжекционни работи с цел отстраняване на наличните течове; Започнали са строителните работи и по МС 8 и МС 11, които не се финансират от бюджета на ОПТ. На строителните площадки на двете метростанции стартираха работите по преустройство и изместване на комуникации;

- „**Изграждане на интермодален терминал в гр. София**” — фаза 1” – сключен договор за предоставяне на безвъзмездна помощ с НКЖИ за подготовка на проекта; сключен договор с изпълнител за подготовка на отчуждителните процедури; проведена тръжна процедура за избор на изпълнител за изготвяне на документация по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС; ПУП се обжалва в съда.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- **За 2010 г. развитие имат следните проекти:**

**„Разширение на метрото в София, етап I „Пътен възел Надежда - Централна жп гара — пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх”** – извършват се строителни дейности по цялото трасе; Изграждането на трасето е разделено на две обособени позиции - първа в участъка от надлез „Надежда” до бул. „Патриарх Евтимий”. Строителството на този участък се извършва с помощта на тунело-пробивна машина (ТПМ). Тунелите по втора обособена позиция под бул. „Черни връх” се изграждат по „Нов австрийски метод”, а метростанциите и в двата участъка по открит способ (топ даун). Към края на 2010 г. по проекта са извършени следните основни дейности:

- изготвени и са одобрени по-голямата част от работните проекти по съответните специалности на участъците - съответно 109 проекта по обособена позиция 1 и 96 проекта по обособена позиция 2;
  - Произведени са около 64 % от общото количество стоманобетонни сегменти за тунелопробивната машина (тюбинги);
  - С помощта на тунелопробивната машина е изграден 1 км тунел в двата тунелни участъка;
  - Изпълнено е цялото временно строителство на всички метростанции и над 90 % от преустройството на засегнатите инженерни мрежи (канал, водопровод, топлопровод, силнотокрови и слаботокрови кабели);
  - Изпълнение са над 75 % от основните изкопни работи на метростанциите;
  - Изградени са над 70 % от основните носещи конструкции на метростанциите;
  - Изпълнение са над 9 000 куб. м. ръчни изкопи за разкриване и съхранение на археологически разкопки над централната метростанция.
- **„Изграждане на интермодален терминал в гр. София” - фаза I** – проведена процедура за преценяване на необходимостта от ОВОС; направено е предложение за замяна на проекта.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
1	Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене	Основната цел на проекта е да се осигурят препоръчителните от Дунавската комисия параметри на корабоплавателния път (фарватера) и по този начин да се подобрят и гарантира международното корабоплаване при ниски води с 94% обезпеченост, изчислена на многогодишна база. Проектът предвижда частично подобрене на речното корито и бреговете, включително островите, което ще доведе до контролиране на речното русло за осигуряване на корабоплавателния път и защита на брегове и острови от ерозия, като се вземат под внимание аспектите на околната среда. Проектът цели увеличаване на навигационната безопасност, ефективността на речния флот и капацитета на канала и речните пристанища.	ИАППД	До края на 2010 г. няма приключила процедура с издадено решение по ОВОС или оценка за съвместимост. Проектът е във фаза на предварителни проучвания, които се осъществяват по проект финансиран от ИСПА Румъния. В обхвата на тези проучвания са включени дейностите по ОВОС и ОС при отчитане трансграничния ефект на проекта. В териториалния обхват на проучванията се включва целият общ българо-румънски участък на река Дунав, в който попадат и участъците Батин и Белене. През м. март 2010 г., от страна на консултанта по ИСПА (Румъния), е разработен мултикриериален анализ и е изготвен доклад DA 08-109/24.04.2010 г и Анекс 2 „Списък на критичните сектори за корабоплаване в участък 1 ркм 863-375 и предложените мерки”, с цел да бъде избрана най-добрата алтернатива за подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък, по които от българска страна ИАПД е изпратила становище и е направено допълнение на доклада. Относно изготвянето през 2009 г. от румънска страна ДОСВОС, и за целите на обществените обсъждания, ИАПД е изпратила на румънската страна (писмо изх. № V-2-593.01.06.2010 г.) и на МОСВ (писмо изх. №	Не





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				<p>V-2-604/03.06.2010 г.) списък с области, общини и картен материал на територията на Р. България, които се засягат от проекта. С писмо изх. № V-2- 667.29.06.2010 г. е изпратено становище на ИАПД до румънската страна относно проекта на окончателното техникo - икономическо проучване.</p> <p>През август и септември 2010 г. в МТИ на Румъния, с участието на Jaspers, са проведени дискусии за обсъждане на нова (оптимизирана) алтернатива за критичните участъци, като основната цел е да се намали стойността на най-надеждната до този момент - ЕЕА1. ИАПД е изпратило становището си до МТИ на Румъния относно оптимизираната алтернатива за всички критични участъци с писмо изх. № V-2-912/20.09.2010 г.</p> <p>По искане на УО през м. октомври ИАПД е подготвила и изпратила информация за критични участъци, които могат да бъдат изпълнени като отделни лотове в рамките на програмен период 2007-2013 г. на ОПТ с посочване на индикативна стойност на инвестицията. Предложението включва участъците Вардим ркм 548 – ркм 540, Батин ркм 530 – ркм 515 и Мишка ркм 476 – ркм 450. До края на 2010 г. дейностите по проекта закъсняват, във връзка с което от страна на ЕК е била отправена молба към Консултанта за изготвяне на актуализираният график за</p>	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
2	Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав	Реализирането на проекта ще допринесе за осигуряване на безопасно корабоплаване по р. Дунав и ще бъде основа за проектиране и изпълнение на мероприятията за подобряване на инфраструктурата и насърчаване на корабоплаването по вътрешните водни пътища на България (р. Дунав).	ИАППД	изпълнение на оставащите дейности, който трябва да бъде предоставен до 15 ноември 2010 г. В периода 30.08.2010 -30.09.2010 са изпратени уведомления за инвестиционно намерение до всички общини, граничещи с р. Дунав, засегнати от проекта. В същия срок са уведомени също така за сведение и областните управители на областите, в които се намират общините, граничещи с река Дунав. Също така на 30.08.2010 ИАПД е изпратила уведомление за инвестиционно предложение по чл. 94, ал.2 ЗООС за геодезичната мрежа до Министерство на околната среда и водите. Публикувано е уведомление за инвестиционно намерение за изграждане на геодезична мрежа в национален ежедневник. До края на 2010 г. не е излязло решение на МОСВ относно преценката за необходимостта от извършване на ОВОС и ОС. За разглеждания период по проекта не са извършвани строителни дейности.	Не
3.	Подобряване на безопасността и условията за корабоплаване в акваторията на пристанищата по р. Дунав	Проектът е разделен на два лота: - Лот 1: Почистване чрез драгиране на лимана на пристанище Русе-Запад; - Лот 2: Реконструкция на съществуваща кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе – Запад.	ДПШ	В процес на изготвяне са следните документи по проекта: - Изготвяне на заявление за потвърждаване на субсидия; - В МОСВ е внесено Уведомление за инвестиционно предложение за дейностите по проекта. Очаква се отговор. - Предстой възлагане за изготвяне на Анализ разходи и ползи за проекта.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
4.	Повишаване на безопасността на корабоплаването в пристанищата с национално значение на Р. България.	Проектът е разделен на пет лота: - Лот 1. Удълбочаване на басейна за развъртане на корабите в пристанище Бургас (самостоятелен Формуляр за кандидатстване); - Лот 2. Монтиране на лазерно навигационно оборудване (створове) в пристанище Бургас и пристанище Варна; - Лот 3. Подмяна на морски и канални буйове, навигационни светлини и вежи на пристанище Бургас и пристанище Варна; - Лот 4. Монтиране на съвременни отбивачи (фендери) на кейовете в пристанище Бургас и пристанище Варна; - Лот 5. Внедряване на система за мониторинг на състоянието на акваторията на пристанищата с национално значение.	ДПСИ	В процес на изготвяне са следните документи по проекта: - Изготвяне на заявление за потвърждаване на субсидия; - В МОСВ е внесено Уведомление за инвестиционно предложение за дейностите по проекта. Очаква се отговор. - Предстой възлагане на изготвяне на Анализ разходи и ползи за проекта.  Изготвен е Техническият проект за изграждане на дълбоководна маневрена зона на Терминал 2А и нов подходен канал в пристанище Бургас, съгласно Договор № 10/26.03.2008 г. с „ТРАНСПРОЕКТ“ АД с предмет „Изработване на технически проект за изграждане на дълбоководна маневрена зона към Терминал 2А и нов подходен канал в пристанище Бургас“. По Лот 2; Лот 3; Лот 4; Лот 5 се извършват предпроектни проучвания.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**Развитието на проектите по Приоритетна ос 4 за периода 2007-2010 г. е както следва:**

- **Развитие през 2007 г. по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”**
  - През 2007 г. по тази приоритетна ос не са извършвани дейности.
- **Развитие през 2008 г. по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”**
  - През 2008 г. по тази приоритетна ос е извършена дейност по *Проект „Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав при островите Батин – Белене”* - Проектът е в процес на подготовка. Предпроектните проучвания и ОВОС се очаква да бъдат готови в началото на 2009 г. като част от проект „Техническа помощ за подобряване на корабоплаването в общия българо-румънски участък на река Дунав и съпътстващи проучвания”, финансиран по програма ИСПА - Румъния. ПУП и разрешително за строеж се очаква да бъдат готови през месец ноември 2009 г. Предвижда се иницирането на допълнителни проучвания на българския бряг, финансирани по Оперативна програма „Транспорт”, които да допълнят резултатите от румънския проект за техническа помощ. Представители на българския бенефициент ИАППД са определени за членове на управляващия комитет на проекта, финансиран по ИСПА – Румъния.
- **Развитие през 2009 г. по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”**
  - През 2009 г. по тази приоритетна ос е извършена дейност по *Проект „Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав при островите Батин – Белене”* – Забавя се подготовката на проекта, като основната причина е натрупаното закъснение в реализирането на проект по програма ИСПА, изпълняван от Румъния, който трябва да подготви изпълнението и на българския проект по ОПТ. В рамките на румънския проект по ИСПА е изготвен доклад по ОВОС, който е представен на бенефициента ИАППД и в началото на 2010 г. се очаква да бъдат проведени обществени обсъждания по него.
- **Развитие през 2010 г. по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешни водни пътища”**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- През 2010 г. по тази приоритетна ос е извършена дейност по Проект „Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав при островите Батин – Белене” – Проектът е на етап предварителни проучвания и доклад за ОВОС. През м. март 2010 г. е уточнен бенефициентът от румънска страна – АФДЖ – Галац. През м. март от страна на консултанта по ИСПА (Румъния) е разработен мултикритериален анализ, въз основа на който да бъде избрана най-добрата алтернатива за подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък. От българска страна ИАППД предостави становище по доклада, като в резултат е изготвена втора версия на мултикритериалния анализ. През м. май българската и румънската страна съвместно са извършили контролни измервания на място в няколко критични участъка, които да послужат на консултанта. В рамките на предпроектните проучвания са разработени проектни решения за всеки критичен участък в три варианта – ЕЕА1, ЕЕА2, ЕЕА3, като са посочени най-удачните най-подходящите за изпълнение от технико-икономическа гледна точка. През м. август е взето решение да се изготви оптимизирана алтернатива на участък 1 от проекта, която комбинира най-добрите елементи от алтернативи ЕЕА1 и ЕЕА3. ИАППД е изготвила и изпратила на румънската страна и на МОСВ списък с области и общини и картен материал на територията на България, които се засягат от критичните участъци, идентифицирани в проекта. По искане на УО през м. октомври 2010 г. беше изготвена информация за различните варианти за изпълнение на проекта на отделни лотове, които могат да бъдат изпълнени в настоящия програмен период. Предложението включва участъците „Вардим ркм 548 – ркм 540”, „Батин ркм 530 – 515” и „Мишка ркм 476 – ркм 450”;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## 2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОБЩ ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.

### 2.1. Базова информация за ОГПТ за целите на мониторинга на околната среда

Общият генерален план за транспорта в Р. България е финансиран по приоритетна ос 5 „Техническа помощ” на ОПТ.

Целта на плана е да допринесе за ефективното управление и изпълнение на ОПТ чрез създаване на стратегическа и последователна база от технически данни, транспортни модели и мултимодални технически проучвания за проектна идентификация при дългосрочни и средносрочни инвестиционни програми в транспортния сектор в Р. България.

ОГПТ включва 13 Главни доклада и Окончателен доклад, който обхваща всички етапи, дейности и резултати от проекта. Окончателният доклад включва следната информация:

- *Анализ на съществуващата транспортна система в България;*
- *Развитие на транспортни модели за подпомагане идентифицирането и оценяването на транспортните варианти;*
- *Настоящо и бъдещо транспортно търсене;*
- *Слабости и пропуски в транспортната система;*
- *Идентифициране на дълъг списък с варианти, които ще имат потенциал да преодолеят слабостите и пропуските;*
- *Методи, използвани за оценяване на вариантите и за определяне дали те отговарят на изискванията на Генералния план и дали предоставят висока стойност;*
- *Резултати от оценяването и препоръки относно вариантите, които да бъдат включени в Генералния план;*
- *Съдържание и оценка на ОГПТ (включено е и резюме на доклада за екологична оценка и Становище по ЕО № 1-1/2010 г. на министъра на околната среда и водите);*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- *Стратегии за предаване на Генералния план, включително: поддръжка на активите, изпълнение и финансиране, мониторинг и оценка и човешки ресурси.*

## 2.2. Изпълнение на ОГПТ към 31.12.2010 г.

**В периода 2007 - 2010 г. няма фактическо изпълнение на ОГПТ, тъй като Планът е приет през ноември, 2010 г.** Развитието му като проект по приоритетна ос 5 на ОПТ за разглеждания отчетен период е било следното:

- **За 2007 г.** - започнала подготовката за възлагане изработването на ОГПТ - определена е работна група за изготвяне на тръжна документация за възлагане на обществена поръчка; след одобряване на документацията за участие е даден ход на открита тръжна процедура; на 4 декември 2007 г. назначената комисия за разглеждане и оценяване на офертите е започнала работа.
- **За 2008 г.** - сключен договор с изпълнител за изготвяне на общ генерален план за транспорта; изпълнителят работи по Етап 1, който включва:
  - Изготвяне на анализ на съществуващата транспортна система и идентифициране на слабите места, които трябва да бъдат коригирани;
  - Анализ на бъдещото транспортно търсене;
  - Доклад за транспортно моделиране.

Приключени са всички планирани пътни проучвания.

- **За 2009 г.** – удължен е периодът за изготвяне на ОГПТ до 31.05.2010 г.; изготвен предварителен доклад за екологична оценка, разработена в съответствие с изискванията на Решение № ЕО - 6/2008 г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на МОСВ.
- **За 2010 г.** – МОСВ издаде Становище по ЕО № 1-1/2010 г., с което съгласува ОГПТ; одобрени са докладите по етап II и III; изпълнителят е представил окончателния доклад по проекта без транспортния модел, изработен по договора. Окончателното приемане на разработката (включително транспортния модел) е направено през ноември.

**По отношение на конкретни проекти по ОГПТ, които са допълнителни по отношение на проектите по ОПТ 2007 - 2013 г., напредъкът им по изпълнение към 31.12.2010 г. е както следва:**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## ПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Вариант №, съгл. ОПП	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
<b>H01</b>	Администрация на пътна инфраструктура и йерархия на мрежата	Преглед на настоящите административни и организационни структури. По-ефективни действия на организационните структури.	АПИ	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
<b>H02</b>	Финансиране и таксуване	Преглед на възможностите за инфраструктурно финансиране и генериране на приходи. Осигуряване на фондове за належащо и планирано строителство, реконструкции и поддръжка на пътна инфраструктура.	АПИ, МТИТС	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
<b>H03</b>	План за поддръжка на мрежата и наблюдение на състоянието на активите на мрежата	Да се развие план за поддръжка с варианти за финансиране, приоритети и програма и да се установи система за наблюдение на състоянието на активите на мрежата. Общ план за поддръжка на цялата мрежа и система за наблюдение на състоянието на венчки активи.	АПИ	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
<b>H05</b>	Организиране на кампания за обучение и информация за пътна безопасност	Организиране на кампания за обучение и информация. Намаляване броя на ПТП.	АПИ	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
<b>H06</b>	Информационна система за водачи на МПС	Предварително проучване за национална информационна система за водачи. Осигуряване на своевременна информация преди или по време на пътуване, която да дава възможност на водачите да правят най-добър избор за маршрут и време на пътуване.	АПИ	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Вариант №, съгл. ОПТ	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
<b>Н07</b>	Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти	Преглед на академичното и професионално обучение за транспортните специалисти и инженери, както и на ролята на изследователските институти. Увеличаване на приноса от страна на изследователските институти и развитието и приложението на нови технологии. Мотивиране на обучени и квалифицирани специалисти и инженери да работят в сектора.	Отговорни институции: Министерство на образованието, Министерството на здравеопазването, Пътна полиция	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
<b>Н08</b>	A1 Магистрала „Тракия“ Стара Загора - Карнобат	Проектът е включен и в ОПТ и е разглеждан подробно в точките за ОПТ	АПИ	Проектът е включен и в ОПТ и е разглеждан подробно в точките за ОПТ	Да
<b>Н10</b>	A2 Магистрала „Хемус“ Околовръстен път - София до Яна	Габарит А29 – Околовръстен път - София до Яна (8.5 км)	АПИ	Има издадено от МОСВ Решение от 29.11.2010 г. на МОСВ за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 166-14/1996 г. на МОСВ. За периода няма издадени от МРРБ Разрешения за строеж. До края на 2010 г. строителството не е започнало.	Не
<b>Н11</b>	A2 Магистрала „Хемус“ Ябланица до Шумен	Габарит А29 – Ябланица до Шумен (230 км) Осигуряване на непрекъснат магистрален маршрут изток-запад в северна България	АПИ	Има издадено от МОСВ Решение по ОВОС 9-6/2008 г. за „Строителство на АМ "Хемус" от км 224+115 до км 341+225 от пресичането на път I-3 до пресичането с път I-7" и пътните възли. Не е изискван ДОСВ. Няма издадено разрешение за строеж от МРРБ	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Вариант №, съгл. ОПП	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
<b>Н12</b>	А3 Магистрала „Марица“	Габарит А29 – Чирпан до Харманли (68 км) Осигуряване на достатъчен капацитет за поемане на големия обем от тежък и транзитен международен трафик насочен към Р. Турция	АПИ	Има издадени от МОСВ: - Решение от 02.07.2010 г. за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 37/1994 г. - Решение № 04-ОС/2007 г. Има издадени от МРРБ: Разрешения за строеж: №РС-11/13.06.2007 г., № РС-34/08.11.2007г., № РС-8/19.03.2008г., № РС-9/19.03.2008г., № РС-6/30.03.2009г. и № РС-44/10.08.2010 г. До края на 2010 г. строителството не е започнало.	Не
<b>Н13</b>	А4 Магистрала „Черно Море“	Габарит А29 – Бургас до Приселци (95 км) Извеждане на транзитния трафик от черноморските села и градове, което е особено тежък проблем през летните месеци, когато е и пика на туристическия сезон	АПИ	Стартирала процедура по ОВОС. Предложени нови варианти на трасе.	Не
<b>Н14</b>	А6 Магистрала „Струма“	Габарит А29 – Долна Диканя до Кулата (138 км) Магистрален маршрут, който да поеме тежкия трафик между България и Гърция. Маршрутът следва речно дефиле, което към момента е трудно за преминаване с висока скорост, с голямо количество ПТП.	АПИ	Има издадени от МОСВ: - Решение по ОВОС №1-1/2008г. за „Строителство на автомагистрала (АМ) “Струма” (Долна Диканя – Кулата)” и пътните възли - Решение № 28-ПР/02.10.2009 г. участък „Благоевград – Крупник” от км 354+000 до км 380+000” - не подлежи на ОВОС и ОС. - Решение по ОВОС № 5-3/2010 г., „Изместване на жп линия София –	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Вариант №, съгл. ОПТ	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				Кулата от км 199+500 до км 206+000”, подобект на АМ „Струма” - Лот 4: „Сандански – Кулата”, участък: от км 423+800 до км 438+500” На заседание на МС от 03.07.2008 г. е взето решение строителството на ЛОТ 3 да бъде отложено за следващия програмен период – 2014-2020 г. Има издадено от МРРБ Разрешение за строеж № РС-53/28.09.2010 г. До края на 2010 г. строителството не е започнало.	
<b>Н15</b>	Околовръстен път – София - северна дъга	Габарит А35 (минимум) – Обновяване на околовръстен път - северна дъга (22.3 км) Подобряване на състоянието, пътните параметри и поддръжката на съществуващия път, по който трафикът надвишава критичните граници.	АПИ	Има издадено от МОСВ Решение по ОВОС№ 156-10/1996 г. Няма издадено разрешение за строеж от МРРБ	Не
<b>Н16</b>	Околовръстен път – София - южна дъга	Габарит Г20 (минимум) - Обновяване на околовръстен път - южна дъга (28 км) Подобряване на състоянието, пътните параметри и поддръжката на съществуващия път, по който трафикът надвишава критичните граници. Пътят минава през индустриални и жилищни райони и обслужва смес от локален и транзитен трафик.	АПИ	Има издадено от МОСВ: - Решение по ОВОС № 13-7/2002 г. и - Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 17-ПР/2010 г. на МОСВ за “Реконструкция на път П-18 Софийски Околовръстен път – Южна дъга от км 42+580 до км 44+720”. В Решението няма поставени условия. Има издадени от МРРБ: - Заповед №РС-7/31.03.2009 г. за допълване на РС-38/08.11.2006 г.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Вариант №, съгл. ОПТ	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
<b>Н17</b>	Магистрала „Рила“	Габарит Г20 – Дулица до магистрала „Тракия“ и магистрала „Хемус“ (89 км). Изграждане на далечен южен обходен път на София за извеждане на тежкия и транзитен трафик от границите на града. Изграждане на връзка с АМ Хемус и АМ Тракия без да се налага минаване през София.	АПИ	- Заповед №РС-24/02.06.2010 г. за допълване на РС-38/08.11.2006 г. и на Заповед №РС-7/31.03.2009 г. - РС-57/19.09.2010 г. - РС-58/19.09.2010 г. Обектът е в строителство от 01.11.2010г Процедурата по ЗООС не е започнала	Не
<b>Н19</b>	Ботевград до Мездра, Обходен път Враца, Обходен път Монтана, Ружинци до Димово	Проектът е включен в ОПТ	АПИ	Проектът е включен в ОПТ	Не
<b>Н23б</b>	Русе (граница с Румъния) до Маказа (граница с Гърция) през Велико Търново, прохода на Републиката, Нова Загора и Димитровград, Хасково-Маказа	Проектът е включен в ОПТ	АПИ	Проектът е включен в ОПТ	Не

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
<b>R01</b>	Железопътна администрация	Преглед на национални и регионални организационни структури. Осигуряване на достатъчно фондове за належащо и планирано строителство, реконструкции и поддръжка на железопътната мрежа и прилежащите съоръжения за предоставяне на пътнически и товарни услуги.	МТИТС, ИАЖА и НКЖИ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
<b>R02</b>	Финансиране и таксуване	Преглед на механизмите за финансиране и таксуване. Финансирането да се разпределя не само на годишна база, като по този начин се даде възможност средно или дългосрочно планиране на инвестиции в проекти за подобрения или в подновяване и поддръжка на съществуващите активи	МТИТС- Пътнически превози, НКЖИ- Товарни превози	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
<b>R03</b>	Рационализация на мрежата, гарите и товарните съоръжения	Преглед на съществуващите активи и рационализация на гарите, съоръженията и маршрутите. Рационализация на жп инфраструктурата, като се съобрази с настоящите нужди на мрежата и се избегне проблемът с поддръжката на слабо използвана инфраструктура.	ДП „НКЖИ”	Проектът не е стартирал.	Не
<b>R05</b>	Управление на активи и информация / План за поддръжка на мрежата	Да се подготвят пълна система за управление на информация и регистър на активите. Да се развие	НКЖИ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
R07	Подобрения на скоростта	Преглед на възможностите за високоскоростни услуги. Намаляване на ограничения на скоростта или други ограничения за правилното ѝ функциониране и пазарните изисквания за масовия транспорт.	МТИТС, НКЖИ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R08	Съоръжения за пътници	План за подновяване на съоръженията на ключови гари. Подобряване на пътническите съоръжения, които към момента са в лошо състояние за голяма част от гарите. Осигуряване на достъп до съоръженията от хора в неравностойно положение.	ДП „НКЖИ“	Проектът не е стартирал.	Не
R09	Информация за пътници	План за подобряване на информацията, предоставяна на пътниците. Достатъчна и навременна информация за клиентите относно разписанията.	БДЖ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
R10	Обучения и образование	Преглед на академичното и професионално обучение и ролята на изследователските институти. Мотивиране на млади и квалифицирани специалисти да търсят професионална реализация в железопътния сектор.	НКЖИ, БДЖ и ИАЖА	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R11	Локомотиви и подвижен състав	Преглед и план за подновяване. Подновяване на подвижни състав за подобряване на предлагания капацитет. Увеличаване на услугите, в резултат на експлоатация на нови и комфортни влакове..	БДЖ	Не подлежи на процедура по ОВОС. Проектът не е стартирал.	Не
R12	Видин до София	Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Изготвен окончателен вариант на идеен проект. Изготвени са доклади по ОВОС и ОС, които са приети от МОСВ и изпратени до засегнатите общини с цел организиране на обществено обсъждане. В УО на ОПТ е внесен ревизиран формуляр за кандидатстване за отпускане на безвъзмездна финансова помощ.	Не
R13	Проект „Модернизация на жп линията „София - Пловдив”	Подобряване на линията – подновяване на инфраструктурните системи и подобряване на работата, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията. Проектът е разделен на две части.	ДП „НКЖИ”	По ЛОТ 1 „София – Елин Пелин” и „Септември – Пловдив” – преценка за необходимост от ОВОС (№12-ПР/2010 г. и №13-ПР/2010 г. на МОСВ) – решения, че няма необходимост от ОВОС и ОС. Сключен договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ на 28.10.2010 г. На 29.10.2010 г. документацията за обявяване на процедура за избор на изпълнител за проектиране и	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
<b>R14</b>	София – Перник – Радомир – Благоевград – Кулата (граница с Гърция)	Подобряване на линията – възстановяване на първоначално проектираните възможности. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Има решение на МОСВ № ПР 36/2010 от 08.10.2010 г. за участъка „София – Перник – Радомир”. Не се изисква изготвяне на ОВОС. Проектът ще се реализира в следващия програмен период.	Не
<b>R21</b>	София – Мездра – Горна Оряховица – Варна	Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Има преценка от МОСВ за необходимостта от ОВОС - изходящ номер ОВОС-2394 от 17.11.2010 г. - проектът не подлежи на ОВОС и ОС. Проектът няма по-нагаташно развитие. Експертно ще премине в следващия програмен период.	Не
<b>R23</b>	Русе – Горна Оряховица – Стара Загора	Подобряване на линията – подновяване на съществуващите инфраструктурни системи и подобряване на работата. Модернизация на инфраструктура, което ще увеличи комфорта и сигурността при пътуване, ще редуцира до минимум закъсненията.	ДП „НКЖИ”	Проектът не е стартирал и няма да бъде в този програмен период.	Не

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





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## ВОДЕН ТРАНСПОРТ

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглеждат ли проекта в този доклад?
W00	Оценка на работата на пристанищата и сертификация Подобрение на безопасността, мерки за сигурност и околна среда	Проверка, оценка и сертификация на оперативното състояние. Одити за безопасност, покритие на нормативите за работа и опазване на околната среда. Подобрения за достигане на Европейски стандарти – всички пристанища. Решаване на проблеми свързани с работната сертификация на пристанищните съоръжения и въвеждане на регулярност при подновяване на сертификатите, с което се повишава конкурентоспособността на пристанищата в трансграничен аспект	ДППИ	Не подлежи на процедура по ОВОС.	Не
W03	Запазване на земя и водни площи за развитие на пристанища (всички пристанища)	Запазване на територии за бъдещо развитие и законови промени за предпазване на публично-държавната собственост без прехвърляне на права. Законово обвързване на строежи в пристанищните зони. Да се редуцират и предотвратят на най-ранен етап конфликта между разрастването на градските територии и пристанищните структури, както и негативното въздействие или негативни последици за околната среда.	ДППИ	Няма развитие	Не
W04	Управление на концесионните процедури (всички пристанища)	Промени в закона, които имат за цел концесиите за терминалите и дейностите да се възлагат от пристанищните власти, които са отговорни за публично-държавната собственост и нейното развитие. Развитие на публично-частните партньорства, с което България да може да	ДППИ, Дирекция „Концесии” в МТИТС	Няма развитие	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
W05	Подобрения на пристанищната ефективност (всички пристанища)	се адаптира бързо към промените в пазара на морската търговия Оценка на причините за бавното обработване на съдовете; прилагане на мерки за коригиране. Ускоряване на обработката на товарите. Съкращаване на времето за изчакване на корабите и времето за обработка, с което да се редуцират разходите за закъснения и увеличаване конкурентоспособността на пристанищата	ДПСИ	Няма развитие	Не
W06	Подобрена ефективност на процедурите за поддръжка на терминалите	Промени в процедурите за поддръжка на терминалите, които се ползват от пристанищни компании. Увеличаване на инвестициите в поддръжката на пристанищната инфраструктура. Въвеждане на нови пристанищни технологии.	ДПСИ	Няма развитие	Не
W07	Подобрена ефективност при обществените поръчки за оборудване на терминалите	Промени в процедурите за обществени поръчки за ново оборудване на терминалите от страна на пристанищните компании Съкращаване на периода, нужен за одобрение на поръчките и опростяване на процедурите, за да имат възможността пристанищните компании да поддържат едновременно по тип и произход оборудване, което е много по-лесно за поддръжка.	ДПСИ	Няма развитие	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
W08	Обработване на течни и твърди отпадъци	Изготвяне на планове за управление на отпадъците за всички пристанища, строеж на преработващи съоръжения и въвеждане на системи за управление и контрол на околната среда. Съоръжения за предотвратяване и контрол на замърсяванията, включително събирането и третирането на отпадъци от корабите и пристанищните дейности, които да са адекватни на изискванията за опазване и възстановяване на околната среда.	ДПСИ	Няма данни за процедури по ОВОС и ЕО за такива съоръжения ( <i>към настоящия етап, на база на постъпващата информация</i> )	Не
W10	Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) - фаза 3	Фаза 3 от установяването на информационна система за контрол на корабния трафик (VTMIS) по програма PHARE. Завършване на информационна система за контрол на корабния трафик, което е от трансконтинентно значение. VTMIS 3-та фаза предвижда привеждане в съответствие с новите директиви на ЕС на изградените вече системи – по отношение на услуги, технически изисквания и местоположение, както и строителство на нови трафик-кули във Варна и Бургас.	ИАПД	До края на 2010 г. няма приключила процедура с издадено решение по ОВОС или оценка за съвместимост. До края на 2010 г. са стартирали дейностите по извършване на предварителни проучвания, разработване на предварителна системна рамка на проекта "Информационна система за управление трафика на плавателни съдове – VTMIS/ - фаза 3. Открита е процедура по реда на ЗОП за избор на изпълнител за фаза три на VTMIS – Фаза 3, Лот 1 – "Радио комуникационна система GMDSS - зона А2, зона А1 и NAVTEX". Проведена е процедура по реда на ЗОП за избор на изпълнител за възлагане изработването на ПУП за трафик-кулата във Варна. Изработен е ПУП за трафик-кулата във Варна и е внесен в Община Варна за	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
<b>W11</b>	<b>Подобрения на навигацията по р. Дунав</b>	<b>Проектът е включен в ОПТ</b>	<b>ИАППД</b>	разглеждане и приемане. <b>Проектът е включен в ОПТ</b>	<b>Не</b>
<b>W12</b>	Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС	Развитие на речна информационна система в реално време. Навигационните опасности по река Дунав включват бързи промени в дълбочината, препятствия, изоставени съдове, ледоход и мъгла. Създаване на система за навременно предупреждаване на корабите за подобни опасности и редуциране на риска от произшествия. Проектът предвижда изграждането на 12 радиоплътенгъра и други системи за комуникация. В 8 от тях ще се използва телекомуникационната инфраструктура на БТК, т.е. на тези места бенефициентът трябва да извърши само монтажни дейности. В останалите 4 - Флорентин, Горни Цибър, Въвел и Оряхово - бенефициентът трябва да изгради собствена телекомуникационна инфраструктура.	ДППИ	В периода 28.09.2010-08.12.2010 има издадени становища от РИОСВ и МОСВ, че инвестиционното предложение не подлежи на процедури по ОВОС, ЕО и ОС. Договорът за изпълнение по Фаза 1 с предмет: „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – първа фаза” е сключен с „Обединение БУЛРИС 2009” АД на 15.05.2010 г. Към края на 2010 г. по проекта са одобрени и съгласувани със собствениците работните проекти за обекти Русе ТВРС, Лом-Кошовите, Оряхово, Оперативен РИС център, Силистра, Тутракан, Русе БРП. Извършено е частично заснемане на кулата в Козлодуй, което ще направи възможно изготвянето на работния проект. Изготвят се документите, необходими за обектите Горни Цибър и Флорентин. Планират се дейностите за начало на строително-монтажните работи за Русе БРП, Силистра, Тутракан. Изпълнението на СМР към 2010 г. е 0 %. Доставено, инсталирано и тествано е оборудването за Резервиращ РИС център - Варна за подсистема „Мрежова среда”, „Контрол, наблюдение и управление на системата” и „Други доставки”.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
W13	Зимно укритие за кораби – Фаза 3 (ново заглавие на проекта - Зимовник на УППД – Русе – при км 491 на р. Дунав - фаза 3).	Проектът се изпълнява на три етапа и се финансира по програма ФАР Трансгранично сътрудничество България-Румъния. Целта на проекта е да се изгради и пусне в действие модерно речно съоръжение – зимовник за общо 39 български и чуждестранни кораба, плаващи по река Дунав. Проектът ще подпомогне усилията на българското правителство, свързани с постигане на приоритетите на „Партньорство за присъединяване”, отнасящи се до подобряване безопасността на транспорта. Към момента това е единственото подобно	ИАПД	Планирана е инсталацията (заедно с необходимите технически документи относно разположението на хардуера) на техническото оборудване за обектите: „РИС център -Русе”; „Русе - БРП”; „Русе - ТВР”; „Тутракан”; „Силистра”. Доставено е оборудването за радиорелейната подсистема за Русе ТВРС, Русе; БРП, Тутракан ТВР, Силистра ТВР. Налично е АИС оборудване за обекти: Русе, Силистра, Тутракан; Извършена е доставка на офис оборудване в гр. Варна, автомобили и моторни лодки. Одобрена е спецификацията на приложния софтуер, съгласно изискванията на ДППИ; Изцяло е завършена разработката на софтуера: NtS; ERI – 20% от разработката. Базата данни е проектирана и създадена; Изградена е инфраструктурата на сайта.	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
W14	Пристанище Варна – преглед на генерални планове и стратегия за	съоръжение по протежение на целия участък от реката между Черно море и Унгария. Това ще допринесе съществено за подобряване безопасността във вътрешните водни пътища и е от важно значение за международните търговски маршрути и подобряване корабоплаването по река Дунав.	ДППИ	<p>01.02.2005.</p> <p>Има становище от РИОСВ – Русе с изх. № 289/ 31.01.2005 г., че актуализираният работен проект няма нужда от ОВОС при спазване на заложените в него параметри за приеманите плавателни съдове.</p> <p>Фази 1 и 2 на проекта са финансирани по програма ФАР, били са изградени и са били пуснати в експлоатация.</p> <p>В Разрешението за ползване на I и II етапи заглавието на проекта е изписано: „Зимовник за зимен престой на 39 речни кораба, плаващи по река Дунав”.</p> <p>В разрешителното за строеж на Фаза 3 заглавието на проекта е “Зимовник на УППД – Русе – при км.491 на р. Дунав”.</p> <p>Фаза 3 се финансира от националния бюджет (не по ОПТ). Строителните дейности по Фаза 3 са започнали на 05.02.2005 г. и до 30.09.2010 г. са приключили на около 85%. След това на практика не са извършвани повече строителни работи и на 26 юли 2011 г. е издаден официален Акт 10 за спиране на строителството поради изпадане на Изпълнителя в неплатежоспособност. По време на строителството не са установени несъответствия, свързани с опасването на околната среда.</p>	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
	развитие	да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.		обществен транспорт. Да не се процедурира по-нататъшно проучване и одобряване за изграждане на терминала за наливни товари в Константиново (Варна), поради предполагаемо значително отрицателно въздействие върху водоплаващите пътища. <i>Становище по ЕО № 4 – 4/2008 г. от МОСВ за актуализация на генералните планове за пристанищата за обществен транспорт- Варна.</i> <b>Решение по ОВОС 3-2/2009 г.</b> за изграждане на контейнерен терминал – пристанище Варна. Не е изискан ДОСВ.	
W26	Пристанище Бургас – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие. Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.	ДППИ	<b>Становище по екологична оценка № 7-5/2007 г.</b> на МОСВ за Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт. Да не се процедурира по-нататъшно проучване и одобряване за изграждане на терминала за наливни товари в Бургас, с цел предотвратяване на допълнителното замърсяване с нефтопродукти и други наливни товари в акваторията на бургаския залив.  <b>Решение по ОВОС № 14-8/2008 г.</b> за разширение на пристанище за обществен транспорт КРЗ порт Бургас. <b>Решение по ОВОС № 5-5/2008 г.</b> за разширение на пристанище Бургас - изграждане на контейнерен терминал 4	Не
W41	Пристанище Лом – преглед на генерални	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие.	ДППИ	Предстои актуализация на генералния план. Подлежи на преценяване на	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
	планове и стратегия за развитие	Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.		необходимостта от ЕО.	
W47	Пристанище Русе – преглед на генерални планове и стратегия за развитие	Одит на генералния план и територията и стратегията за развитие. Осъвременяване на генералните планове, за да се определят изисквания и график за стратегия за бъдещо развитие на пристанища и терминали, земни и водни площи.	ДППИ	Предстои актуализация на генералния план. Подлежи на преценяване на необходимостта от ЕО.	Не

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





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохиционен фонд



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

## ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
A01	Летищни такси	Законодателна промяна за постигане на по-голяма гъвкавост Гъвкавост на летищните оператори при промяна на летищните такси в съответствие с промените в пазара и други фактори.	ГД „ГВА“	Не подлежи на процедура по ОВОС.	Не
A02	Проучване на пазара за въздушен транспорт	Оценка на настоящ/бъдещ потенциал на летищата в Горна Оряховица, Търговище и Русе. Определяне на потенциала на три летища, разположени близо едно до друго и проблемите свързани с лошото състояние на инфраструктурата.	МТИТС	Не подлежи на процедура по ОВОС.	Не
A03	Управление на сигурността	Преразпределение на отговорностите за предоставяне на услуги за сигурност на българските летища. Изясняване на ролята и отговорността на Гранична полиция, Жандармерия и летищни оператори при поддръжката на сигурността на българските летища.	ГД „ГВА“, ДП „РВД“	Не подлежи на процедура по ОВОС.	Не
A08	Летища Пловдив, Варна и Бургас	Развитие на дестинации/ пазарно проучване за предоставянето на въздушни транспортни услуги. Подобряване на финансовите показатели и ефективност на активите на летища с изявена сезонност на трафика.	Летище Пловдив, Варна и Бургас	Не подлежи на процедура по ОВОС.	Не
A09	Летище София	Развитие на капацитета на терминалите и пистите за посрещане на бъдещо търсене. Осигуряване на достатъчен капацитет, съответстващ на прогнозното натоварване	Летище София	Издадени разрешения за строеж от МРРБ: РС-1/29.01.2007г. – метална външна ограда и външно кабелно захранване РС-22/03.08.2007г. – разширение на перона в	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефицинт	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
				югозападна посока РС-31/31.10.2007г. – отводняване на насип, сервизен път РС-2/25.02.2008г. – съоръжения и сгради на НВМС РС-6/19.03.2008г. – нови периметрови огради РС-21/09.06.2008г. – ландшафтно устройство РС-25/26.06.2008г. – нови периметрови огради РС-26/02.07.2008г. РС-9/01.04.2009г. – нова летищна кула РС-29/08.10.2009г. – ЛОТ Б1 -нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура РС-3/06.01.2010г. – нова летищна контролна кула РС-67/30.11.2010г. – разширение и реконструкция на галерията на Терминал 2 Към 31.12.2010 г. е въведено в експлоатация (съгласно наличната информация, не се предвиждат инвестиционни предложения на територията на летище София)	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
IM01	Интермодален терминал Пловдив	Нов терминал за пътен/железопътен транспорт Изграждане на национална мрежа от модерни интермодални терминали, които да обслужват пътния, железопътния и водния транспорт.	АПИ/НКЖИ	Проведена процедура по екологична оценка и оценка за съвместимост, приключила с <b>Решение № ПВ-5-ЕО/2010 г.</b> за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка с характер „да не се извършва екологична оценка“. Не е започнало строителство.	Не
IM02	Интермодален терминал Русе	Нов терминал за пътен/железопътен/ воден транспорт. Изграждане на национална мрежа от модерни интермодални терминали, които да обслужват пътния, железопътния и водния транспорт.	НКЖИ	На този етап има само идеен проект, но все още няма избрано място за разполагане на терминала. Очаква се през 2013 г. да бъде уточнено местоположението. Едва след това ще стартира процедура по ОВОС/ЕО.	Не
IM03	Терминали за прехвърляне в обществения транспорт	Преглед на изискванията за подновяване на терминалите в големите градове. Увеличаване на възможността за прехвърляне между видовете обществен транспорт в големите транспортни възли в България.	НКЖИ	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не
IM04	Пристанищен/железопътен терминал	Преглед на изискванията за подновяване на съоръженията за трансфер между воден и железопътен транспорт в големите пристанища. Развитие на трансферните съоръжения за подобряване на транспорта през големите пристанища на Черно Море и река Дунав	НКЖИ/ДППИ	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

№	Наименование на проекта	Описание на проекта	Бенефициент	Развитие на проекта до края на 2010 г.	Ще се разглежда ли проекта в този доклад?
IM05	Интермодален подвижен състав	Преглед на изискванията за нов интермодален подвижен състав. Развитие на интермодален транспорт в България с подобряване на състоянието и увеличаване на специализирания интермодален подвижен състав.	БДЖ	Не подлежи на процедура по ЗООС	Не



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

### **Обобщение за напредъка по изпълнението на проектите по ОПТ и ОГПТ за периода 2007 – 2010 г.**

Изпълнението на ОПТ, за периода 2007 - 2010 г., и по-конкретно проектите, които в рамките на този период са достигнали етап на развитие „строителство” и/или „експлоатация”, и които ще бъдат подробно разгледани и оценени в настоящия доклад, са следните:

**По приоритетна ос 1: Проект „Реконструкция и електрификация на жсп линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска територия”** (Удвояване и електрификация на железопътната линия Крумово - Димитровград(Фаза 1 и Фаза 2); Електрификация и реконструкция на жсп линия Свиленград - Турска граница (Фаза 3);Недовършената част от проекта за реконструкция и електрификация на жсп линията Пловдив - Свиленград (Фаза 4).

**По приоритетна ос 2: Проект „Доизграждане на АМ „Тракия” (Стара Загора – Карнобат)**

**По приоритетна ос 3: Проект „Разширение на метрото по отсечките: пътен възел Надежда - Централна жсп гара - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх”**

**По приоритетна ос 4: Няма проекти, които ще бъдат разглеждани подробно в доклада.**

Останалите проекти, за които са проведени процедурите по ОВОС и ОС, в разглеждания период 2007 - 2010 г. не са достигнали етап на развитие, в който следва да се изпълняват мерките и условията от съответните Решения по ОВОС и/или ОС.

По отношение на ОГПТ, изготвянето на плана е приключило края на 2010 г., съгласно Протокола от Деветото заседание на Комитета за наблюдение на ОПТ, 10.12.2010 г. Следователно, за периода 2007 - 2010 г., реално ОГПТ не е бил в процес на изпълнение и настоящият доклад по наблюдение и контрол не разглежда въздействието на ОГПТ върху околната среда. Въпреки това, в доклада е направен анализ на адекватността на мерките от Становище по ЕО № 1-1/2010 г. Също така, тъй като проектите по ОПТ и ОГПТ в определена степен се дублират, са събрани данни от компетентните органи по индикаторите, отнасящи се до ОГПТ, което позволи в рамките на доклада да бъде анализирана адекватността, възможността за отчитане и в определена степен – полезността на тези индикатори. Въз основа на анализите са направени предложения по отношение както на индикаторите, така и по отношение на мерките от т. I на Становище по ЕО № 1-1/2010 г., с цел отпадане и замяна на неизпълнимите и неадекватните от тях с по-полezni и измерими индикатори.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## II. АНАЛИЗ НА ПРОВЕДЕНИТЕ ПРОЦЕДУРИ ПО ЕО И НА АДЕКВАТНОСТТА НА МЕРКИТЕ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩА ПО ЕО № 2-1/2007 г. и № 1-1/2010 г.

*В настоящия раздел II са представени данни за извършените процедури по ЕО за ОПТ и за ОГПТ. Направен е анализ, единствено за целите на ГПМОС, на адекватността на мерките в двете становища по ЕО спрямо прогнозите в докладите за ЕО на ОПТ и ОГПТ. Целта е да се установи дали мерките и индикаторите от двете становища по ЕО съответстват на прогнозираните въздействия в докладите за ЕО.*

### 1. АНАЛИЗ НА ПРОВЕДЕНАТА ПРОЦЕДУРА ПО ЕО ЗА ОПТ

#### 1.1.Ход на процедурата по ЕО за ОПТ

Преди приемането на проекта на ОПТ от Европейската комисия, за нея е проведена процедура по Екологична оценка. Процедурата е извършена в рамките на Предварителната оценка на Секторна оперативна програма „Транспорт” (СОПТ, което е равносилно на ОПТ), в следната последователност (съгласно Публичния регистър с данни за извършване на процедурите по ЕО от компетенциите на МОСВ):

- От Министерство на транспорта е внесено Искане за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО в МОСВ на 21.11.2005 г.;
- Въз основа на Искането, от МОСВ е определено, че приложима е процедурата по преценяване на необходимостта от извършване на ЕО за СОПТ, на основание Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми (СОПТ не попада в Приложения № 1 и № 2 на Наредбата, но при прилагането и има вероятност да се окаже значително въздействие върху околната среда);
- От МОСВ е издадено Решение № ЕО-3/2006 г. „да се извърши екологична оценка” за СОПТ, която да се изготви като самостоятелен доклад;
- На 05.09.2006 г. от МТ в МОСВ е внесен обхват и съдържание на екологичната оценка и схема за провеждане на консултации;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Докладът е изготвен от независим експерт, притежаващ удостоверение на МОСВ № 1689/07.09.2006 г. за повърхностни и подземни води, битови, производствени, строителни и опасни отпадъци, моделиране на въздействието върху околната среда. Внесен е в МОСВ на 20.09.2006 г. По доклада са дадени препоръки от МОСВ;
- Окомплектованата документация по ЕО с искане за издаване на становище по ЕО е внесена на 30.01.2007 г., след като при първото внасяне на 08.01.2007 г. е върната от МОСВ на МТ за окомплектоване;
- От МОСВ е изпратено предложение за мерки по наблюдение и контрол на 01.02.2007 г.;
- Заседание на Междуведомствената комисия/Висш експертен екологичен съвет е проведено на 07.02.2007 г.;
- СОПТ е съгласувана от МОСВ със Становище по ЕО № 2-1/2007 г.;
- Няма данни от МТ да е внасяна обобщена справка по чл. 29 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- На 08.03.2011 г. от МТИТС в МОСВ е внесен доклад по наблюдението и контрола, който е върнат на 19.04.2011 г. за допълване с конкретни указания.

### **1.2. Становище по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОПТ 2007 - 2013 г.**

Становището по ЕО е постановено от министъра на околната среда и водите на 21.02.2007 г. То съдържа две групи мерки, както следва:

***I. Мерки за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на Програмата върху околната среда:***

- 1. Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на Закона за опазване на околната среда) или специфична екологична оценка (по реда на Закона за биологичното разнообразие) да се одобряват само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с решението по ОВОС/становището по ЕО.*
- 2. Местоположението на обектите по приоритети 1 и 2 да бъде подходящо определено с оглед разстояния до населени места и други обекти, подлежащи на здравна защита територии с особено екологично значение, ползи и разходи, и да бъде съобразено с*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

*установените режими за защитени територии по Закона за защитените територии, и изискванията за опазване на защитените зони и видове по Закона за биологичното разнообразие.*

3. *При проектиране на обектите (съоръженията) да се взимат предвид границите на паметниците на културата и на техните охранителни зони, както и всички защитени по реда на специален закон територии.*
4. *Териториите, подлежащи на промяна предназначението на земята и тези, върху които ще се извършват строителни дейности да бъдат проучени за обекти на културно-историческото наследство.*
5. *При проектирането на пътищата да се изготви ландшафтна схема за осигуряване на необходимото озеленяване по дължината на пътя.*
6. *Проектите за рехабилитация на пътната инфраструктура и изграждане на нова да се предвиждат залесяване на склоновете с цел стабилизирането им и предпазване от ерозия.*
7. *В участъците с нива на шума над пределно допустимите да се изградят шумозащитни екрани.*
8. *Да се извършва редовно почистване и поддържане на пътната инфраструктура, в т.ч. дренажните съоръжения около пътищата.*
9. *При изготвяне и реализация на проектите пътна инфраструктура да се предвижда изграждане на специализирани съоръжения (подземни тунели, мостове и т.н.) за запазване връзката между популациите на видовете около транспортните коридори и за избягване на пълната фрагментация на хабитатите, в съответствие с най-добрите практики.*
10. *По време на строителството на обектите да се изпълняват, изготвени от съответните възложители (изпълнители) планове за минимизиране на неблагоприятните въздействия (шум, прах). Строителните дейности предизвикващи шум да се извършват по определен времеви график.*
11. *Проектите, предвиждащи изграждане или рехабилитация на пътна инфраструктура да включват план за управление на околната среда. Мерки при непредвидени замърсявания и план за наблюдение на въздействията върху околната среда.*
12. *Драгажните дейности да бъдат извършени след проучване и определяне на местата за депониране на драгажните маси.*
13. *Всички дейности за подобряване на условията за корабоплаване по вътрешноводните пътища да бъдат съобразени с режимите, предмета и целите на опазване в защитените територии и защитените зони, както и с разпоредбите на Закона за биологичното разнообразие относно опазване на защитените видове.*

## **II. Мерки за наблюдение и контрол при прилагането на Програмата**

1. *Министерството на транспорта (чрез управляващия орган - дирекция „Координация на програми и проекти“) да изготвя доклад по наблюдението и контрола при прилагането на*





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Програмата, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или отстраняване на екологичните щети в резултат на прилагането на Програмата, който да представя в МОСВ на всеки три години от изпълнението на Програмата, не по-късно от 15 април.

2. При наблюдението и контрола на въздействията върху околната среда при прилагането на Програмата да се отчитат следните индикатори:

**Приоритетна ос - Развитие на железопътна инфраструктура по главните национални и Транс-европейски транспортни оси**

**Приоритетна ос - Развитие на пътна инфраструктура по главните национални и Транс-европейски транспортни оси**

Индикатор	Единица за измерване	Забележки
Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура	площ (дка)	•Оценка на развитието на инфраструктурата и влияние върху земеползването и биоразнообразието
Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа	разстояние (км)	•Оценка на въздействието върху биоразнообразие, защитени територии и Националната екологична мрежа
Засягане на природни местообитания	площ	

**Приоритетна ос - Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари**

Индикатор	Единица за измерване	Забележки
Капацитет на транспортната инфраструктура	Дял на превозени пътници и товари	•Позволява определянето на тенденциите в развитието на интермодалните превози
Общ брой население, подложено на наднормено шумово натоварване в различните диапазони, обитаващо жилища в близост до основни пътища и жп линии	брой/год.	•Оценка на шумовото замърсяване и вибрациите
Стойности на вибрациите в близост до основни пътища и жп линии	m/s; m/s <sup>2</sup> ; m	



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

Индикатор	Единица за измерване	Забележки
Случаи на разливи на нефт от корабите	брой/година	•Оценка на въздействието върху водните екосистеми и прилежащите територии
Количество на драгажните маси	тона	•Позволява определяне и оценка на тенденциите при драгирането
Депониране на драгажните маси	тона	•Оценка на въздействието върху водните екосистеми и прилежащите територии

3. В предложения към приоритетна ос Техническа помощ Генерален план за мониторинг на околната среда да се разработят и отчитат специфични индикатори за наблюдение на въздействията върху околната среда от реализирането на дейностите по отделните приоритетни оси на Програмата. Резултатите от мониторинга да се представят в доклада по т. 1.
4. При констатирани неблагоприятни последствия върху околната среда да се предложат и предприемат своевременни мерки за възможното им отстраняване.

**1.3. Сравнение и анализ на прогнозираните въздействия в доклада за ЕО с мерките, включени в Становище по ЕО № 2-1/2007 г.**

**А. Сравнение на прогнозираните въздействия с Мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на Програмата върху околната среда (т. I от Становището по ЕО)**

Оценката на влиянието на СОПТ върху околната среда е направено в т. 6.6 на доклада за ЕО. Оценката е правена в матрици, спрямо съответни критерии за въздействие. Конкретните въздействия са оценени като „честота на влиянието” – слабо, умерено и силно и като „естество на влиянието” – дългосрочно, краткосрочно, пряко, непряко, непредсказуемо, положително и т.н.

Сравнението за съответствието между прогнозираните въздействия и включените в т. I на Становище по ЕО № 2-1/2007 г. мерки, е направено в следната таблица:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## Сравнението за съответствието между прогнозираните въздействия в доклада за ЕО на ОПТ/СОПТ и включените в т. 1 на Становище по ЕО № 2-1/2007 г. мерки

Прогнози за въздействието върху околната среда от доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия, предложени в доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 г.	Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки
<p><b>Влияние на предвижданията по Приоритетна ос 1 (жп транспорт):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Подновяване на жп инфраструктура</b> - Влиянието, свързано с проектите от този тип се счита за доста ограничено.</li> <li>• <b>Система на жп комуникации – GSM-R</b> – изследванията върху ефектите от технологиите на мобилните комуникации са в началната си фаза на развитие;</li> </ul> <p><b>Съгласно матрицата за оценка, прогнозираните въздействия са:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>С голяма честота на влияние</b> са оценени само <u>положителни въздействия</u> – по отношение на шума, местното замърсяване на въздуха, формирането на фотохимичен смог, транспортна безопасност и честота на злополуците; социални ефекти и икономическа дейност.</li> <li>• <b>С умерена честота на влияние:</b> принос към вредните окисляващи товари; негативни ефекти спрямо водните ресурси; влияние върху количеството на валежите; влияние върху проблемите с наводненията; принос към промяна на климата.</li> <li>• <b>като слабо е оценено въздействието по</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Управление на отпадъците;</li> <li>• Регулиране на използването на опасни химикали;</li> <li>• Премахване на шума;</li> <li>• Разглеждане на конкретни проблеми със замърсяването с баласт;</li> <li>• Ревизия на работилниците, каменоломни и заводи за произвеждане и оборудване</li> </ul>	<p>От т. 1 на Становището по ЕО, относими към предвижданията на Приоритетна ос 1 са мерки 1, 2, 3, 4, 7 и 10.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Освен оценка на влиянията в матрицата, не са разписани текстово и обяснително съответните влияния, както и мотивите на експерта, изготвил доклада, по какви съображения е направил съответните оценки.</li> <li>• Мярка 1 от Становището по ЕО има характер на напомнителна мярка, тъй като процедурите по ЗООС и ЗБР са нормативно регламентиранни, т.е. задължителни в съответните случаи, които закона е определил.</li> <li>• В Становището за ЕО са предвидени мерки 7 и 10, които съответстват на извода в доклада за ЕО, че е необходимо премахване на шума.</li> <li>• Мерки 2, 3 и 4 от Становището по ЕО се отнасят за биоразнообразието, въздействието върху което е оценено като слабо в доклада за ЕО, както и за културно-</li> </ul>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохиционен фонд



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

<p><b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b></p>	<p><b>Мерки за предотвратяване на нежеланите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b></p>	<p><b>Мерки за предотвратяване на нежеланите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 г.</b></p>	<p><b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b></p>
<p><b>отношение на:</b> ефекта върху трансграничното замърсяване на въздуха; генерирането на отпадъци; употребата на ресурси и изчерпването им; видими и други влияния върху пейзажа; влияние върху биоразнообразието на екологически уязвимите места; ефекти върху флората, фауната, естествената природна среда; влошаване на културното и екологично наследство; влияние върху качеството на почвата и десертификацията; ефекти върху местния микроклимат, светлинно замърсяване и местно термоотделяне; ефекти върху човешкото здраве.</p>			<p>историческото наследство, влиянието върху което е оценено като слабо, съгласно матрицата за оценка. Обобщено: Оценката на влиянието на Приоритетна ос 1 върху околната среда е направена в много ниска подробност, като не са оценени конкретни проекти, въпреки наличието на индикативен списък с такива проекти към СОПТ; Матрицната оценка не позволява установяването на конкретните мотиви на авторите защо и как се е стигнало до съответния извод за въздействие; Мерките от т. 1 на Становището по ЕО като цяло, с изключение на мерките по отношение на шума, не съответстват на прогнозираните величини на въздействията.</p>
<p><b>Влияние на предвижданията по Приоритетна ос 2 (пътен транспорт):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Екологичното влияние</b>, свързано с изграждането на магистралата, се изразява в емисии във въздуха, замърсяване на водата, шум,</li> </ul>	<p><b>Резюме на мерките за смекчаване и управление на околната среда</b> Трябва да се оцени визуалното влияние на магистралата.</p>	<p>От т. 1 на Становището по ЕО, относими към предвижданията на Приоритетна ос 2 са мерки от 1 до 11</p>	<p>Оценката на въздействията на Приоритетна ос 2 в доклада за ЕО е направена освен в матрицната форма и в текст, което я прави по-подробна от оценката на влиянието</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на въздействията, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p>предизвикан от трафика, изхвърляне на строителни материали, нарушаване на защитата на дивата природа и ландшафт;</p> <p>Съгласно матрицата за оценяване въздействията са:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>голямо</b> – влияние върху количеството на валежите, порои и др.; ефект върху шумозамърсяването; влияние върху местното замърсяване на въздуха; принос за формирането на фотохимичен смог; влияние върху проблемите с наводненията;</li><li>● <b>голямо – положително</b> – по отношение на ефекта върху транспортната безопасност и честотата на злополуки; социални ефекти; икономическа дейност.</li><li>● <b>умерено</b> – по отношение на приноса за промяна на климата; ефекта върху трансграничното замърсяване на въздуха; принос към вредните окисляващи товари; принос към увеличаването на генерирането на отпадъци; употреба и изчерпване на ресурси; видими и други влияния върху пейзажа; влияние върху биоразнообразието на екологически уязвимите места; ефекти върху флората, фауната и естествената природна среда; принос към влошаване на културното и екологично наследство; негативни ефекти спрямо водните ресурси;</li><li>● <b>слабо</b> – влияние върху качеството на почвата и десертфикация; ефекти върху местния</li></ul>	<p>Трябва да се изготви схема за осигуряване на <b>ландшафтно засаждане</b> по дължината на пътя като част от дизайна на шосето. Трябва да се разгледа <b>замърсяването на въздуха</b>. <b>Влиянията на шума</b> трябва да бъдат минимизирани посредством прилагането на мерки за намаляване на шума. Одобреният контрактор за новия мост Беска трябва да подготви <b>план за минимизация на шума</b>. Този план трябва да включва предвидения за шума от строителния обект и мерки за намаляването на шума до минимум. Дизайнът на пътните съоръжения трябва да включва <b>мерки за намаляване на шума</b>. <b>Водните ресурси</b> могат да бъдат засегнати от широк набор от потенциални замърсители с източник пътния трафик. Изграждането на преграждащи изкопни зони близо до потока автомобили може да намали</p>		<p>на <b>Приоритетна ос 1</b>. По някои компоненти и фактори в Доклада за ЕО, в текстовата част, директно са препоръчани мерки, без да са коментирани очакваните въздействия (отпадъци, природни ареали). Мерките в доклада за ЕО като цяло съответстват на <b>Приоритетна ос 2</b> влиянието на Приоритетна ос 2 върху околната среда. Мерките от Становището по ЕО включват по-голямата част от мерките, препоръчани в доклада за ЕО.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p>микроклимат, светлинно замърсяване и местно термоотделяне.</p>	<p>замърсяването. Изграждането на преградни канали също ще намали влиянието на случайни изтичания. Преграждащите канали трябва редовно да се почистват и поддържат, така че да се гарантира винаги тяхната ефективност. Разпръскването на сол през зимата трябва да се извършва внимателно, така че да се намали употребата ѝ до абсолютния минимум, необходим за пътна безопасност.</p> <p><b>Мониторинг</b></p> <p>Трябва да се изготви <b>план за екологичен мониторинг</b>, който да съдържа предложение за мониторинг на мерките за смекчаване на екологичните влияния по време на фазата на изграждане.</p> <p>Препоръчано е тръжните досиета да включват и екологични задължения, които контракторът трябва да изпълни. Контракторът трябва да е</p>		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
	<p>длъжен да следва подходяща екологична практика по време на всички дейности по изграждането и да поддържа един минимум на увреждане на вегетацията, почвите, подземните и наземни води и ландшафта.</p> <p><b>План за управление на околната среда</b></p> <p>Трябва да се изготви план за управление на околната среда (ПУОС), за да се дефинират екологичните мерки и процедури, които ще трябва да се приемат за схемата и да се идентифицират отворните фактори за тяхното прилагане. Трябва да се изготви план за управление на околната среда (ПУОС), за да се дефинират екологичните мерки и процедури за превенция, минимизиране и смекчаване на негативните влияния и за гарантиране на съответствие с приложимите екологични</p>		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на въздействия, предложени в доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.	Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки
	<p>стандарт по време на изграждането и експлоатирането на пътя. ПУОС ще дефинира нужните мерки за смекчаване, плана за екологичен мониторинг и институционалните мерки, които трябва да се предприемат по време на изграждането и експлоатирането на проекта. ПУОС ще бъде завършен, когато се изготви подробен дизайн на проекта. Той може да трябва да се ревизира по време на хода на реализацията на проекта. Екологичният мониторинг на ключовите влияния, посочени в ОВОС, ще гарантира ефикасност на планираните мерки за смекчаване. По време на подробния дизайн трябва да се изготви <b>план за случаи на замърсяване</b>, който да разглежда критични ситуации като случайни изтичания на масло, гориво или опасни материали в резултат на сблъсък на магистралата.</p>		





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кожезионен фонд



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

Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на въздействията, предложени в доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.	Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Замърсяване на въздуха</b> – въздушни емисии се генерират по време на фазата на изграждането, но ще бъдат временни. По време на експлоатация трафикът на превозни средства става източник на замърсители на въздуха, които се отделят от изгорелите газове.</li></ul>	<p>За да се смекчат негативните влияния от трафика на превозни средства в допълнение към регулаторните мерки за превозните средства могат да се въведат и следните мерки:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) презасаждане на растенията, които са отстранени по време на строителния етап;</li><li>(ii) засаждане на нови растения за намаляване на NOx емисиите, под формата на редици, пояси и разтеглени ивици. В началната част на пътя – близо до входовете при транспортния възел - растенията ще се засадят под формата на островчета.</li></ul>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Вибрация и шум</b> - Основните проблеми по време на строителните работи са операциите по разбиване и вибрации. Видът шум, свързан с работите по разбиване, зависи от използвания метод. Всяко негативно влияние може да бъде намалено до минимум чрез предвиждането на колкото се може повече работи по разбиване за зимните месеци. Широкомашабните строителни дейности, включително използването на различни двигатели,</li></ul>	<p>За оценката на влиянието на шума и определянето на подходящите мерки за ликвидиране на шума (както шумоизолиращи прегради), трябва да се извърши изчисление на нивата на шум.</p>		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на въздействия, предложени в доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.	Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки
<p>разбиване на скали и строителен трафик, могат временно да генерират значителни нива шум. Контракторите ще бъдат задължени да взема конкретни мерки за намаляване на шума. По време на строителната фаза създаващите шум дейности трябва да се извършват само през деня. Дейностите, които налагат употребата на създаващи вибрации устройства, трябва да се извършват като се предотвратява потенциалното увреждане на съществуващи постройки. Шумът, генериран от трафика на превозни средства, засяга селищата, разположени по пътните връзки.</p>			
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Води</b> - Хидрографията и наземните води ще бъдат повлияни поради работите по преустройство по реките. В допълнение редица съществуващи реки и канали могат да станат част от дренажни работи за предложения път. Пресичания на реки, плоски/умерени градиенти в дренажните тръби или дренажни тръби без дъно ще се използват за позволяване на преминаването на рибата. По време на фазата на експлоатиране повърхностните води, замърсени с абразивни частици от автомобилни гуми, твърди частици ли сол или други вещества, използвани при заледени пътища, ще се насочат в дренажната система и където е възможно ще бъдат впоследствие обработени.</li></ul>	<p>По време на изграждането изхвърлянето на наноси във водния стълб ще се смекчи посредством мерки за контрол на замърсяването.</p> <p>По време на фазата на изграждане, трябва да се отдели внимание на избягването на замърсяване с масла на почвените и надземни води.</p>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Природни ареали</b></li></ul>	Трябва да се извършват поледи		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Отпадъци</b></li></ul>	<p>изследвания, за да се открият подходящите стратегии за намаляване на нарушенията на спокойствието в природните резервати, а там, където намесата е неизбежна, трябва да се приложи релокация на ареалите.</p> <p><b>План за отделине на боклуците</b></p> <p>трябва да се подготви така че да се гарантира безопасния контрол и събиране на боклуците, особено на вредните материали и да се покаже как ще се рециклират материалите, които ще могат да се използват отново.</p>		
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Влияния върху почвите и ерозия</b> - Като цяло почвите основно се засягат посредством операции по копаене и запълване. Строежът не се разглежда като имащ голямо влияние върху почвите, ако са приложени нужните защитни мерки.</li></ul>	<p>Специално внимание трябва да се отдели за избягване на замърсяване на почвените и наземните води посредством разливане на опасни вещества. Специално внимание трябва да се отдели на изграждането на дренаж в тези места, където се наблюдава перманентно просмукване на вода след строежа. Предлагат се повторната</p>		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Социално-икономически ползи</b> - Новият път също ще носи някои социално-икономически изгоди като съживяване на местната икономика (магазини, ресторанти, бензиностанции, местни продукти и т.н.) и предоставяне на по-добра връзка с други области и улесняването на жителите на малките села при използването на услуги (училища, клиники и спортни средства и др.) в съседните по-големи градове. Може да се стигне до намаляване на броя на инцидентите.</li></ul>	<p>употреба на горните почвени слоеве доколкото това е възможно.</p> <p>В области, където ще има нови земсводства и строителни работи, трябва да се извършват археологични (разузнавателни) изследвания, за да се определи дали има други остатъци от значение. Изследванията ще налагат правенето на репоръки по отношение на следващи археологични изследвания и мерки за смекчаване, включващи промени на дизайна, където и ако това е възможно.</p>		
	<p>Не са препоръчани мерки</p>		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небагоприятните въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p><b>Приоритетна ос – Подобряване на интермодалността за пътници и товари</b></p> <p>Двете фази на удължаване на софийското метро носят различни екологични предизвикателства, изискващи внимателно разглеждане, така че да се минимизира всяко негативно влияние. Общините са защитени от влиянието на шума посредством изграждането на тунели. Извършени са полеви изследвания, за да се разработят подходящите стратегии за намаляване на шумоулавянето и там където намесата е неизбежна, се прилага релокация на арелалите.</p> <p>Удължаването на софийското метро предостига отлична възможност за училищата да развият познанието и разбирането за инженерството, общността, околната среда, политическите и транспортни аспекти на съществуващия проект.</p> <p>Съгласно матрицата за оценяване прогнозите за влияние са следните:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>СИЛНО – ПОЛОЖИТЕЛНО</b> – върху транспортната безопасност и честотата на злополуки; социални ефекти; икономическа дейност;</li><li>● <b>УМЕРНО</b> – върху човешкото здраве; върху шумозамърсяването; върху местното замърсяване на въздуха; принос за формирането на фотохимичен смог;</li><li>● <b>слабо</b> – принос за промяна на климата;</li></ul>	<p>Трябва да се установи набор от минимални екологични изисквания за проекта, който да включва кодекс на строителни практики. Той трябва да бъде разработен след консултации с местните власти и други органи и трябва да съдържа редица цели и мерки за защита на околната среда и ограничаване на смущенията от строителни дейности доколкото това е разумно приложимо.</p> <p>Ще трябва да се приложи система за управление на околната среда, за да се гарантира, че проблемите на околната среда се разглеждат и управляват ефективно по време на дизайна и изграждането. Това би включило ландшафта, екологичните цели и целите на наследството, контрола на шума и праха, минимизирането на отпадъците, защитата на водите и добросъседството по време на изграждането.</p>	<p>От т. I на Становището по ЕО, отнесими към Предвиданията ос са мерки от 1, 3, 4, 7 и 10</p>	<p>В доклада за ЕО не са описани мотивирано предполагаемите влияния върху околната среда, само са изброени в матрицата. Мерките от Становището по ЕО съответстват на прогнозираните влияния.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p>принос към вредните окисляващи товари; принос към увеличаване на генерираните отпадъци; употреба и изчерпване на ресурси; видими и други влияния върху пейзажа; ефект върху флората, фауната и естествената природна среда; ефекти върху защитени райони; принос към влошаването на културното и екологично наследство; ефекти върху местния микроклимат и местно термоотделяне; влияние върху проблемите с наводненията;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● <b>неутрално</b> е въздействието по отношение на ефекта върху трансграничното замърсяване на въздуха; количеството на валежите, порои и др; качеството на почвата и дезертификацията</li></ul>			
<p><b>Приоритетна ос 4 Подобряване на морската и речна навигация</b></p> <p>Крайбрежните инсталации налагат опит в драгирането и култивирането. Тези проекти често пътят водят до значителен риск като непредвидени условия на почвата, загуба на поставени материали, неуместност на драгираните материали и влияния на драгирането върху околната среда.</p> <p>Потенциалните влияния върху хората се разглеждат като състоящи се от влияния по следните аспекти:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● търговска и рекреационна навигация;</li><li>● археология и наследство;</li><li>● рекреация и отдих;</li><li>● шум и вибрации;</li></ul>	<p>Изследвания на материалите за плажове и за строеж; оценка на влиянието върху околната среда, моделиране на седиментни разсейвания; екологични изследвания, мониторинг на шума и силурски изследвания; решения за възникващи диспозиции; приложения и консултации за лицензи и съгласия; бенефициентна употреба на драгиране и дизайн на мерки за смекчаване.</p>	<p><b>От т. I на Становището по ЕО, относими към предвижданията на Приоритетната ос 4 са мерки от 1, 3, 4, 7, 10, 12 и 13.</b></p>	<p><b>Мерките съответстват на прогнозираните въздействия.</b></p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• качество на въздуха;</li><li>• инфраструктура, канализация и защита на бреговете;</li><li>• трафик и транспорт и социална икономика.</li></ul> <p>Потенциалните влияния върху 'природата' се разглеждат като състоящи се от следните аспекти:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• седиментно качество;</li><li>• качество на водите;</li><li>• морска и крайбрежна екология;</li><li>• морска и крайбрежна орнитология;</li><li>• крайбрежна и сухоземна екология;</li><li>• ресурси на риба и ракообразни и геология, ландшафт и видима среда.</li></ul> <p>По време на фазата на изграждане основните потенциални влияния върху търговската и рекреационна навигация са релокацията на съоръженията за акостиране, възможността за сблъскване по време на драгирането и възможността за влияние върху функционирането на верижния ферибот. Заклучава се, че рискът от сблъскване между дрегера и търговските или рекреационни плавателни средства е пренебрежимо малък, ако се действа в навигационния канал, който е обект на стандартни процедури за навигационен контрол и при условие, че се приложат конкретни мерки за плавателните съдове, които се занимават със</p>			



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p>строителни работи (например подходящи сигнали).</p> <p>По време на експлоатационната фаза ключовите потенциални влияния върху търговската и рекреационна навигация са свързани с потенциалните промени в хидродинамичния и седиментарен режим (и двата пряко чрез промени в настоящите скорости и посока, както и активност на вълнението и непряко чрез потенциалното положение на каналите)</p> <p>Също така е предвидено, че предложеното удълбочаване на канала би имало ефект върху вида на ерозията и наноса на фин седимент. Въпреки че в краткосрочен план такива промени не са от значение, в дългосрочен план се предвижда влияние на слаб негативен ефект върху рекреационната навигация в тези области, където нивото на утайка ще се увеличи. Това влияние не може да се смекчи, но в бъдеще може да се справим с него посредством ограничено поддържане на засегнатите канали, ако това е нужно.</p> <p>По отношение на археологията и наследството има възможност по време на драгирането на канала да се окаже влияние върху палеолитни или мезолитни обекти, където може да има седиментни утайки. Въпреки че няма такива известни места, ако те съществуваха тяхното значение би било голямо. С оглед на това стратегия за смекчаване трябва да се разработи и договори, като тя би включвала</p>			





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p>изготвяне на протокол за докладване на всякакви находки, направени по време на драгирането. Драгирането също има потенциал за въздействие върху морските археологични ресурси. Геофизичното изследване идентифицира редица аномалии на вариращ археологичен потенциал, които могат да са пряко или непряко (т.е. посредством промени в хидродинамичния и седиментарен режим) повлияни от предложеното драгиране. В допълнение към по-горе описаната стратегия за смекчаване, предлага се да се извърши прецизно изследване на редица идентифицирани аномалии, за да се характеризират те и да се потвърди тяхната важност. Основните потенциални ефекти на схемата върху звука и вибрациите и качеството на въздуха са свързани с присъствието на дрегера и техническия агрегат на мястото на възстановяване на плажа. Въпреки това не се предвиждат значителни влияния, ако работите не са обеменни и няма да траят дълго време. Влиянията върху инфраструктурата и дренажа на местността са положителни, при положение че предложеното драгиране ще удълбочи речното корито и оттам ще улесни вливането на притоците. Ефектите на предложената схема върху качеството на седимента и водите са взаимосвързани, при положение че съществуващото качество на седимента</p>			



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на небажливите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p>на предложените зони на драгиране влияе върху ефекта на схемата върху качеството на водата. Като обобщение концентрациите на различните субстанции в седимента в предложените зони на драгиране са подобни на тези, които са налице в 'рецепторните зони' (т.е. в тези зони, които се предвижда да бъдат повлияни от фините седименти, разпръснати по време на драгирането). В резултат на това се предвиждат значителни влияния с оглед на мобилизирането на замърсители.</p> <p>Основният потенциал на схемата за влияние върху качеството на водата следователно е физическо, а не химическо явление. Предвижда се, че концентрацията на суспендиран седимент във водния стълб ще бъде значително.</p> <p>Потенциалните влияния на предложената схема върху някои аспекти на морската и крайбрежна екология и потенциалните влияния върху морската и крайбрежна орнитология са тясно свързани.</p> <p>Например ареалите и видовете са хранителния ресурс за множество водни птици, за които близката област е определена като SPA. Основните потенциални влияния на схемата върху тези параметри се дължат на предвидените ефекти на речната морфология и ефекта на разпръскването и утаяването на фини седименти.</p> <p>Предложената схема има потенциал да редица</p>			



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на нежеланите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на нежеланите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<p>възможни влияния върху ареалите и общностите по време на фазата на изграждане. Потенциално най-важните от тях включват ефектите от повишената концентрация на суспендирани седименти и утаяването на фини седименти.</p> <p>Има редица защитени живогински видове в областта. Утаяването на фин материал в областите, които тези живогински видове се знае, че обитават, трябва да се избягва.</p> <p>Потенциалните влияния на схемата върху крайбрежната и сухоземна екология се ограничават до ефектите, които могат да възникнат непряко вследствие на предвидените промени в хидродинамичния и седиментарен режим.</p> <p>С оглед на естеството на предложените работи, съществува минимален потенциал за възникване на влияние върху геологията, ландшафта и видимата среда. Основният потенциал за влияние върху тези аспекти възниква вследствие на дейностите по възстановяване на плажа, обаче всички дейности се извършват на съществуващи плажове за отдих и не са предвидени значителни ефекти, тъй като няма да има промяна в съществуващия ландшафтен характер. Не се предвиждат преки или непреки влияния върху важни геологически обекти.</p> <p>Съгласно матрицата за оценка, въздействията са прогнозирани, както следва:</p>			



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на нежеланите въздействия, предложени в доклада за ЕО</b>	<b>Мерки за предотвратяване на нежеланите въздействия в Становище по ЕО № 2-1/2007 Г.</b>	<b>Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>● голямо положително – ефект върху транспортната безопасност и честотата на злополуки; социални ефекти; икономическа дейност;</li><li>● умерено – принос към увеличаването на генерирането на опадъци; употреба и изчерпване на ресурси; видими и други влияния върху пейзажа; влияние върху биоразнообразието и екологически уязвимите места; ефекти върху флора, фауна, естествена природна среда и защитени райони;</li><li>● слабо – върху количеството на валежи и порои; върху местния микроклимат, светлинно замърсяване и местно термоотделяне;</li><li>● неутрално – принос за промяната на климата; ефект върху трансграничното замърсяване на въздуха; негативни ефекти спрямо водните ресурси; влияние върху качеството на почвата и дезертификацията; ефекти върху човешкото здраве; шумозамърсяването; местното замърсяване на въздуха; принос за формирането на фотохимичен смог; влияние върху проблемите с наводненията</li></ul>			



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## Б. Анализ на адекватността на мерките по наблюдение и контрол в Становището по ЕО

В доклада за ЕО на СОПТ са предложени две групи потенциални индикатори за мониторинг:

- за глобално/регионално влияние:

Глобално/регионално влияние на транспортните инфраструктурни планове			
Влияние	Индикатори	Единици	Данни
Изразходване на ресурсите	Енергийна употреба	Литри /тонове/ мега джаули	Промени в километрите на превозното средство Енергийна употреба на километър по вид
Промени в климата	Енергийна употреба	Литри /тонове/ мега джаули	Промени в километрите на превозното средство Енергийна употреба на километър по вид
	CO <sub>2</sub>	тонове	CO <sub>2</sub> на километър по вид
	N <sub>2</sub> O	тонове	N <sub>2</sub> O на километър по вид
	CH <sub>4</sub>	тонове	CH <sub>4</sub> на километър по вид
Окисляване	Енергийна употреба	Литри /тонове/ мега джаули	Промени в километрите на превозното средство Енергийна употреба на километър по вид
	SO <sub>2</sub>	тонове	SO <sub>2</sub> на километър по вид
	NO <sub>2</sub>	тонове	NO <sub>2</sub> на километър по вид
Фотохимичен смог	NO <sub>x</sub>	тонове	Промени в километрите на превозното средство NO <sub>x</sub> на километър по вид
	CH <sub>4</sub>	тонове	Промени в километрите на превозното средство CH <sub>4</sub> на километър по вид
	CO <sub>2</sub>	тонове	Промени в километрите на превозното средство CO <sub>2</sub> на километър по вид
	O <sub>3</sub>	тонове	Промени в километрите на превозното средство O <sub>3</sub> на километър по вид
Евтофикация	BOD, COD, N-общо (вода), NO <sub>x</sub> (въздух)	тонове	Промени в километрите на превозното средство Енергийна употреба на километър по вид

- за локално влияние:

Локални влияния на транспортните инфраструктурни планове			
Влияние	Индикатори	Единици	Данни
Опасни за здравето емисии	Близост на емисиите до населени места	Разстояние	Емисии на километър по вид Местоположение на жителите
	Брой на засегнатите жители	Брой на жителите, засегнати от емисиите	Разпространение на емисиите Местоположение на жителите
	Близост на населените места до шума от трафика	Разстояние	Разпространение на шума Местоположение на жителите



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	Брой на засегнатите жители	Брой на жителите, засегнати от шума	Разпространение на шума Местоположение на жителите
Вибрации	Брой на засегнатите жители	Брой на жителите, засегнати от вибрациите	Разпространение на вибрациите Местоположение на жителите
Използване на земята	Пряко или непряко използване на земята	Площ на пряко използване на земята	Използване на земята
Биоразнообразие	Близост на защитените ареали	Разстояние	Местоположение на защитените ареали
	Риск от фрагментиране на ареалите	-	Местоположение и уязвимост на ареалите
Видими влияния по ландшафта	Увреждане на ландшафта	Увредена област	Местоположение и уязвимост на ландшафта
Водни източници	Емисии на замърсители от инциденти	Замърсяване от инциденти	Брой на инцидентите Замърсяване на инцидент
	Емисии на замърсители от пътна употреба	Замърсява на водите	Вид и честота на замърсяването
Отделяне на отпадъци	отделяне на отпадъци изтичания от кораби	Тонове замърсители	Интензивност на трафика Интензивност на замърсяването
Токсични вещества	тежки метали, мед от железопътните линии с високо напрежение, противозаледряване, сол и други химикали	Тонове химикали	Емисии тежки метали Употреба на химикали
Инциденти	Риск от инциденти	Брой на: - аварията; - инцидентите.	Архив на инцидентите

Съгласно т. II на Становището по ЕО № 2-1/2007 г., мерките по наблюдение и контрол са представени по приоритетни оси.

**При сравнение на индикаторите и мерките от доклада за ЕО с тези от Становището за ЕО за ОПТ се установи следното:**

- Мерките по наблюдение и контрол, определени в Становището по ЕО включват различни от предложените в доклада за ЕО индикатори;
- В становището по ЕО не са включени предложени или подобни на тях индикатори за глобално влияние;
- В становището по ЕО са включени подобни на предложените в доклада за ЕО индикатори за шум, вибрации, използване на земята, биоразнообразие;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- **В становището по ЕО е включен индикатор „капацитет на транспортната инфраструктура”, който като такъв (както и подобен на него) липсва като предложен в доклада за ЕО.**

## 2. АНАЛИЗ НА ПРОВЕДЕНАТА ПРОЦЕДУРА ПО ЕО ЗА ОГПТ

### 2.1. Ход на процедурата по ЕО за ОГПТ

Преди приемането на проекта на ОГПТ, за плана е проведена процедура по екологична оценка. Процедурата е извършена в следната последователност (съгласно Публичния регистър с данни за извършване на процедурите по ЕО от компетенциите на МОСВ):

- Искане за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка е внесено от МТ на 25.07.2008 г. в МОСВ;
- Планът не попада в Приложенията на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, но при прилагането му се предполага значително въздействие върху околната среда, поради което същият подлежи на преценка необходимостта от извършване на екологична оценка;
- На 14.10.2008 г. е издадено Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка № ЕО-6/2008 г. „да се извърши ЕО за ОГПТ”. ЕО да се изготви като самостоятелен доклад;
- От МТ са внесени обхват и съдържание и схема за провеждане на консултации на 04.09.2009 г. в МОСВ;
- МОСВ е дало препоръки по обхвата и съдържанието и схемата на 07.10.2009 г.;
- Доклада за ЕО е внесен на 17.12.2009 г., като е публикуван и на интернет страницата на ОПТ на 15.12.2009 г., със срок за изразяване на становища до 04.01.2010 г. Бележки от МОСВ по доклада за ЕО са дадени на 11.01.2010 г.;
- Доклада за ЕО е представен в МОСВ на 03.02.2010 г.;
- МОСВ е предложило мерки по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на плана на 09.02.2010 г.;
- Отговор по мерките от МТ е постъпил на 22.02.2010 г.;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Заседанието на МК/ВЕЕС е проведено на 25.02.2010 г.;
- На 12.03.2010 г. е издадено Становище по ЕО № 1-1/2010 г.;
- Обобщена справка е внесена от МТ в МОСВ на 29.03.2010 г., като е приета с писмо на МОСВ от 07.04.2010 г.

## **2.2. Становище по ЕО № 1-1/2010 г., с което е съгласуван ОГПТ**

Становището по ЕО е издадено на 12.03.2010 г. То съдържа две групи условия и мерки, както следва:

### ***I. Мерки за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на ОГПТ***

#### ***A. Мерки и условия за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ:***

- 1. Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и/или оценка на съвместимостта (ОС) на проекта с предмета и целите на опазване на защитените зони, върху които има вероятност да окаже въздействие (по реда на Закона за биологичното разнообразие), да се одобряват само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и/или решение по ОС и при съобразяване с препоръките в извършените оценки и издадените решения и становища.*
- 2. За местоположението на всеки обект да бъдат предложени и разгледани варианти, съобразени с режимите за ползване на защитени територии, защитени зони, опазване на културно-историческото наследство, спазване на санитарно-охранителни и хигиенно-защитни зони, избягване на допълнително натоварване на атмосферния въздух в Районите за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (РОУКАВ).*
- 3. При избора на вариант за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези с минимално въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните обекти. Да се избягват по възможност вариантите свързани с корекции на речното легло, както и преминаващи в близост до водните огледала на язовири, блата и езера.*

#### ***B. Мерки и условия за съобразяване и изпълнение при реализиране на заложените в ОГПТ приоритети и проекти:***

- 1. При проучването за трасета и преди избор на алтернативи да се извършва на моделиране на разпространението на емисиите от транспорта и в зависимост от резултатите да се предпочита при възможност максимално отдалечаване от населените места.*
- 2. Предвидените с ОГПТ дейности да се съобразят с оценките и Програмата от мерки за постигане на добро състояние на водните тела в Плана за управление на речните басейни в съответния басейнов район, за който е предвидена дейността.*





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

3. При избор на варианти за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези, предвиждащи отчуждаване на непродуктивни земеделски земи (над V категория) и нископлодородни почви и да се избягват максимално земи от горския фонд.
4. Да се изисква като неразделна част от проектите и изготвяне и реализиране на проекти за ландшафтно оформяне с растителност за инфраструктурните обекти.
5. На етапа на предпроектни проучвания, преди избора на алтернатива, да се съобразява следното:
  - Да се извършват флористични проучвания в границите на предвидените трасета за изграждане на транспортни инфраструктура и съоръжения.
  - Да се ползва информацията относно флористичните проучвания от провеждания мониторинг на горските екосистеми, тази за здравословното им състояние и тази за биологичното разнообразие.
  - Да се избягва преминаването на трасетата през територията на защитени зони.
  - Да се избягват трасета през територии заети от високопродуктивни гори, устойчиви на вредни влияния.
  - При необходимост да се премине към избор на ново трасе с цел опазване на защитените видове, което да включва:
    - обозначаване на находищата и обявяването им за защитени;
    - организиране на ефективни мерки за опазването им.
  - Да се спазва ограничителната строителна линия, с цел избягване на допълнително нарушаване на терени и растителността върху тях. В конкретните инвестиционни намерения да се предвидят мерки при необходимост за преместване на отделни защитени видове растения и засаждане им на подходящи места. Да се предвидят компенсаторни програми за унищожената растителност.
  - При проектиране на трасета за пътен и железопътен транспорт да се проучат подходящи места и да се предвиди като част от проекта изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на диви животни.
  - При процедуране по ЗООС на инвестиционните намерения, свързани с експлоатацията на р. Дунав като воден път, да се направи предварителен мониторинг от ихтиобиолози, като се идентифицират мръстелиците (местата за изхвърляне на хайвера) на есетровите и други защитени риби и се предвидят конкретни мерки за опазването им при драгажната дейност, както и същата да не се извършва през размножителния период.
6. Предвиждане и изпълнение на подходящи за съответния проект шумозащитни екрани.
7. Преди започване на драгажните работи по подобрене на навигацията на р. Дунав и по навигационните дейности в пристанища Бургас и Варна да се проучат и определят подходящи места за депониране на драгажните маси.
8. Да се извършва редовно почистване и поддържане на пътната инфраструктура, в т.ч. на дренажните съоръжения около пътищата.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## II. Мерки за наблюдение и контрол при прилагане на Общ генерален план за транспорта

1. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията да изготвя доклад по наблюдението и контрола при прилагането на Общ генерален план за транспорта, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или отстраняване на екологичните щети в резултат от прилагането на Плана, който да представя в МОСВ (дирекция „Превантивна дейност“) не по-късно от **15 април на всеки три години**.
2. Наблюдението и контролът на въздействията върху околната среда при прилагането на Плана да се извършват въз основа на следните мерки и индикатори:

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие	Ед. мярка	Орган по контрола
<b>Атмосферен въздух</b>	Изменения в количествата на парниковите газове от транспорта (емисии на CO <sub>2</sub> , N <sub>2</sub> O и CH <sub>4</sub> от транспорта)	тона	ИАОС
	Изменение на КАВ в РОУКАВ (емисии на вредни вещества – прах PM10, PM 2,5, SOx, NOx, въглеводороди – CH <sub>4</sub> и неметанови)	µг/м <sup>3</sup>	ИАОС, РИОСВ
	Изменение на съотношението: превозвани товари с автомобилен/железопътен транспорт	(%)	МТИТС
<b>Води</b>	Засегнати СОЗ около водни обекти	бр., площ дка	Басейнови дирекции
	Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура	Дължина, м	Басейнови дирекции
	Аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водни обекти и предприети мерки за ограничаване и/или ликвидиране на последиците от замърсяването	бр.	РСПАБ, РИОСВ
	Наднормени концентрации на замърсители във водите на пристанищните територии	мг/л	ИАОС, РИОСВ
	Случаи на отклонение от доброто състояние на водите в пристанищните територии	%	БД Черноморски район
<b>Геоложка основа</b>	Изпълнени технически мероприятия, гарантиращи устойчивост на склоновете от свлачищни процеси, противоерозионно укрепване на откосите и предпазване на почвения слой от ерозия	бр.	Експертен технико икономически съвет (ЕТИС) към Агенция „Пътна инфраструктура“



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Обект на наблюдение и мониторинг</b>	<b>Индикатори за установяване на въздействие</b>	<b>Ед. мярка</b>	<b>Орган по контрола</b>
<b>Земи и почви</b>	<i>Категория и вид на ползване на отчуждените земи за изграждане на транспортни инфраструктурни съоръжения</i>	<i>Категория земя; начин на ползване;</i>	<i>Комисии към ОДЗГ, Възложители на инвестиционните предложения</i>
	<i>Аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи.</i>	<i>Бр., площ</i>	<i>РИОСВ</i>
<b>Ландшафт</b>	<i>Изменение на съотношението на природните към антропогенизираните ландшафти, дължащо се на транспорта</i>	<i>%</i>	<i>РИОСВ, Общини</i>
<b>Флора</b>	<i>Засегнати находища и местообитания на защитени растителни видове</i>	<i>Площ; Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие</i>	<i>РИОСВ, ИАОС</i>
	<i>Изменение на видовия състав и доминиращите видове в местообитанията</i>	<i>%</i>	
	<i>Отстранена растителна покривка</i>	<i>м<sup>2</sup></i>	
<b>Фауна</b>	<i>Засегнати находища и местообитания на защитени животински видове</i>	<i>Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие</i>	<i>РИОСВ, ИАОС</i>
	<i>Численост на популациите</i>	<i>бр.</i>	
	<i>Загинали животни в резултат на директен сблъсък с превозни средства</i>	<i>бр.</i>	
<b>Защитени зони и защитени територии</b>	<i>Цялост и кохерентност на зоните Състояние на природни местообитания Състояние на местообитания на видове Популационни характеристики на видовете</i>	<i>Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие</i>	<i>МОСВ, РИОСВ</i>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<b>Обект на наблюдение и мониторинг</b>	<b>Индикатори за установяване на въздействие</b>	<b>Ед. мярка</b>	<b>Орган по контрола</b>
	Фрагментирани местообитания	площ, дка и % за ЗЗ и ЗТ	
	Близост на обекти на транспортната инфраструктура до ЗЗ и ЗТ	м	
<b>Обекти на КИН</b>	Засегнати обекти на НИНКН при строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения	бр.	Национален институт за недвижимо културно наследство Институт по подводна археология
<b>Риск от инциденти</b>	Брой инциденти за отделните видове транспорт, свързани с транспортната инфраструктура	бр.	НСИ, съответни комисии към МТИТС
<b>Материални активи</b>	Изградени съоръжения с екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др)	бр.; вид	МТИТС, съответна РИОСВ
	Състояние на активите на транспортната инфраструктура	Степен	МТИТС
<b>Отпадъци</b>	Утвърдени планове за управление на отпадъци от пристанищата	бр.	РИОСВ, Пристанища
	Изградени съоръжения за третиране на отпадъци	бр., капацитет	РИОСВ
	Отношение на количеството генерирани към количеството депонирани драгажни маси	%	РИОСВ, Басейнови дирекции
	Отредени територии за депониране на драгажни маси/ капацитет	дка; м <sup>3</sup>	РИОСВ, Басейнови дирекции
<b>Шум</b>	Шумово натоварване в населените места	дВ(А) спрямо нормата за шум;	ИАОС
	Реализирани шумозащитни мерки	бр.	РИОСВ и РИОКОЗ

3. При констатираны неблагоприятны последствия върху околната среда да се предложат и предприемат своевременни мерки за възможното им отстраняване.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



### **2.3. Сравнение и анализ на прогнозираните въздействия в доклада за ЕО с мерките, включени в Становище по ЕО № 1-1/2010 г.**

**А. Сравнение на прогнозираните въздействия с Мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на ОГПТ върху околната среда (т. I от Становището по ЕО)**

Оценката на вероятните значителни въздействия на ОГПТ върху околната среда е направено в т. 6 на доклада за ЕО. Въздействието е оценено в матрици по компоненти и фактори на околната среда, като съгласно легендата е разделено по степени и характер на силно позитивно, слабо позитивно, неутрално, слабо отрицателно, силно отрицателно и неизвестно. В т. 6.2 е направено обобщение за естеството и честотата на въздействието върху околната среда. В т. 6.3, в отделни таблици за отделните видове транспорт, в т.ч. за конкретните проекти, са представени обобщени изводи за въздействието.

Сравнението за съответствието между прогнозираните въздействия и включените в т. I на Становище по ЕО № 1-1/2010 г. мерки, е направено в следната таблица:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## Сравнението за съответствието между прогнозираните въздействия в доклада за ЕО на ОГПТ и включените в т. I на Становище по ЕО № 1-1/2010 г. мерки

Прогнози за въздействията върху околната среда от доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия, предложени в доклада за ЕО	Мерки за предотвратяване на неблагоприятните въздействия, съгласно Становище по ЕО № 1-1-/2010 г.	Коментари по съответствието между направените прогнози и мерки
<p>Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на <b>Пътния транспорт</b>:</p> <p><b>Отрицателно въздействие</b> се очаква по отношение на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Климат и въздух</b> - пряко, вторично, кумулативно за периода на експлоатацията, слабо;</li> <li>- <b>Повърхностни води</b> – пряко, временно и слабо, само за периода на строителство;</li> <li>- <b>Геоложка основа</b> – пряко въздействие по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Почви</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; по време на експлоатацията и вторично; слабо;</li> <li>- <b>Ландшафт</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Флора</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията, и вторично и дългосрочно по време на експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Фауна</b> – пряко, вторично и неопратимопо време на строителството и експлоатацията; силно;</li> </ul>	<p>Предложени са 2 групи мерки:</p> <p><b>I – за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Спазване на нормативните изисквания и законодателство по опазване на околната среда;</li> <li>2. Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и/или оценка на съвместимостта (ОС) на проекта с предметта и целите на опазване на защитените зони, върху които има вероятност да окаже въздействие (по реда на ЗБР) да се одобряват само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и/или решение по ОС и при съобразяване с препоръките в извършените оценки и становища.</li> <li>3. Още на фаза предпроектни проучвания на пътни или железопътни трасета да се използват актуални картни основи, на базата на които да се съгласуват с вече изградените инфраструктурни обекти на други институции и ведомства, предлаганите варианти.</li> <li>4. <b>За местоположението на всеки обект да бъдат предложени и разгледани варианти, съобразени с режимите за ползване на защитени територии,</b></li> </ol>	<p><b>А. Мерки и условия за отразяване в окончателния вариант на ОГПТ:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения/планове, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и/или оценка на съвместимостта (ОС) на проекта с предметта и целите на опазване на защитените зони, върху които има вероятност да окаже въздействие (по реда на Закона за биологичното разнообразие), да се одобряват само след положително решение по ОВОС/становище по ЕО и/или решение по ОС и при съобразяване с препоръките в извършените оценки и издадените решения и становища.</li> <li>2. За местоположението на всеки обект да бъдат</li> </ol>	<p>За по-голяма яснота, мерките от доклада за ЕО, които са включени в становището по ЕО са дадени в шрифт „Болд“. От сравнението се вижда, че в Становището по ЕО са включени по-голямата част от мерките, препоръчани в доклада за ЕО (не са включени мерки за културно-историческото наследство, но археологическите проучвания се извършват съгласно изискванията на нормативната уредба, преди започване на строителството), съответстващи на прогнозираните значителни въздействия.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Защитени зони по ЗБР</b> – пряко и вторично за строителство и експлоатация; кумулативно за експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Защитени територии</b> – пряко, кумулативно, слабо;</li> <li>- <b>Културно-историческо наследство</b> – очаква се пряко, еднократно, необратимо въздействие за фазата на строителство; силно;</li> <li>- <b>Население и човешко здраве</b> – пряко за фазата на строителство; кумулативно за фазата на експлоатация;</li> <li>- <b>Отпадъци</b> – пряко за фазата на строителство и експлоатация; слабо;</li> <li>- <b>Опасни товари</b> – само за фазата на експлоатация – пряко; слабо;</li> <li>- <b>Шум и вибрации</b> – пряко, силно, кумулативно.</li> </ul> <p><b>Неутрално е въздействието по отношение на подземни води.</b></p> <p><b>Положително е въздействието по отношение на материални активи.</b></p> <p>Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на <b>Железопътния транспорт:</b></p> <p><b>Отрицателно въздействие</b> се очаква по отношение на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Климат и въздух</b> – за периода на строителство пряко, за периода на експлоатация вторично, слабо;</li> <li>- <b>Повърхностни води</b> – пряко, временно и слабо, само за периода на строителство;</li> <li>- <b>Геоложка основа</b> – пряко въздействие по време на строителството; краткосрочно;</li> </ul>	<p><b>защитени зони, опазване на КИИ, спазване на СОЗ, ХЗЗ, избягване на допълнително натоварване на атмосферния въздух в РОУКАВ.</b></p> <p>5. При проектиране на пътища и железопътни линии, още в етапите на предпроектните проучвания да се вземат предвид резултатите от проучването за проблемните участъци за дивите животни в пътната мрежа(<i>проект за ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ЕКОЛОГИЧНИ МРЕЖИ ПРЕЗ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ В БЪЛГАРИЯ (Идентифициране на проблемни участъци и практически решения</i>)) с цел при разработване на отделните варианти да се заложи като част от проекта изграждането на съответните съоръжения за преминаване на животни;</p> <p><b>6. При избора на вариант за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези с минимално въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните обекти. Да се избягват по възможност вариантите свързани с корекции на речното легло, както и преминаващи в близост до водните огледала на язовири, блага и езера.</b></p> <p><b>II – При разработване на приоритетите на ОГПТ:</b></p> <p><b>Общи</b></p> <p><b>1. Да се спазват условията и да се изпълняват мерките от издадените Решения по ОВОС/Становищата по ЕО и оценка за съвместимост за съответните приоритетни проекти/планове, като се включат и към План за организация и изпълнение на строителството (ПОИС)</b></p> <p><b>2. Съответните регионални дирекции по горите ще бъдат включени на етапите на разработване на</b></p>	<p>предложени и разгледани варианти, съобразени с режимите за ползване на защитени територии, защитени зони, опазване на културно-историческото наследство, спазване на санитарно-охранителни и хигиенно-защитни зони, избягване на допълнително натоварване на атмосферния въздух в Районите за оценка и управление на качеството на атмосферния въздух (РОУКАВ).</p> <p>3. При избора на вариант за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези с минимално въздействие върху хидроморфологичното състояние на водните обекти. Да се избягват по възможност вариантите свързани с корекции на речното легло, както и преминаващи в близост до водните огледала на язовири, блага и езера.</p> <p><b>Б. Мерки и условия за съобразяване и изпълнение при реализиране на заложените в ОГПТ приоритети и проекти:</b></p> <p>1. При проучването за трасета и преди избор на алтернативи да се избвършва на моделиране</p>
---	--	---



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<p>слабо;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Почви</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li><li>- <b>Ландшафт</b> – пряко по време на строителството; краткосрочно; слабо;</li><li>- <b>Флора</b> – пряко по време на строителството - силно и експлоатацията - слабо;</li><li>- <b>Фауна</b> – пряко, вторично и необратимо време на строителството и експлоатацията; силно;</li><li>- <b>Защитени зони по ЗБР</b> – пряко и вторично за строителство и експлоатация; кумулативно за строителство и експлоатацията; слабо;</li><li>- <b>Защитени територии</b> – пряко, за периода на експлоатация и вторично, слабо;</li><li>- <b>Културно-историческо наследство</b> – пряко, еднократно, необратимо въздействие за фазата на строителство;</li><li>- <b>Население и човешко здраве</b> – пряко и кумулативно за фазата на експлоатация; кумулативно; слабо;</li><li>- <b>Отпадъци</b> – пряко за двете фази; краткосрочно; слабо;</li><li>- <b>Опасни товари</b> – само за фазата на експлоатация – пряко; слабо;</li><li>- <b>Шум и вибрации</b> – пряко, силно, кумулативно.</li></ul> <p><b>Неутрално е въздействието по отношение на подземни води.</b></p> <p><b>Положително е въздействието по отношение на материални активи.</b></p> <p>Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на <b>Водния</b></p>	<p>конкретните проекти</p> <p><b>Атмосферен въздух</b></p> <p><b>1. Съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за пътна инфраструктура с показателите за качество на атмосферния въздух.</b></p> <p><b>2. Извършване на моделиране на разпространението на емисиите от транспорта и максимално отдалечаване от населените места</b></p> <p><b>Води</b></p> <p>1. При одита на генералните планове за развитие на пристанищата да се извърши оценка на екологичното състояние на акваториите, кумулативните въздействия и общата им натовареност от антропогенна дейност</p> <p>2. Преди започването на дейностите по решаване на навигационните проблеми да се направят геодезични профили на дъното, проучване на твърдия отток и хидравлични и хидрологични изчисления с които да се съобразят бъдещите дейности.</p> <p><b>3. Предвидените с ОППТ дейности да се съобразят с оценките и Програмата от мерки за постигане на добро състояние на водните тела в Плана за управление на речните басейни в съответния басейнов район, за който е предвидена дейността</b></p> <p>4. При разработване на конкретните проекти, по време на процедурата по ОВОС да се разгледа наличието (или не), в близост до трасето на инвестиционното предложение, на водни обекти – санитарно-охранителни зони, повърхностни водни течения, състоянието на подземния воден обект и очакваното евентуално негативно въздействие от реализацията на дейността.</p>	<p>на разпространението на емисиите от транспорта и в зависимост от резултатите да се предпочитат при възможност максимално отдалечаване от населените места.</p> <p>2. Предвидените с ОППТ дейности да се съобразят с оценките и Програмата от мерки за постигане на добро състояние на водните тела в Плана за управление на речните басейни в съответния басейнов район, за който е предвидена дейността.</p> <p>3. При избор на варианти за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези, предлагащи отчуждаване на непродуктивни земеделски земи (над V категория) и нископлодородни почви и да се избягват максимално земи от горския фонд.</p> <p>4. Да се изиска като неразделна част от проектите и изготвяне и реализиране на проекти за ландшафтно оформяне с растителност за инфраструктурните обекти.</p> <p>5. На етапа на предпроектни проучвания, преди избора на алтернатива, да се съобразява следното:</p>	
---	--	---	--





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<p><b>транспорт:</b> <b>Отрицателно въздействие</b> се очаква по отношение на:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Климат и въздух</b> – за периода на строителство пряко; за периода на експлоатация вторично, слабо;</li> <li>- <b>Повърхностни води</b> – пряко, временно и слабо, за периода на строителство;</li> <li>- <b>Геоложка основа</b> – пряко въздействие по време на строителството; постоянно; слабо;</li> <li>- <b>Почви</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Ландшафт</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Флора</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Фауна</b> – пряко и необратимо по време на строителството; вторично по време на експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Защитени зони по ЗБР</b> – пряко и кумулативно за строителство и експлоатация; слабо;</li> <li>- <b>Защитени територии</b> – пряко, слабо;</li> <li>- <b>Културно-историческо наследство</b> – пряко, еднократно, необратимо въздействие за фазата на строителство;</li> <li>- <b>Население и човешко здраве</b> – пряко за строителството; дългосрочно за експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Отпадъци</b> – пряко за двете фази; вторично за експлоатацията; слабо;</li> <li>- <b>Опасни товари</b> – за фазата на експлоатация – пряко и вторично; слабо;</li> <li>- <b>Шум и вибрации</b> – пряко, силно за</li> </ul>	<p>5. При разработване на конкретните проекти, след пълен анализ на водните ресурси и влияния върху тях, да се заложат мерки за опазване на водите от замърсяване и изтощаване.</p> <p>6. При водоземане или ползване на воден обект да се получат съответните разрешителни по реда на Раздел IV от Закона за водите.</p> <p>7. При изготвяне на ОВОС за конкретните проекти, същия да се представи в съответната Басейнова Дирекция за запознаване и издаване на становище.</p> <p><b>Геоложка основа</b></p> <p>1. Да се актуализират инженерно-геоложките проучвания за старите проекти и да се ползват актуални инженерно-геоложки данни за новите проекти на трасета.</p> <p>2. По време на предпроектните проучвания да се провеждат предварителни проучвания относно наличието в района на трасето на регистрирани находища на подземни природни богатства</p> <p><b>Земни и почви</b></p> <p><b>1. При избор на варианти за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези, предвиждащи отчуждаване на непродуктивни земеделски земи (над V категория) и нископлодородни почви и да се избягват максимално земи от горския фонд</b></p> <p>2. Изготвяне на проекти за рекултивация на нарушените земи вследствие на изграждане на транспортната инфраструктура</p> <p>3. По време на експлоатацията на транспортната инфраструктура и съоръженията към нея да се предвидят мерки за предотвратяване влошаване качествата на почвата в сервитута на пътните платна при евентуални аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Да се избягват флористични проучвания в границите на предвидените трасета за изграждане на транспортни инфраструктура и съоръжения.</li> <li>▪ Да се ползва информацията относно флористичните проучвания от провеждания мониторинг на горските екосистеми, тази за здравословното им състояние и тази за биологичното разнообразие.</li> <li>▪ Да се избягва преминаването на трасетата през територията на защитени зони.</li> <li>▪ Да се избягват трасета през територии заети от високопродуктивни гори, устойчиви на вредни влияния.</li> <li>▪ При необходимост да се премине към избор на ново трасе с цел опазване на защитените видове, което да включва: <ul style="list-style-type: none"> <li>• обозначаване на находищата и обявяването им за защитени,</li> <li>• организиране на ефективни мерки за опазването им.</li> <li>▪ Да се спазва ограничителната строителна линия, с цел избягване на</li> </ul> </li> </ul>
---	--	---



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<p>фазата на строителство и слабо за фазата на експлоатация.</p> <p><b>Неутрално е въздействието</b> по отношение на <b>подземни води</b>.</p> <p><b>Положително е въздействието</b> по отношение на <b>материални активи</b>. Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на <b>Въздушния транспорт</b>:</p> <p><b>Отрицателно въздействие</b> се очаква по отношение на:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Климат</b> – за периода на експлоатация вторично, кумулативно;</li><li>- <b>Въздух</b> – пряко за строителство и експлоатация; слабо;</li><li>- <b>Повърхностни води</b> – пряко, краткосрочно, временно и слабо, за периода на строителство;</li><li>- <b>Геоложка основа</b> – пряко въздействие по време на строителството; постоянно; слабо;</li><li>- <b>Почви</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li><li>- <b>Ландшафт</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията;</li><li>- <b>Флора</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията; слабо;</li><li>- <b>Фауна</b> – пряко и необратимо по време на строителството; пряко и вторично по време на експлоатацията; силно;</li><li>- <b>Защитени зони по ЗБР</b> – пряко, вторично за строителство и експлоатация; слабо;</li><li>- <b>Защитени територии</b> – пряко, слабо;</li><li>- <b>Културно-историческо наследство</b> –</li></ul>	<p>4. Към проектите за рехабилитация на пътната инфраструктура и изграждане на нова да се предвижда подходящо озеленяване на склоновете с цел стабилизирането им и предпазване от ерозия.</p> <p><b>Ландшафт</b> <b>Изготвяне и реализиране на проекти за ландшафтно оформление с растителност за инфраструктурните обекти.</b></p> <p><b>Флора</b> <b>1. Флористични проучвания в границите на предвидените трасета за изграждане на транспортни инфраструктура и съоръжения.</b> <b>2. Да се ползва информацията относно флористичните проучвания от провеждания мониторинг на горските екосистеми и тази за здравословното състояние на горските екосистеми</b></p> <p><b>3. Да се избягват територии заети от защитени местообитания, чиято основната цел е запазване на естествената растителност, ландшафтното и биоразнообразието, както и тяхната закрила.</b></p> <p><b>4. Да се избягват трасета през територии заети от высокопродуктивни гори, устойчиви на вредни влияния,</b></p> <p>5. Още при предприеманите проучвания за конкретно инвестиционно намерение свързано с транспортната инфраструктура, да се включат експерти-биолози, които на базата на резултати от съществуващия мониторинг (Защитени зони и територии, ЗБР и ЗЗТ), да дадат компетентни препоръки относно бъдещите трасета, а на ниво ОВОС и ОС – конкретните мерки за опазване на популации и растения. <b>При необходимост да се премине към избор на ново трасе с цел опазване</b></p>	<p>допълнително нарушаване на терени и растителността върху тях. В конкретните инвестиционни намерения да се предвидят мерки при необходимост за преместване на отделни защитени видове растения и засаждане им на подходящи места. Да се предвидят компенсаторни програми за унищожената растителност.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ При проектиране на трасета за пътен и железопътен транспорт да се проучат подходящи места и да се предвиди като част от проекта изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на диви животни.</li><li>▪ При проектиране по ЗООС на инвестиционните намерения, свързани с експлоатацията на р. Дунав като воден път, да се направи предварителен мониторинг от ихтиобиолози, като се идентифицират мръстилицата (местата за изхвърляне на хайвера) на есетровите и други защитени риби и се предвидят конкретни мерки за опазването им при драгажната дейност, както и същата да не се извършва през</li></ul>
---	---	--



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<p>пряко, еднократно, необратимо въздействие за фазата на строителство; силно;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Население и човешко здраве</b> – пряко за строителството; вторично за експлоатацията; слабо;</li><li>- <b>Опасни товари</b> – за фазата на експлоатация – еднократно, временно;</li><li>- <b>Шум и вибрации</b> – пряко, силно за фазата на строителство и за фазата на експлоатация.</li></ul> <p><b>Неутрално е въздействието по отношение на подземни води и отпадъци.</b></p> <p><b>Положително е въздействието по отношение на материални активи.</b></p> <p>Обобщени изводи за въздействието на проектите за развитие на <b>Интермодалния транспорт:</b></p> <p><b>Отрицателно въздействие</b> се очаква по отношение на:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Климат и въздух</b> – за периода на строителство – пряко, еднократно, краткосрочно, слабо; за периода на експлоатация – кумулативно, дългосрочно, силно;</li><li>- <b>Повърхностни води</b> – пряко, краткосрочно, временно и слабо, за периода на строителство;</li><li>- <b>Геоложка основа</b> – пряко въздействие по време на строителството; постоянно; слабо;</li><li>- <b>Почви</b> – пряко по време на строителството; слабо;</li><li>- <b>Ландшафт</b> – пряко по време на строителството, слабо;</li></ul>	<p><b>на защитените видове, което да включва</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>обознаване на находищата и обявяването им за защитени</b></li><li>- <b>организиране на ефективни мерки за опазването им</b></li></ul> <p>6. По отношение на защитените видове растения – по-голям риск от унищожаване има по време на строителството на отделни обекти. <b>Да се спазва ограничителната строителна линия, с цел избягване на допълнително нарушаване на терени и растителността върху тях. В конкретните инвестиционни намерения да се предвидят мерки при необходимост за преместване на отделни защитени видове растения и засаждане им на подходящи места. Да се предвидят компенсаторни програми за унищожената растителност.</b></p> <p><b>Фауна</b></p> <p><b>1. При проектиране на приоритетите за пътен и железопътен транспорт да се проучат подходящи места и да се предвидят съоръжения за безопасно преминаване на диви животни</b></p> <p><b>2. При пропедиране по ЗООС на инвестиционните намерения свързани с експлоатацията на р. Дунав като воден път да се направи предварителен мониторинг от ихтиобиолози, като се идентифицират мръстици (местата за изхвърляне на хайвера) на есстривите и други защитени риби и се предвидят конкретни мерки за опазването им при драгажната дейност, както и същата да не се извършва през размножителния период.</b></p> <p>3. Да се осигури строг контрол върху състоянието на плавателните съдове и пристанищните съоръжения за различни видове товари с цел</p>	<p>размножителния период.</p> <p>6. Предвиждат се изпълнение на подходящи за съответния проект шумозащитни екрани.</p> <p>7. Преди започване на драгажните работи по подобрене на навигацията на р. Дунав и по навигационните дейности в пристанища Бургас и Варна да се проучат и определят подходящи места за депониране на драгажните маси.</p> <p>8. Да се извършва редовно почистване и поддържане на пътна инфраструктура, в т.ч. на дренажните съоръжения около пътищата.</p>
---	---	--



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Флора</b> – пряко по време на строителството и експлоатацията;</li><li>- <b>Фауна</b> – пряко и необратимо по време на строителството; пряко и вторично по време на експлоатацията; силно;</li><li>- <b>Защитени зони по ЗБР</b> – пряко за строителството; слабо;</li><li>- <b>Културно-историческо наследство</b> – пряко, еднократно, необратимо въздействие за фазата на строителство;</li><li>- <b>Население и човешко здраве</b> – пряко за строителството и експлоатацията; кумулативно за експлоатацията;</li><li>- <b>Отпадъци</b> - пряко за строителство и експлоатация; постоянно и дългосрочно, слабо;</li><li>- <b>Опасни товари</b> – пряко за строителство и експлоатация, слабо</li><li>- <b>Шум и вибрации</b> – пряко и кумулативно за строителство и за фазата на експлоатация, слабо и силно.</li></ul> <p><b>Неутрално е въздействието по отношение на подземни води и защитени територии.</b></p> <p><b>Положително е въздействието по отношение на материални активи.</b></p>		
<p>предотвратяване на изтичане във водите на химични вещества, които влияят върху качеството на водите и застрашават съществуването на и така вече силно намалелите популации, особено от есетрови риби</p> <p><b>Защитени зони и територии</b></p> <p><b>Предварителни проучвания за наличие на защитени територии (ЗЗТ) и защитени зони (ЗБР) и съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за пътна инфраструктура с тях. Максимално отдаляване:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- от територии, обявени за опазване на местообитания или биологични видове - съответните обекти на Natura 2000, обявени съгласно Директива 92/43/ЕЕС за запазването на природните местообитания и на дивата флора и фауна, и Директива 79/409/ЕЕС за опазването на дивите птици;</li><li>- от уязвимите и чувствителни зони;</li><li>- от зоните за опазване на стопански ценни видове риби и други водни организми;</li><li>- от защитените територии и зони, обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване.</li></ul> <p><b>Културно-историческо наследство</b></p> <p>1. За да бъде максимално резултатна теренната археологическа работа по конкретните трасета да се извършва в подходящо годишно време: през ранната пролет (преди започване на активната вегетация на растителността) или през есента, след приключване на селскостопанските работи</p> <p>2. При съгласуване на дела за съхранение на</p>		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

		<p>изкопани земни и скални маси да се проучи терена, където ще бъдат депонирани.</p> <p>3. Задължително подводно проучване преди започване на драгажни дейности и строителство в обхвата на пристанищата</p> <p><b>Население и човешко здраве и Шум</b></p> <p><b>Предвиждане и изпълнение на подходящи за съответния проект шумозащитни екрани на базата на прогнозите за шум</b></p> <p><b>Отпадъци</b></p> <p><b>1. Преди започване на драгажните работи по подобрене на навигацията на р. Дунав и по навигационните дейности в пристанища Бургас и Варна да се проучат и определят подходящи места за депониране на драгажните маси.</b></p> <p><b>2. Да се съгласуват подходящи места за депониране на изкопани земни и скални маси при строителството на пътна и железопътна инфраструктура</b></p> <p><b>3. Да се извършва редовно почистване и поддръжане на пътната инфраструктура, в т.ч. на дренажните съоръжения около пътищата.</b></p>	
--	--	--	--



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## Б. Анализ на адекватността на мерките по наблюдение и контрол в Становището по ЕО

В доклада за ЕО са препоръчани следните индикатори:

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие	Ед. мярка	Орган по контрола
Атмосферен въздух	Изменения в количествата на парниковите газове от транспорта (емисии на CO <sub>2</sub> , N <sub>2</sub> O и CH <sub>4</sub> от транспорта)	тона	ИАОС
	Изменение на КАВ в РОУКАВ (имисии на вредни вещества – прах PM <sub>10</sub> , PM <sub>2,5</sub> , SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> и др.)	мг/м <sup>3</sup> µг/м <sup>3</sup>	ИАОС, РИОСВ
	Изменение на съотношението: превозвани товари с автомобилен/ железопътен транспорт	(%)	МТИТС
Води	Засегнати СОЗ около водни обекти	бр., площ дка	Басейнови дирекции
	Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура	Дължина, м	Басейнови дирекции
	Аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водни обекти и предприети мерки за ограничаване и/или ликвидиране на последиците от замърсяването.	бр.	РСПАБ, РИОСВ
	Концентрации на замърсители и вредни вещества във водите и почвите на пристанищните територии	мг/л	ИАОС, РИОСВ
Геоложка основа	Изпълнени технически мероприятия, гарантиращи устойчивост на склоновете от свлачищни процеси, противоерозионно укрепване на откосите и предпазване на почвения слой от ерозия.	бр.	Експертен технико икономически съвет (ЕТИС) към Агенция „Пътна инфраструктура”
Земии и почви	Начин на ползване на земите	% отношение	Комисии към ОДЗГ
	Категория и вид на ползване на отчуждените земи за изграждане на транспортни инфраструктурни съоръжения	Категория земя; начин на ползване	Комисии към ОДЗГ
	Аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи.	бр., площ	РИОСВ
Ландшафт	Изменение на съотношението на природните към антропогенизираните ландшафти, дължащо се на транспорта	%	РИОСВ, Общини
Флора	Находища и местообитания на защитени растителни видове	Според утвърдената Националната	Съответната РИОСВ, ИАОС



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие	Ед. мярка	Орган по контрола
		система за мониторинг на биологичното разнообразие	
	Изменение на видовия състав и доминиращите видове в местообитанията	%	
	Отстранена растителна покривка	м <sup>2</sup>	
Фауна	Находища и местообитания на защитени животински видове	Според утвърдената Националната система за мониторинг на биологичното разнообразие	Съответната РИОСВ, ИАОС
	Численост на популациите	бр.	
	Загинали животни в резултат на директен сблъсък с превозни средства	бр.	
Защитени зони и включени в тях защитени територии	Пълнота и кохерентност на зоните Природни местообитания Местообитания на видове Популационни характеристики на видовете	Според утвърдената Националната система за мониторинг на биологичното разнообразие	МОСВ, РИОСВ
	Фрагментирани местообитания	площ, дка и % за ЗЗ и ЗТ	
	Близост на обекти на транспортната инфраструктура до ЗЗ и ЗТ	м	
Обекти на КИН	Засегнати обекти на НИНКН при строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения	бр.	Национален институт за недвижимо културно наследство Институт по подводна археология
Население и човешко здраве	Нарушения на ХЗЗ за обектите, подлежащи на здравна защита	бр., нарушени ХЗЗ	Съответна РИОКОЗ, МЗ
	Заболеваемост на населението	бр.	МЗ, съответните РИОКОЗ
Риск от инциденти	Брой инциденти за отделните видове транспорт, свързани с транспортната инфраструктура	бр.	НСИ, съответни комисии към МТИТС
Материални активи	Изградени съоръжения с екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др);	бр.; вид	МТИТС, съответна РИОСВ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие	Ед. мярка	Орган по контрола
	<b>Състояние на активите на транспортната инфраструктура;</b>	Степен	МТИТС
<b>Отпадъци</b>	<b>Утвърдени планове за управление на отпадъци от пристанищата,</b>	бр.	РИОСВ, Пристанища
	<b>Изградени съоръжения за третиране на отпадъци</b>	бр., капацитет	РИОСВ
	<b>Отношение на количеството генерирани към количеството депонирани драгажни маси.</b>	%	РИОСВ, Басейнови дирекции
	<b>Отредени територии за депониране на драгажни маси/ капацитет</b>	дка/м <sup>3</sup>	РИОСВ, Басейнови дирекции
<b>Шум</b>	<b>Шумово натоварване в населените места;</b>	дВ(А); % спрямо нормата за шум;	ИАОС
	<b>Изградени шумозащитни пояси</b>	бр.	Съответна РИОСВ и РИОКОЗ

За целта на анализа, индикаторите от доклада за ЕО, включени в Становището по ЕО, са представени в горната таблица в шрифт „**болд**”.

**Предложените в доклада за ЕО на ОГПТ мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда съответстват на прогнозираните въздействия, като по-голямата част от мерките са включени директно в Становището по ЕО.**

**Както се вижда от таблицата за индикаторите, препоръчани в доклада за ЕО, с изключение на предложените в доклада за ЕО индикатори за „население и човешко здраве”, всички останали индикатори (някои с корекции), са включени в Становището по ЕО.**

**Следва да се отбележи, че в доклада за ЕО е препоръчано докладите по наблюдение и контрол да се изготвят веднъж годишно, а съгласно Становището по ЕО, периодичността е на три години, съвпадаща с периодичността на изготвяне на докладите по наблюдение и контрол за ОПТ 2007 - 2013 г.**





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

### **III. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА НАЧИНА И СТЕПЕНТА НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА ОПТ И ОГПТ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.**

*В настоящия раздел III е направен анализ и оценка на начина и степента на изпълнението на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни въздействия от осъществяването на ОПТ и ОГПТ за периода 2007-2010 г.*

*Тъй като ОГПТ е приет в края на 2010 г., разделът обхваща информация основно за начина и степента изпълнение на мерките от т. I от Становище по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОПТ 2007 - 2013 г.*

*Данни са представени и за ОГПТ, с цел, анализ най-вече на изпълнимостта и адекватността на мерките от т. I на Становище по ЕО № 1-1/2010 г.*

#### **1. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 2-1/2007 г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАНА ОПТ 2007 - 2013 г., В ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.**

*Начинът и степента на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни въздействия от осъществяване на ОПТ върху околната среда е представен описателно, за всяка мярка, по конкретните приоритетни оси и бенефициентите по конкретните проекти, съгласно начина на събиране на информацията за изпълнение на мерките. Тъй като в периода 2007-2010 г. малка част от проектите са достигнали етап „строителство” и/или „експлоатация”, а повечето мерки са относими към тези етапи, оценка на изпълнението на мерките е отнесена към съответните проекти, като след това е направено обобщение, отнасящо се за начина и степента на изпълнение на мярката като цяло.*

Изпълнението на мерките от т. I на Становище по ЕО № 2-1/2007 г. за периода 2007 - 2010 г. е както следва:

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с решението по ОВОС/становището по ЕО.**

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

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

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

Като пример за добра практика може да се посочи, че когато строителните дейности се извършват в или близо до зони от Натура 2000, инструктажите на работниците включват допълнителни указания за опазването на околната среда, свързани със съответната зона по Натура 2000.

Също така, представители на строителния надзор по жп линията „Пловдив-Свиленград“ са извършили по собствена инициатива и залесяване в Защитена зона „Злато поле“. Залесяването е съгласувано с ФПС „Зелени Балкани“. Отделно, в процеса на СМР, чрез прилагане на определени мерки са били опазени от изсичане редица дървета, сред които и две вековни дървета.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

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

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

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

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

В периода 2007 - 2010 г. в процедура по ЗООС са били:

- *АМ „Марица“ от км 5+000 до км 70+620“;*
- *„Връзка на АМ „Хемус“ със СОП – п. в. Яна“;*
- *„Път I-5 „Кърджали-Подкова“ от км 342+639 до км 367+427 и етапна връзка от км 0+000 до км 2+245.65 за с. Фотиново“;*
- *„Модернизация на участък от Път I (E-79) Враца (Мездра) Ботевград“;*
- *„Доизграждане на АМ „Тракия“ – Лотове 2, 3 и 4“;*
- *„Строителство на „АМ „Струма“.*

По горните проекти, МОСВ се е произнесло с Решения по ОВОС за одобряване осъществяването на инвестиционните предложения.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

Мерките от Решенията по ОВОС се залагат задължително в последващите етапи на проектиране и се отразяват в работния проект. Информация за начина на съобразяване с препоръките от извършените оценки, както и с решението по ОВОС и ОС, е представена в т. V.2 на настоящия Доклад.

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

**МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД** е бенефициент по проект „Разширение на метрото по отсечките: пътен възел Надежда - Централна жп гара - пл. „Св. Неделя” - бул. „Черни връх”. За изпълнение на екологичните изисквания на нормативната уредба по опазване на околната среда, към дружеството е назначен еколог, който отговаря за подготвянето на документацията и координирането на процедурите по ОВОС и ОС за проекта и неговите изменения. **Мярката се изпълнява в 100% от случаите** на инициентирано инвестиционно предложение за метрото на гр. София, както и за измененията на процедираните инвестиционни предложения.

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

Информация за начина на съобразяване с препоръките от извършените оценки, както и с решението по ОВОС и ОС, е представена в т. V.3 на настоящия Доклад.

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

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

- Изготвяне на технически спецификации и цялостната документация за провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки за избор на изпълнители;
- Контролиране стриктното изпълнение на дейностите, план-графиците и техническите изисквания, записани в договорите за изпълнение на проекта;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Приемане работите по изпълнение на проекта и предлагане изплащането на договорените възнаграждения на изпълнителите;
- Своевременно докладване на ръководството на ДППИ за проблеми, застрашаващи изпълнението на проекта;
- Изготвяне на отчети за дейностите по проекта, които, след съгласуване с Дирекция „Управление на европейски фондове”, се представят на Управляващия орган на ОПТ.

Звеното за изпълнение и управление на проекта се конструира чрез заповед на генералния директор, в която се описват позициите и назначените лица, отговорностите на звеното, продължителността на функциониране, други аспекти, необходими за успешното изпълнение на задълженията при управление на проекта. В състава на звеното задължително трябва се включват ръководител на проекта, финансист, както и други позиции, съобразени със спецификата на конкретния проект.

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

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

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

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

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

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

За периода 2007 - 2010 г. за проекти по Приоритетна ос 4 няма приключили процедури по ОВОС.

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

В рамките на извършените и извършващите се в периода 2007 - 2010 г. процедури по ОВОС за пътните проекти и проектите за железопътна инфраструктура по Приоритетни оси 1 и 2 на ОПТ, **мярката е спазена**. Тя се изпълнява на етапа на проектиране, като в рамките на процедурите по ОВОС и ОС подробно се оценява евентуалното въздействие на конкретния проект по отношение на човешкото здраве и териториите с особено екологично значение.

Относно конкретния проект за „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница” по Приоритетна ос 1, той се отнася за реконструкция на съществуваща жп линия и като цяло не е имало много възможности да се променя значително трасето на линията по време на проектирането.

При всички пътни обекти се оценяват алтернативни варианти на трасета, така, че проектът да бъде съобразен с установените режими на защитени територии по Закона за защитените територии, и с изискванията за опазване на защитените зони и видове по Закона за биологичното разнообразие. При конфликтни варианти се извършва ново проектиране за да не се влиза в противоречие с екологичните изисквания и изискванията за здравна защита на населението и на други обекти, подлежащи на здравна защита.

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

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

**Мярката се изпълнява.** За участъците в рамките на проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”, за които има информация за потенциално наличие на археологически паметници, се правят спасителни разкопки преди началото на строителните дейности. По време на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



строителството е наличен експерт археолог, който извършва наблюдения и ако е необходимо спира строителството, за да се извършват спасителни дейности.

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

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

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

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

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

**Мярката е неприложима** за отчетания период.

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

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

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

За проект: „Доизграждане на АМ „Тракия“: Стара Загора – Карнобат” **мярката е изпълнена**, като към проекта е изготвен ландшафтно-озеленителен проект.

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

Стабилизацията на откосите при пътищата се решава при проектирането, в зависимост от геоложката основа. При някои видове почва се налага стабилизация с мрежи, габиони и други съоръжения. Залесяването и озеленяването се предвижда в ландшафтните проекти.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Конкретно за проект „Доизграждане на АМ „Тракия“: Стара Загора – Карнобат” мярката е изпълнена, като към проекта е изготвен ландшафтен проект. **Мярката е изпълнена.**

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

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

За изпълнявания в периода проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница” са разработени индивидуални технически проекти за шумозащитни екрани за всяка гара. В участъка Крумово-Първомай оградите са били изградени до края на 2010 г. **Мярката се изпълнява.**

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

При изготвяне на докладите по ОВОС се правят прогнози за шумово натоварване на обектите в обхвата на пътищата и самия ДОВОС се гледа задължително от МЗ, които дават становището си по отношение на опазването на човешкото здраве. Шумозащитните съоръжения се препоръчват при всички случаи, когато прогнозите показват наднормено ниво. Препоръчват се и контролни замервания за рисковите точки и при доказване на наднормен шум може да се препоръча и допълнително изграждане на шумозащитни съоръжения.

В изпълнение на условие 1 от **Решение от 14.12.2009 г.** за изменение и допълване на Решения по ОВОС № 13/1993 г., № 6-5/1998 г., № 7-5/1998 г. за проект „Доизграждане на АМ „Тракия“: Стара Загора – Карнобат”, е проектирано и съгласувано с МОСВ поставянето на постоянни шумозащитни прегради между жилищните терени на с. Дражево и с. Железник и строителните площадки на съответните участъци от пътя. Към края на 2010 г. преградите са изпълнени за с. Дражево, предстои изпълнение за с. Железник.

Поставени са още две условия - № 21 и № 22 за изпълнение на шумозащитни мерки, които са изпълнени като проектиране. Към края на 2010 г. изпълнението на строителството не е било стигнало до конкретните участъци (до гр. Кермен и с. Дражево). **Мярката се изпълнява.**

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

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





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**Мярката е неприложима** за проектите по Приоритетна ос 4, в съответствие със степента им на развитие и същността на проектите в напредък за периода 2007 - 2010 г.

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

Съгласно предоставена информация от Агенция „Пътна инфраструктура”, всички дренажни съоръжения се почистват по график от ОПУ и се поддържат в изправност, поради опасност от оводняване на пътното тяло при неизправност на същите и възникване на технически проблеми с експлоатацията на пътя.

В конкретния период на оценяване няма обекти по Приоритетна ос 2 на ОПТ, които са въведени в експлоатация – **мярката е неприложима към периода на оценяване.**

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

Съгласно предоставена информация от Агенция „Пътна инфраструктура”, при мерки заложи в ДОВОС или ДОСВ, свързани с изграждане на специализирани съоръжения за избягване на фрагментацията на хабитатите се извършва допълнително проектиране, което се съгласува с експертите препоръчали съоръжението и с експертите от МОСВ, за да се приключи приемането на проекта и да се включи като допълнение към разрешителното за строителство.

Съгласно **Решение от 14.12.2009 г.** за изменение и допълване на Решения по ОВОС № 13/1993 г., № 6-5/1998 г., № 7-5/1998 г. за проект „Доизграждане на АМ „Тракия”: Стара Загора – Карнобат”, са поставени условия за изграждане на такива съоръжения. Съоръженията са предвидени, но към края на 2010 г. не са били изградени, тъй като строителството е било на ранен етап.

**Мярката се изпълнява.**

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

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**Мярката е изпълнена** за проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”:

- Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 1 от фирма Терна АД. Планът включва мерки за избягване и/или минимизиране на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве. Планът съдържа Програма за управление дейностите по отпадъците и е съгласуван от РИОСВ - Пловдив със становище № 4062/20.12.2006 г.;
- Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 2 от фирма Асталди АД, който включва мерки за избягване и/или минимизиране на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве и програма за управление на дейностите по отпадъците. Със становище № 1337/11.06.2008 г. РИОСВ - Хасково съгласува Програмата за управление на отпадъците за участъка Първомай-Свиленград-граница”, а с писмо № 48-00-839/01.12.2008 г. МОСВ съгласува плана;
- Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 3, който съдържа мерки за избягване и/или минимизиране на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве и програма за управление на отпадъците и е съгласуван от РИОСВ - Хасково със становище № 275/18.02.2010 г. и от МОСВ с писмо № 26-00-405/10.02.2010 г.

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

Съгласно предоставена информация от Агенция „Пътна инфраструктура”, за изпълнение на строителството се изготвя План за управление на околната среда, който се съгласува в РИОСВ.

За проект „Доизграждане на АМ „Тракия”: Стара Загора – Карнобат” е изготвен цялостен ПУОС, въпреки, че такъв не е изискан с Решенията по ОВОС.

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

В изпълнение на условията от издадените Решения по реда на глава шеста от ЗООС, МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД прилагат утвърден План за собствен мониторинг, в т.ч. по отношение на шум и прах, като изпълняват и поставените в Решенията условия за предотвратяване на прахоотделяне по време на строителство. **Мярката се изпълнява.**

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

**Мярката е неприложима** за отчитания период.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

Припокрива се с мярка 10. **Изпълнена** е за проектите, за които е достигната такава фаза на развитие.

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

Изпълнителният директор на ИАППД е орган по издаване на разрешителни за изземване на наносни отложения от река Дунав съгласно разпоредбите на чл. 52, ал. 1, т. 2 от Закон за водите. **Мярката е спазена.**

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

Мярката е неприложима за отчетания период.

## **2. НАЧИН И СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ОТ т. I ОТ СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2010 г., С КОЕТО Е СЪГЛАСУВАН ОГПТ, В ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.**

Тъй като ОГПТ е приет през ноември 2010 г., същият не е прилаган, поради което не е правена оценка на начина и степента на изпълнението на мерките за периода 2007 - 2010 г. Използвана е възможността, в този доклад да бъде направен анализ на приложимостта и изпълнимостта на мерките, както и на тяхната полезност.

Анализът е представен както следва:

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

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

***препоръките в извършените оценки и издадените решения и становища.***

Мярката е приложима, изпълнима и полезна. Към 31.12.2010 г. мярката се е изпълнявала за проектите и планове по ОГПТ.

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

Мярката е приложима, изпълнима и полезна. Изпълнява се в рамките на провежданите процедури по ОВОС за конкретните проекти.

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

Мярката е приложима, изпълнима и полезна. Изпълнява се в рамките на провежданите процедури по ОВОС за конкретните проекти.

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

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

Мярката е приложима, изпълнима и полезна. Извършва се в рамките на процедурите по ОВОС за пътни проекти.

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

Мярката е приложима, изпълнима и полезна. Извършва се в рамките на процедурите по ОВОС за пътни проекти.

***Мярка 3: При избор на варианти за реализиране на съответния приоритет да се предпочитат тези, предвиждащи отчуждаване на непродуктивни земеделски***



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**земи (над V категория) и нископлодородни почви и да се избягват максимално земи от горския фонд.**

Параметрите на пътните съоръжения се определят от нормите за проектиране на пътища и се съобразяват с геоложка основа, релеф, криви и др. геометрични показатели. Преминаването през земеделски земи не може да се съобрази с категориите на земите, още повече самите съоръжения са линейни, което определя относително малката им ширина и от там относително малките площи, които отнемат. Принципно при проектирането се избягва засягането на горски площи, поради тежките и продължителни процедури за изключване от горски фонд. **Мярката е приложима единствено като препоръка, но като задължително условие е неизпълнима.**

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

Към основния проект, задължително има и изготвени ландшафтно-озеленителни проекти, които могат да бъдат актуализирани в зависимост от конкретното решение по ОВОС. Противоерозионни мероприятия и мерки се залагат в допълнителни проекти за конкретен обект, само при заложено условие или мярка в решението по ОВОС от компетентния орган. **Мярката е с доказана полезност при реализирани до такъв етап обекти, като същата е изпълнима и приложима.**

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

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

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

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

- Да се ползва информацията относно флористичните проучвания от провеждания мониторинг на горските екосистеми, тази за здравословното им



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



състояние и тази за биологичното разнообразие.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

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

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

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

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

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

Към 2010 г. проектите по ОГПТ, свързани с експлоатацията на р. Дунав са били в ранен стадий. Няма информация за изпълнението на мярката на този етап.

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

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



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

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

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

**Мярката се изпълнява.** Местата за драгиране се съгласуват със съответните РИОСВ и Басейнова дирекция.

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

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





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**IV. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩАТА ПО ЕО ЗА ОПТ И ОГПТ СПРЯМО БАЗОВА ГОДИНА (2007 г.) И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.**

**1. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 2-1/2007 г. И АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА ОПТ ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.**

Стойностите на индикаторите и анализът на въздействието върху околната среда са представени в следващата таблица:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно...

Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за 2007, 2008, 2009 и 2010 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на базата на данните по индикаторите
<b>Приорителна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”</b> <i>Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура</i>	<i>площ (дка)</i>	<b>3274 дка</b> за проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”	Във фаза на строителство в периода 2007-2010 г. е бил само проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”. Отчуждената територия е в рамките на нормалното за такъв вид обекти, тъй като проектът е за реконструкция на съществуващ обект. Въздействието по отношение на земите и земеползването е незначително.
<i>Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа</i>	<i>разстояние (км)</i>	<b>По проект: „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив - Свиленград – Турска граница”:</b> <b>11.049 км</b> през защитени зони по Директива за местообитанията: - Река Мечка BG0000436 – 143,49 м; - Река Каялийка BG0000435 – 51,13 м; - Река Банска BG0000434 – 58,12 м; - Река Марица BG0000578 – 10 658,27 м; - Остър Камък BG0001034 – 137,83 м. <b>12.430.92 км</b> през защитени зони по директива за птиците: - Марица-Първомай BG0002081 – 11 998,36 м; - Злато поле BG0002103 – 432,56 м. <b>Не се засягат защитени територии.</b>	Пресичането на изброените защитени зони е в основната си част съществуващо, предвид, че реконструкцията в по-голямата си част следва съществуващата железопътна линия. Възложителят спазва заложените в Решение № 67-ОС/2008 г. на МОСВ смекчаващи мерки – не се очаква значително въздействие върху защитените зони в резултат на реализирането на проекта.
<i>Засягане на природни местообитания</i>	<i>площ</i>	<b>Общо 516 506 кв.м. е пресечената площ на защитени зони по Директива за местообитанията:</b> - Река Мечка BG0000436 – 4109 кв.м – 0,01% от 33; - Река Каялийка BG0000435 – 1547 кв.м – 0,22 % от 33; - Река Банска BG0000434 – 1557 кв.м – 0,2 % от 33; - Река Марица BG0000578 – 402 309 кв.м от 14693,1 ха	Оценено е (Решение № 67-ОС/2008 г. на МОСВ), че реконструкцията на железопътното трасе е с възможност за увреждане на приоритетни местообитания под 0.1%. Оценката на засегнатите местообитания на видове от фауната е, че представляват незначителна площ спрямо площта им в съответната зона и националното разпространение на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно.

Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за 2007, 2008, 2009 и 2010 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
		<p>обща площ (0,494%); - Остър Камък BG0001034 – 106984 кв.м – 0,073% от 33. <b>Общо 303 347 кв.м. е пресечената площ на 33 по директива за птиците:</b> - Марица - Първомай BG0002081 – 298 056 кв.м – 0,261% от 33; - Злато поле BG0002103 – 5291 кв.м – 0,13% от 33 <b>Няма информация за точните площи по отношение на засегнати конкретни природни местообитания.</b></p>	<p>местообитанията на съответния вид. Не се очаква значително въздействие върху защитените зони от реализацията на проекта.</p>
<b>Приоритетна ос 2 „Развитие на пътна инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”</b>			
Територии с променено предназначение на земята за транспортна инфраструктура	площ (дка)	<p>До 2010 г. с приключили процедури по отчуждаване е само АМ „Тракия” <b>6331,445</b> дка 6139.303-зеделски земи 192,142 – горски територии</p>	<p>Отчуждените площи са оценени като въздействие – очакваното въздействие не е значително. Засегнатите горски територии са в минимално количество.</p>
Разположение на транспортната инфраструктура спрямо защитени територии и зони на Националната екологична мрежа	разстояние (км)	<p><b>Приблизително 7,630 км през 33 по Директивата за местообитанията BG0000441 "Река Блатница", BG0000418 "Керменски възвишения", BG0000196 "Река Мочурица" и BG0000192 "Река Тунджа 1" 2,349 км през 33 BG0002094 "Адага-Тунджа" за опазване на дивите птици</b></p>	<p>Съгласно Решение № 104-ОС/2009 г. на МОСВ, инвестиционното предложение няма да окаже значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитените зони както и върху структурната и функционалната им цялост. Строителството на обекта в разглеждания период е било в ранен етап.</p>
Засягане на природни местообитания	площ	<p>- Преминаването на трасето през защитена зона BG0000418 "Керменски възвишения" засяга 5,6ха (1,52%) от площта на природно местообитание 62АО „Източно субсредиземноморски сухи тревни съобщества”; - В защитена зона BG0000192 „Река Тунджа 1” от инвестиционното предложение ще бъдат засегнати две природни местообитания, предмет на опазване - 0,2 ха (1.06 %) от площта на 92АО <b>крайречни галерии от</b></p>	<p><b>По отношение на конкретните засегнати местообитания, въздействието е оценено както следва:</b> Природно местообитание 62АО „Източно субсредиземноморски сухи тревни съобщества”, заема обширни площи в защитената зона и чието природозащитно състояние е оценено като добро. Ефекта на фрагментация на площта на местообитанието и защитената зона като цяло ще бъде минимален, тъй като строителството на магистралата ще се реализира по южната ѝ граница;</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за 2007, 2008, 2009 и 2010 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
		<p><i>Salix alba</i> и <i>Populus alba</i>" и 0,7 ха (0,73%) от площта на 91 ЕО* „Алувиални гори с <i>Alnus glutinosa</i> и <i>Fraxinus excelsior</i>"</p> <p>- Инвестиционното предложение засяга защитена зона BG0000196 "Река Мочурица" в два отделни участъка с обща площ от 14,3 ха (0,2%) от нейната територия, които не са природни местообитания предмет на опазване</p> <p>- В защитена зона BG0000441 „Река Блатница“, реализацията на магистралата ще засегне 2,4 ха (0,6%) от площта на природно местообитание 1530* „Даноуски солени степи и солени блати"</p> <p>Инвестиционното предложение засяга 0,12% от общата площ на защитена зона BG0002094 "Адата-Тунджа"</p>	<p>За природни местообитания 92АО „Крайречни галерии от <i>Salix alba</i> и <i>Populus alba</i>" и 91 ЕО* „Алувиални гори с <i>Alnus glutinosa</i> и <i>Fraxinus excelsior</i>" се очаква, че степента на въздействие от увреждане и фрагментация е незначителна за тези местообитания</p> <p>Местообитание 1530* „Даноуски солени степи и солени блати", което заема обширни площи в защитената зона и се намира в добро природозащитно устойчиво състояние и се очаква степента на въздействие от увреждане и фрагментация да е незначителна</p> <p>По отношение на площта от защитена зона BG0002094 „Адата-Тунджа", въздействието е оценено като незначително върху числеността и структурата на популациите на видовете птици, предмет на опазване.</p>
<b>Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари"</b>			
Капацитет на транспортната инфраструктура	Дял на превозени пътници и товари	<p>Метрополитен ЕАД: 156 000 пътници/ден Превозна способност – 50 000 пътника/час</p>	<p>Капацитетът на метрото е голям, като това е положително по отношение на ограничаване на атмосферното замърсяване и шума в Столична община. Тенденцията за ползването на метрото като основно средство за придвижване на територията на гр. София е като цяло положителна по отношение на околната среда и човешкото здраве.</p>
Общ брой население, подложено на наднормено шумово натоварване в различните диапозони, обитавано жилища в близост до основни пътища и жп линии	брой/год.	<p>Проследяваните дневни шумови нива в градовете показват, че за периода 2007 – 2010 г. преобладаващи са диапозоните 68–72 dB(A) и 63–67 dB(A) при норма 55-60 dB(A).</p>	<p>Съгласно становище на ИАОС от 09.10.2012 г., измерването на шумовите нива в населените места се извършва съгласно методика на Министерството на здравеопазването и отчита еквивалентното шумово ниво за дневния период от денонощието. Наблюдаваните контролни пунктове са разпределени и разположени по начин, отразяващ обективно конкретната обстановка, а именно: 60% - на места с интензивно движение на МПС, в райони прилежащи към пътни, железопътни и въздухоплавателни трасета;</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за 2007, 2008, 2009 и 2010 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
			<p>20% - в близост до промишлени и други локални източници на шум;</p> <p>20% - в близост до обекти, подлежащи на усилена шумова защита в жилищни зони и вътреквартални улици със слабо шумово натоварване.</p> <p>РЗИ не поддържа база данни за общия брой на населението около основни пътища и жп линии, като измерванията на шум, които извършва, се отнасят за територии във вътрешността на населените места, докато пътните и железопътни трасета по проектите по ОПТ са извън населени места. Индикаторът е неизмерим и следва да отпадне.</p> <p><b>За отчитане на шумовото натоварване е подходящо да се използват, след като бъдат одобрени, стратегическите карти на шум на транспортните потоци за републиканската пътна мрежа, на база на транспортното им натоварване, които се изготвят в момента съгл. Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие. Стратегическите карти за шум са план карти за основни пътища, жп линии и летища. За целта предлагаме преформулиране на индикатора: „засегнати зони с нормиран шумов режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум“.</b></p>
<i>Стойности на вибрациите в близост до основни пътища и жп линии</i>	<i>m/s; m/s<sup>2</sup>; m</i>	<b>В отчитания период няма пътни и жп обекти, въведени в експлоатация.</b>	<p>По проект не се допуска наличие на вибрации в околната среда. Това са нормативни изисквания към проектите.</p> <p>Съгласно получената информация, РЗИ не извършват измерване на вибрации.</p> <p>Извършват се периодични контролни измервания от акредитирана лаборатория от НИСИ, съгласно утвърдени правила за експлоатация. и Наредба № 9 от 12.02.2010 г. за максимално допустими стойности на вибрациите в жилищни помещения, които не са отнормирани към обектите по</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно, по-бавно...

Индикатор	Единица за измерване	Стойност на индикатора за 2007, 2008, 2009 и 2010 г.	Анализ на въздействието върху околната среда на база данните по индикаторите
			приоритетна ос 1 и 2 на ОПТ. Считаме, че индикатора е неизпълним и следва да опадне.
<b>Приоритетна ос 4: „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища”</b>			
<i>Случаи на разливи на нефт от корабите</i>	<i>брой/година</i>	2007 г. – 36 бр. 2008 г. – 32 бр. 2009 г. – 42 бр. 2010 г. – 35 бр.	От стойностите на индикатора за годините от 2007-2010 г. се вижда, че не се очертава тенденция за намаляване или за увеличаване на случайте на разливи на нефт от корабите. В периода не са достигнали до фаза на физическо изпълнение проекти по Приоритетна ос 4.
<i>Количество на драгажните маси</i>	<i>тона</i>	<b>В периода не са извършвани драгажни дейности.</b>	Количествата генерирани драгажни маси се подават от Бенефициента на база на данни от проектите свързани с извършването на такава дейност. Индикаторът е полезен и приложим за целите на мониторинга.
<i>Депониране на драгажните маси</i>	<i>тона</i>	По информация от ИАПД: 2007 г. – 58 922 m <sup>3</sup> 2008 г. – 106 630 m <sup>3</sup> 2009 г. – 83 000 m <sup>3</sup> 2010 г. – 43 600 m <sup>3</sup>	Тенденцията като цяло е положителна по отношение на околната среда, но предвид, че по приоритетната ос няма реализирани проекти, съответно – драгажни дейности и депониране на драгажни маси не е извършвано.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **2. СТОЙНОСТИ И АНАЛИЗ НА ИНДИКАТОРИТЕ ОТ СТАНОВИЩЕ № 1-1/2010 г. ЗА ОГПТ КЪМ 31.12.2010 г.**

Въпреки, че ОГПТ е изготвен към края на 2010 г., са събрани данни за индикаторите, поставени в Становището по ЕО, с цел определяне на тяхната адекватност, информативност и наличие на информация за тях/измеримост.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно...

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите																																		
<p><b>Атмосферен въздух</b></p>	<p>Изменения в количествата на парниковите газове от транспорта (емисии на CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O и CH<sub>4</sub> от транспорта)/Хиляди тона</p>	<p>Данни от ИАОС:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Емисии в хиляди тонове*</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>CO<sub>2</sub></td> <td>8018</td> <td>8400</td> <td>8078</td> <td>7853</td> </tr> <tr> <td>N<sub>2</sub>O</td> <td>0.3190</td> <td>0.3271</td> <td>0.2717</td> <td>0.2634</td> </tr> <tr> <td>CH<sub>4</sub></td> <td>0.9390</td> <td>0.8832</td> <td>0.8814</td> <td>0.8283</td> </tr> <tr> <td>Еквивалентен CO<sub>2</sub></td> <td>8137</td> <td>8520</td> <td>8180</td> <td>7952</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Данните не включват емисиите от горивата за интернационално потребление</p>	Емисии в хиляди тонове*	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	CO <sub>2</sub>	8018	8400	8078	7853	N <sub>2</sub> O	0.3190	0.3271	0.2717	0.2634	CH <sub>4</sub>	0.9390	0.8832	0.8814	0.8283	Еквивалентен CO <sub>2</sub>	8137	8520	8180	7952	<p>Индикаторът като цяло показва тенденции за намаляване на емисиите от транспорта през годините. Индикаторът е измерим и полезен за целите на мониторинга.</p>									
Емисии в хиляди тонове*	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.																																	
CO <sub>2</sub>	8018	8400	8078	7853																																	
N <sub>2</sub> O	0.3190	0.3271	0.2717	0.2634																																	
CH <sub>4</sub>	0.9390	0.8832	0.8814	0.8283																																	
Еквивалентен CO <sub>2</sub>	8137	8520	8180	7952																																	
<p>Изменение на КАВ в РОУКАВ (емисии на вредни вещества – прах РМ10, РМ2,5, SOx, NOx, въгледородороди – CH<sub>4</sub> и неметанови)/ µg/m<sup>3</sup></p>	<p>Показатели, дадени като: математическо очакване (стандартно отклонение)</p>	<p>По данни от ИАОС:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Средна/годишна конц., ФПЧ<sub>10</sub>, [µg/m<sup>3</sup>]</td> <td>42.3 (14.7)</td> <td>46.0 (16.8)</td> <td>42.9 (15.2)</td> <td>44.1 (12.2)</td> </tr> <tr> <td>Брой прев. ПС за СДН ФПЧ<sub>10</sub> от 50 µg/m<sup>3</sup>, бр./год</td> <td>73 (57)</td> <td>98 (61)</td> <td>83 (54)</td> <td>91 (47)</td> </tr> <tr> <td>Средна/годишна конц., NO<sub>2</sub>, [µg/m<sup>3</sup>]</td> <td>21.2 (10.2)</td> <td>20.0 (12.5)</td> <td>19.3 (13.3)</td> <td>17.2 (11.9)</td> </tr> <tr> <td>Брой прев. ПС за СЧН за NO<sub>2</sub> от 200 µg/m<sup>3</sup>, бр./год</td> <td>0 (5)</td> <td>0 (27)</td> <td>0 (35)</td> <td>0 (7)</td> </tr> <tr> <td>Средна/годишна конц., SO<sub>2</sub>, [µg/m<sup>3</sup>]</td> <td>12.9 (9.2)</td> <td>12.4 (10.5)</td> <td>11.0 (9.0)</td> <td>9.3 (6.7)</td> </tr> <tr> <td>Брой прев. ПС за СЧН за SO<sub>2</sub> от 350 µg/m<sup>3</sup>, бр./год</td> <td>0 (32)</td> <td>0 (30)</td> <td>0 (32)</td> <td>0 (13)</td> </tr> </tbody> </table>	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Средна/годишна конц., ФПЧ <sub>10</sub> , [µg/m <sup>3</sup> ]	42.3 (14.7)	46.0 (16.8)	42.9 (15.2)	44.1 (12.2)	Брой прев. ПС за СДН ФПЧ <sub>10</sub> от 50 µg/m <sup>3</sup> , бр./год	73 (57)	98 (61)	83 (54)	91 (47)	Средна/годишна конц., NO <sub>2</sub> , [µg/m <sup>3</sup> ]	21.2 (10.2)	20.0 (12.5)	19.3 (13.3)	17.2 (11.9)	Брой прев. ПС за СЧН за NO <sub>2</sub> от 200 µg/m <sup>3</sup> , бр./год	0 (5)	0 (27)	0 (35)	0 (7)	Средна/годишна конц., SO <sub>2</sub> , [µg/m <sup>3</sup> ]	12.9 (9.2)	12.4 (10.5)	11.0 (9.0)	9.3 (6.7)	Брой прев. ПС за СЧН за SO <sub>2</sub> от 350 µg/m <sup>3</sup> , бр./год	0 (32)	0 (30)	0 (32)	0 (13)	<p>ИАОС е предоставила данни от измервания в РОУКАВ за периода 2007 - 2010 г. от пунктове в населените места, които не са директно съотносими с обектите по ОПТТ, но могат да бъдат косвен показател и следствие от изнасяне на транзитното движение извън населените места.</p> <p><b>Информативните индикатори</b>, свързани и с влиянието на транспорта и отчасти с обектите по ОПТТ, които показват тенденция за подобряване/запазване на имисионното състояние в населените места, са: <b>средните годишни концентрации на ФПЧ<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub> и SO<sub>2</sub></b>, както и <b>броя превишавания на праговете им стойности</b>. Тези индикатори са измерими и представителни.</p> <p><b>Индикаторът е неинформативен относно ФПЧ<sub>2,5</sub> (PM 2.5), въгледорододи – CH<sub>4</sub> и неметанови</b>, не е съотносим с проектите по ОПТТ и от него следва да отпадна тези параметри.</p>
2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.																																		
Средна/годишна конц., ФПЧ <sub>10</sub> , [µg/m <sup>3</sup> ]	42.3 (14.7)	46.0 (16.8)	42.9 (15.2)	44.1 (12.2)																																	
Брой прев. ПС за СДН ФПЧ <sub>10</sub> от 50 µg/m <sup>3</sup> , бр./год	73 (57)	98 (61)	83 (54)	91 (47)																																	
Средна/годишна конц., NO <sub>2</sub> , [µg/m <sup>3</sup> ]	21.2 (10.2)	20.0 (12.5)	19.3 (13.3)	17.2 (11.9)																																	
Брой прев. ПС за СЧН за NO <sub>2</sub> от 200 µg/m <sup>3</sup> , бр./год	0 (5)	0 (27)	0 (35)	0 (7)																																	
Средна/годишна конц., SO <sub>2</sub> , [µg/m <sup>3</sup> ]	12.9 (9.2)	12.4 (10.5)	11.0 (9.0)	9.3 (6.7)																																	
Брой прев. ПС за СЧН за SO <sub>2</sub> от 350 µg/m <sup>3</sup> , бр./год	0 (32)	0 (30)	0 (32)	0 (13)																																	





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно...

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите																														
	Изменение на съотношението: превозвани товари с автомобилен/железопътен транспорт/(%)	<p>По данни от НСИ:</p> <p>Като процент от всички товари превозени чрез сухопътен транспорт</p> <table border="1" data-bbox="555 898 663 1559"> <thead> <tr> <th>превозвани товари, %</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Автомобилен транспорт</td> <td>61.2</td> <td>60.1</td> <td>62.8</td> <td>60.5</td> </tr> <tr> <td>Железопътен транспорт</td> <td>18.6</td> <td>18.2</td> <td>15.3</td> <td>16.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>Като процент от сумарните товари превозени чрез автомобилен и железопътен транспорт</p> <table border="1" data-bbox="743 898 847 1559"> <thead> <tr> <th>превозвани товари, %</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Автомобилен транспорт</td> <td>76.7</td> <td>76.8</td> <td>80.5</td> <td>78.8</td> </tr> <tr> <td>Железопътен транспорт</td> <td>23.3</td> <td>23.2</td> <td>19.5</td> <td>21.2</td> </tr> </tbody> </table>	превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Автомобилен транспорт	61.2	60.1	62.8	60.5	Железопътен транспорт	18.6	18.2	15.3	16.3	превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Автомобилен транспорт	76.7	76.8	80.5	78.8	Железопътен транспорт	23.3	23.2	19.5	21.2	Индикаторът е измерим и полезен.
превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.																													
Автомобилен транспорт	61.2	60.1	62.8	60.5																													
Железопътен транспорт	18.6	18.2	15.3	16.3																													
превозвани товари, %	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.																													
Автомобилен транспорт	76.7	76.8	80.5	78.8																													
Железопътен транспорт	23.3	23.2	19.5	21.2																													
<b>Води</b>	Засегнати СОЗ около водни обекти/Бр. площ джа	За периода 2007-2010 г. не са реализирани проекти, които да засягат СОЗ.	Индикаторът е измерим.																														
	Корекции на реки за целите на транспортната инфраструктура/Дължина, м;	За периода 2007-2010 г. не са реализирани проекти свързани с корекции на реки.	Индикаторът е измерим.																														
	Аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водни обекти и предприети мерки за ограничаване и/или ликвидиране на последиците от замърсяването/Бр.	Няма данни за такива случаи за обектите до 2010 г. (същите не са въведени в експлоатация в този период)	Индикаторът е измерим																														



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно.

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите																																										
	<p>Наднормени концентрации на замърсители във водите на пристанищните територии/ мг/л</p>	<p>ИАОС не разполага с данни по този индикатор – съгласно становището на агенцията, <b>качеството на водите в пристанищните територии се следи от Изпълнителна агенция „Морска администрация“</b> БД Черноморски район не прави специфични измервания във водите на пристанищните територии.</p>	<p>Към момента няма получени данни по индикатора от ИА „МА“.</p>																																										
<p>Случаи на отклонение от доброто състояние на водите в пристанищните територии/ %</p>		<p>БД Черноморски район извършва мониторинг на следните крайбрежни водни тела:</p> <table border="1" data-bbox="758 936 1198 1559"> <thead> <tr> <th>№</th> <th>Име на водното тяло</th> <th>Код на водното тяло</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>от Дуранкулак до н. Шабла</td> <td>BG2BS000C001</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>от н. Шабла до Камен бряг</td> <td>BG2BS000C002</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>от Камен бряг до н. Калиakra</td> <td>BG2BS000C003</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>от н. Калиakra до кк „Албена“</td> <td>BG2BS000C004</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>Варненски залив</td> <td>BG2BS000C005</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>от н. Иланджик до точка с координати 27°53'43"/ 42°58'17"</td> <td>BG2BS000C006</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>от точка с координати 27°53'43"/ 42°58'17" до н. Емине</td> <td>BG2BS000C007</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>Бургаекки залив &lt; 30м.</td> <td>BG2BS000C008</td> </tr> <tr> <td>9.</td> <td>ЗМ „Кокетрайс“</td> <td>BG2BS000C009</td> </tr> <tr> <td>10.</td> <td>Бургаекки залив &gt; 30м.</td> <td>BG2BS000C010</td> </tr> <tr> <td>11.</td> <td>от н. Акни - н. Коракя</td> <td>BG2BS000C011</td> </tr> <tr> <td>12.</td> <td>Н. Коракя – до устието на р. Резовска</td> <td>BG2BS000C012</td> </tr> <tr> <td>13.</td> <td>от кк. Албена - н. Иланджик</td> <td>BG2BS000C013</td> </tr> </tbody> </table> <p>Всека година се извършват измервания за качеството на водите в горепосочените крайбрежни тела и се дава оценка за състоянието им по петстепенна скала: много добро, добро, умерено, лошо, много лошо. Липсата на достатъчно финансиране не позволява извършване на анализи по всички необходими параметри, поради това е трудно да бъдат достатъчно точно оценени тенденциите в изменението на качеството на крайбрежните води.</p>	№	Име на водното тяло	Код на водното тяло	1.	от Дуранкулак до н. Шабла	BG2BS000C001	2.	от н. Шабла до Камен бряг	BG2BS000C002	3.	от Камен бряг до н. Калиakra	BG2BS000C003	4.	от н. Калиakra до кк „Албена“	BG2BS000C004	5.	Варненски залив	BG2BS000C005	6.	от н. Иланджик до точка с координати 27°53'43"/ 42°58'17"	BG2BS000C006	7.	от точка с координати 27°53'43"/ 42°58'17" до н. Емине	BG2BS000C007	8.	Бургаекки залив < 30м.	BG2BS000C008	9.	ЗМ „Кокетрайс“	BG2BS000C009	10.	Бургаекки залив > 30м.	BG2BS000C010	11.	от н. Акни - н. Коракя	BG2BS000C011	12.	Н. Коракя – до устието на р. Резовска	BG2BS000C012	13.	от кк. Албена - н. Иланджик	BG2BS000C013	<p>Индикаторът е измерим.</p>
№	Име на водното тяло	Код на водното тяло																																											
1.	от Дуранкулак до н. Шабла	BG2BS000C001																																											
2.	от н. Шабла до Камен бряг	BG2BS000C002																																											
3.	от Камен бряг до н. Калиakra	BG2BS000C003																																											
4.	от н. Калиakra до кк „Албена“	BG2BS000C004																																											
5.	Варненски залив	BG2BS000C005																																											
6.	от н. Иланджик до точка с координати 27°53'43"/ 42°58'17"	BG2BS000C006																																											
7.	от точка с координати 27°53'43"/ 42°58'17" до н. Емине	BG2BS000C007																																											
8.	Бургаекки залив < 30м.	BG2BS000C008																																											
9.	ЗМ „Кокетрайс“	BG2BS000C009																																											
10.	Бургаекки залив > 30м.	BG2BS000C010																																											
11.	от н. Акни - н. Коракя	BG2BS000C011																																											
12.	Н. Коракя – до устието на р. Резовска	BG2BS000C012																																											
13.	от кк. Албена - н. Иланджик	BG2BS000C013																																											



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.						Анализ на индикаторите																																																																																										
		<p>В таблицата по-долу е дадена обобщена информация за екологичното състояние на наблюдаваните крайбрежни водни тела.</p> <table border="1" data-bbox="603 817 1098 1570"> <thead> <tr> <th>Водно тяло</th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> <th>2011 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>BG2BS000C001</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Умерено</td> <td></td> <td>Лошо</td> <td>Мн. лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C002</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> <td></td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C003</td> <td>Лошо</td> <td>Добро</td> <td>Няма</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C004</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>разбивка</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C005</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>по</td> <td>Лошо</td> <td>Мн. лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C006</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>отделни</td> <td>Лошо</td> <td>Мн. лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C007</td> <td>Умерено</td> <td>Добро</td> <td>водни</td> <td>Умерено</td> <td>Мн. лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C008</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> <td>тела. В</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C009</td> <td>Добро</td> <td>Добро</td> <td>лошо</td> <td>Умерено</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C010</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> <td>състояние</td> <td>Умерено</td> <td>Лошо</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C011</td> <td>Умерено</td> <td>Умерено</td> <td>са 5, в</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C012</td> <td>Добро</td> <td>Умерено</td> <td>умерено –</td> <td>Лошо</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td>BG2BS000C013</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Добро</td> <td>3, в добро</td> <td>Добро</td> <td>Умерено</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>– 5.</td> <td>Мн. лошо</td> <td>Лошо</td> </tr> </tbody> </table>						Водно тяло	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	BG2BS000C001	Мн. лошо	Умерено		Лошо	Мн. лошо	BG2BS000C002	Лошо	Умерено		Лошо	Умерено	BG2BS000C003	Лошо	Добро	Няма	Мн. лошо	Умерено	BG2BS000C004	Мн. лошо	Лошо	разбивка	Лошо	Умерено	BG2BS000C005	Мн. лошо	Лошо	по	Лошо	Мн. лошо	BG2BS000C006	Мн. лошо	Лошо	отделни	Лошо	Мн. лошо	BG2BS000C007	Умерено	Добро	водни	Умерено	Мн. лошо	BG2BS000C008	Мн. лошо	Лошо	тела. В	Лошо	Умерено	BG2BS000C009	Добро	Добро	лошо	Умерено	Умерено	BG2BS000C010	Умерено	Лошо	състояние	Умерено	Лошо	BG2BS000C011	Умерено	Умерено	са 5, в	Лошо	Умерено	BG2BS000C012	Добро	Умерено	умерено –	Лошо	Умерено	BG2BS000C013	Мн. лошо	Добро	3, в добро	Добро	Умерено				– 5.	Мн. лошо	Лошо	
Водно тяло	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.																																																																																													
BG2BS000C001	Мн. лошо	Умерено		Лошо	Мн. лошо																																																																																													
BG2BS000C002	Лошо	Умерено		Лошо	Умерено																																																																																													
BG2BS000C003	Лошо	Добро	Няма	Мн. лошо	Умерено																																																																																													
BG2BS000C004	Мн. лошо	Лошо	разбивка	Лошо	Умерено																																																																																													
BG2BS000C005	Мн. лошо	Лошо	по	Лошо	Мн. лошо																																																																																													
BG2BS000C006	Мн. лошо	Лошо	отделни	Лошо	Мн. лошо																																																																																													
BG2BS000C007	Умерено	Добро	водни	Умерено	Мн. лошо																																																																																													
BG2BS000C008	Мн. лошо	Лошо	тела. В	Лошо	Умерено																																																																																													
BG2BS000C009	Добро	Добро	лошо	Умерено	Умерено																																																																																													
BG2BS000C010	Умерено	Лошо	състояние	Умерено	Лошо																																																																																													
BG2BS000C011	Умерено	Умерено	са 5, в	Лошо	Умерено																																																																																													
BG2BS000C012	Добро	Умерено	умерено –	Лошо	Умерено																																																																																													
BG2BS000C013	Мн. лошо	Добро	3, в добро	Добро	Умерено																																																																																													
			– 5.	Мн. лошо	Лошо																																																																																													
<p><b>Геоложка основа</b></p>	<p><i>Изпълнени технически мероприятия, гарантиращи устойчивост на склоновете от свлачищни процеси, противоерозионно укрепване на откосите и предпаване на</i></p>	<p>Техническите мероприятия се гарантират от проектите за реконструкция и ландшафтните проекти. Изискванията са включени в мерките по ОВОС за всеки проект – изготвяне на ландшафтен проект с конкретни изисквания. По Ам „Тракия“, за всеки са съгласувани ландшафтни проекти</p>						<p>Индикаторът е измерим и изпълним.</p>																																																																																										



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите
	<p><i>почвения слой от ерозия/ Бр.</i></p> <p><i>Категория и вид на ползване на отчуждените земи за изграждане на транспортни инфраструктурни съоръжения/ Категория земя; начин на ползване;</i></p>	<p>При изграждането на транспортни обекти, и по-конкретно линейни, се засягат всякакви категории на земи. По принцип при проектирането се избягват горски територии, както и преминаване през защитени територии и зони, обекти на културното наследство, санитарно-охранителни зони, населени места и др.</p>	<p>Индикаторът в частта си за категория на земята е неформативен. Следва да се измени индикатора по следния начин „площи на отчуждените земи по вид територии, дка“.</p>
<b>Земи и почви</b>	<p><i>Аварийни разливи на опасни вещества и петролни продукти, създаващи предпоставки за замърсяване на почвите върху прилежащите земи/ Бр., площ</i></p>	<p>Не е изяснено дали се поддържа информационна база за индикатора. В процес на изясняване е.</p>	<p>Не е ясно дали индикаторът е измерим към момента. Правят се допълнителни запитвания към бенефициентите и компетентните органи.</p>
<b>Ландшафт</b>	<p><i>Изменение на съотношението на природните към антропогенизирани те ландшафти, дължащо се на транспорта/ %</i></p>	<p>Не се поддържа информация по индикатора.</p>	<p>Не се поддържа бази данни за видовете ландшафти, нито има адекватна картна основа, на която да са нанесени и евентуално да се ползва за изчисление на съотношението природни/антропогенизирани ландшафти, дължащо се на транспорта. <b>Индикаторът е неизмерим и следва да отпадне.</b></p>
<b>Флора</b>	<p><i>Засегнати находища и местобитания на защитени</i></p>	<p>Съгласно становище на ИАОС с изх.№ 04-00-6280/09.10.2012 г., разработената в ИАОС „Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие“ (НСМБР) към</p>	<p>Предвид необходимостта от поне 10-годишен период, в който да има поне 2 последователни оценки на състоянието на биологичното разнообразие, чрез които</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно, по-бавно...

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите
	<p><i>растителни видове/ Площ;</i> <i>Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие</i></p>	<p>момента все още не функционира в пълен обхват – не са провеждани наблюдения на всички включени в системата видове; наблюденията, които са провеждани – не са на всички определени места за мониторинг; не за всички обекти от НСМБР има разработени методики. От друга страна, съществуващите методики е необходимо да бъдат актуализирани, както и да бъдат включени най-съвременните методи за оценка на състоянието на видовете. <b>Цялостна оценка на състоянието и тенденциите в развитието на биологичното разнообразие на национално ниво</b> може да се направи едва когато НСМБР започне да функционира в пълен обхват. ИАОС изпълнява редица дейности (в т.ч. проект по Оперативна програма „Околна среда“) за обезпечаване на функционирането на НСМБР в пълен обхват.</p>	<p>да е възможно и <b>отчитането на промените и причините</b> довели до тях, индикаторите следва да отпаднат за периода до 2020 г.</p> <p><b>Индикаторът „Отстранена растителна покривка” е измерим.</b></p>
	<p><i>Изменение на видовия състав и доминиращите видове</i> <i>местобитанията/ %</i></p>	<p>Изброените индикатори са свързани от една страна със спомнатата по-горе <b>оценка на състоянието</b> и тенденциите в състоянието биологичното разнообразие, а от друга страна – с <b>оценка на влиянието на различни заплахи</b> (каквато например е изграждането на транспортна инфраструктура) върху биологичното разнообразие и защитените територии. Към момента усилията на ИАОС са насочени основно към набиране на достатъчно и качествена първична информация, която да даде възможност за оценката на състоянието на видовете на национално ниво. Първите качествени оценки очакваме да бъде възможно да се извършат <b>в 3 – 5 годишен период</b>. Първичните данни включват и набиране на информация относно заплахите за обектите от НСМБР в определените места за мониторинг. В края на споменатия 3-5 годишен период би могло да се направи и анализ на <b>заплахите свързани с транспортна инфраструктура на местата за</b></p>	
<p><b>Фауна</b></p>	<p><i>Засегнати находища и местообитания на защитени животински видове/ Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие</i></p>		
	<p><i>Численост на популациите/ Бр.</i></p>		



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно, по-бавно...

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите
		<p><b>мониторинг в рамките на НСМБР</b>, посредством инструментите на Информационната система към НСМБР. За оценка на влиянието на тези заплахи обаче, е необходимо базисната информация, която ще се събира основно в споменатия 3-годишен период да се съпостави с нова информация, събрана след установяване на дадена заплаха. Следователно, необходим е поне <b>10-годишен период</b>, в който да има поне <b>2 последователни оценки на състоянието</b> на биологичното разнообразие, чрез които да е възможно и <b>отчитането на промените и причините</b> довели до тях.</p> <p>Относно <b>индикатора за загинали животни</b> в резултат на директен сблъсък с превозни средства смятаме, че е необходимо да се разработи <b>мониторингова методика специално за тази цел</b>. Тази методика трябва да определи най-подходящите участъци за наблюдение в рамките на пътна мрежа в цялата страна, периодичността и начините за провеждане на наблюденията, схемите за оценка на най-рисковите участъци, както и най-подходящите мерки за предотвратяване на тази заплаха.</p> <p>Не на последно място трябва да се отбележи, че за провеждането на споменатите по-горе мониторингови дейности, както и за извършване на оценките е необходим съответния експертен капацитет и финансови средства, които следва да бъдат осигурени от всички заинтересовани институции</p>	
	<i>Загинали животни в резултат на директен сблъсък с превозни средства/ Бр.</i>	Не се следи.	<b>Индикаторът не се следи, поради което следва да отпадне.</b>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите
<b>Защитени зони и защитени територии</b>	<i>Цялост и кохерентност на зоните</i> <i>Състояние на природни местообитания</i> <i>Състояние на местообитания на видове</i> <i>Популационни характеристики на видовете/ Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие</i>	Същото като при индикаторите по „Флора”	<b>Индикаторът следва да остане</b>
	<i>Фрагментирани местообитания/ площ, дял и % за ЗЗ и ЗТ</i> <i>Близост на обекти на транспортната инфраструктура до ЗЗ и ЗТ/ м;</i>	Същото като при индикаторите по „Флора”  До 31.12.2010 г. не е имало изпълнение на ОГПТ.	<b>Индикаторът следва да остане</b>  Индикаторът е измерим (от документацията по ОВОС и ОС за обектите) и изпълним. Същият е показателен и информативен по отношение на защитените зони и територии.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите																									
Обекти на КИН	Засегнати обекти на НИНKN при строителство на транспортна инфраструктура и съоръжения/ Бр:	НИНKN предоставя информация по индикатора. Център по подводна археология не може да даде данни. Когато са извършвани дейности засягащи подводни обекти, Центърът по подводна археология не е уведомяван.	Индикаторът е измерим и изпълним.																									
Риск от инциденти	Брой инциденти за отделните видове транспорт, свързани с транспортната инфраструктура/ Бр.	По данни от НСИ и ИА „Морска администрация“: <table border="1" data-bbox="863 875 970 1559"> <thead> <tr> <th></th> <th>2007 г.</th> <th>2008 г.</th> <th>2009 г.</th> <th>2010 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Вид транспорт</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Автомобилен транспорт</td> <td>8010</td> <td>8045</td> <td>7068</td> <td>6609</td> </tr> <tr> <td>Железопътен транспорт</td> <td>55</td> <td>65</td> <td>48</td> <td>39</td> </tr> <tr> <td>Воден транспорт</td> <td>13</td> <td>17</td> <td>19</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>		2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Вид транспорт					Автомобилен транспорт	8010	8045	7068	6609	Железопътен транспорт	55	65	48	39	Воден транспорт	13	17	19	19	Индикаторът е измерим.
	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.																								
Вид транспорт																												
Автомобилен транспорт	8010	8045	7068	6609																								
Железопътен транспорт	55	65	48	39																								
Воден транспорт	13	17	19	19																								
Материални активи	Изградени съоръжения с екологично предназначение (прециствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др.)/ Бр.; вид;	Към края на 2010 г. е нямало проекти достигнали фаза на строителство.	Индикаторът е изпълним, като за полезност на индикатора считаме, че същият следва да бъде разширен, като се предвиди и мониторинг на ефективността, състоянието и използваемостта на изградените съоръжения.																									





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно, по-бавно...

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите
	Състояние на активите на транспортната инфраструктура/ Степен;	Бенефициентите са отговорни за поддържането на управляваните от тях обекти на транспортната инфраструктура в добро състояние.	Индикаторът е неясен и неинформативен, поради което следва да отпадне.
	Утвърдени планове за управление на отпадъци от пристанищата/ Бр.	По информация от ДППИ пристанища Варна и Бургас имат изготвени планове за управление на отпадъците, които не са претърпели никакви съществени изменения през последните години.	Индикаторът е измерим и приложим.
	Изградени съоръжения за третиране на отпадъци/ Бр., капацитет	Няма данни да са изградени такива съоръжения за периода.	Тъй като дейността, свързана със съоръжения за третиране на отпадъци е пристанищната дейност (третиране на отпадъци от корабни товари), следва индикаторът да се прецизира „Изградени съоръжения за третиране на отпадъци от корабни товари/бр; капацитет“
Отпадъци	Отношение на количеството генерирани към количеството депонирани драгажни маси/ %	Към 31.12.2010 г. не са извършвани драгажни дейности като част от изпълнение на проекти по ОПТТ	Считаме, че за да е полезен индикатора, същият следва да се измени, както се добави и индикатор „място на депониране“, с цел да се установи извършва ли се нерегламентирано депониране на такива маси.
	Отредени територии за депониране на драгажни маси/ капацитет/ Дка; м <sup>3</sup>	По данни на БД Варна, в нейния район са определени над 3000 дка.	Индикаторът е измерим и полезен, тъй като дава възможност, при сравнение с предходния индикатор, дали има нерегламентирано депониране на драгажни маси.
Шум	Шумово натоварване в населените места/ dB(A) спрямо	Получените данни от РЗИ и ИАОС се отнасят за населените места.	Съгласно становище на ИАОС от 09.10.2012 г., измерването на шумовите нива в населените места се извършва съгласно методика на Министерството на здравеопазването и отчита еквивалентното шумово ниво



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ  
2007-2010  
По-близко, по-бавно, по-бавно...

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите
	<i>нормата за шум;</i>		<p>за дневния период от денонощието. Наблюдаваните контролни пунктове са разпределени и разположени по начин, отразяващ обективно конкретната обстановка, а именно:</p> <p>60% - на места с интензивно движение на МПС, в райони прилежащи към пътни, железопътни и въздухоплавателни трасета;</p> <p>20% - в близост до промишлени и други локални източници на шум;</p> <p>20% - в близост до обекти, подлежащи на усилена шумова защита в жилищни зони и вътреквартални улици със слабо шумово натоварване.</p> <p>РЗИ не поддържа база данни за общия брой на населението около основни пътища и жп линии, като измерванията на шум, които извършва, се отнасят за територии във вътрешността на населените места, докаго пътните и железопътни трасета по проектите по ОПТ са извън населени места. Индикаторът е неизмерим и следва да отпадне.</p> <p><b>За отчитане на шумовото натоварване е подходящо да се използват, след като бъдат одобрени, стратегическите карти на шум на транспортните потоци за републиканската пътна мрежа, на база на транспортното натоварване, които се изготвят в момента съгл. Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на стратегическите карти за шум и към плановете за действие. Стратегическите карти за шум са план карти за основни пътища, жп линии и летища. За целта предлагаме преформулиране на индикатора:</b></p> <p>„засегнати жилищни и други зони с нормиран шумов</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Обект на наблюдение и мониторинг	Индикатори за установяване на въздействие и единица мярка	Стойност на индикатора за периода 2007-2010 г.	Анализ на индикаторите
	<i>Реализирани шумозащитни мерки/бр.</i>	Към 31.12.2010 г. не са били реализирани такива мерки, поради ранния етап на развитието на проектите по ОПТТ.	режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум” Индикаторът е измерим, като за да бъде и полезен, следва да се преформулира на „ефективност на реализираните шумозащитни мерки”/замерени шумови нива спрямо нормата за шум.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**V. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО ГЛАВА ШЕСТА НА ЗАКОНА ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ПО ЧЛ. 31 ОТ ЗАКОНА ЗА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТ И ОГПТ ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2010 г.**

*В отчитания период, в по-голямата си част проектите по ОПТ и ОГПТ бележат напредък по отношение на провеждане на процедури по глава шеста от ЗООС, възлагане на проектиране, допълнително проектиране (при някои от тях), издаване на разрешения за строеж и пр. Към 31.12.2010 г. физически напредък, като одобрени работни проекти и стартиране на строителни дейности, бележат една много малка част от проектите, за които се отчита начина на изпълнение на условията и мерките, поставени в издадените решения по ОВОС и ОС. В края на м. ноември бяха направени посещения на обект „Удвояване и електрификация на железопътна линия „Първомай-Свиленград“ и „Доизграждане на АМ „Тракия“. Резултатите са представени при разглеждането на съответния проект.*

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

Проект:	Удвояване и електрификация на железопътната линия „Първомай – Свиленград“: Фаза 1. Крумово – Първомай - км 164+573 до км 202+300; Фаза 2. Първомай - Димитровград - км 202+300 до км 234+554; Фаза 4. (част от фаза 2) Димитровград – Свиленград - км 234+554 до км 289+669; Фаза 3. Участък „Свиленград – Турска граница“ (Фаза 3)	
Решения по ЗООС и ЗБР	Решение по ОВОС № 49-12/ 18.07.2001 г. на МОСВ за участъка „Пловдив-Свиленград-граница“ – разрешава се при изпълнение на определени условия Решение за преценка необходимостта от ОВОС № 4-ПР/12. 02.2010 г. на МОСВ за реконструкция на съществуващи електропроводи в участъка „Крумово-Първомай“ – да не се извършва ОВОС, без условия Решение за ОС № 67-ОС/ 12.08.2008 г. на МОСВ на участъка Първомай-Свиленград – ИП се съгласува при изпълнение на определени условия и мерки Решение за ОС № 08-ОС / 13.02.2008 г. на МОСВ на участъка „Свиленград-Турска граница“ – ИП се съгласува при изпълнение на определени условия	
Решение по ОВОС № 49-12/18.07.2001 г. на МОСВ за участъка „Пловдив-Свиленград“, с отразени корекции от Решение на МОСВ за потвърждаване и изменения от 30.07.2002 г. <b>Условия/Мерки</b>		Изпълнение на условията/мярката и установени нарушения за периода 2007-2010 г.
1. Да се създаде подходяща организация за изпълнение на строителството в участъците през и в населените места, като предвидените работи, вкл. и транспортни, бъдат съобразени с изискванията за		Изготвен е План за организация по изпълнение на строителството. Няма констатирани нарушения.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

здравна защита.	
2. Да се разработят индивидуални технически проекти за шумозащита в участъците на жп линията през и в близост до населените места и обекти, подлежащи на шумозащита.	Изготвени са индивидуални технически проекти за шумозащитни екрани за всяка гара. В участъка Крумово-Първомай екраните са били изградени до края на 2010 г. Представяват стени за намаляване и ограничаване на шумовото въздействие върху разположените до жп линията жилищни зони на с. Поповица, с. Катунница, гр. Първомай, с. Чешнигирово и с. Садово. Екраните са звукоотражателни, с различна височина (3 м, 4 м) и различна дължина в зависимост от конкретната ситуация. Състоят се от стоманобетонова стена (плътна част) и прозрачно полимерно пано с височина 1 м, поставено върху горната част на стената. Реализирани са по изготвени акустични проекти. За тези екрани в документацията им има сертификат за акустичните показатели съгласно БДС EN 1793 част 2 (звукоизолация). Екраните са изпълнени от гръцка фирма „ТЕРНА“, строител на обекта в този участък. За Фаза 3 - До края на 2010 г. все още не са изградени шумозаглушителни съоръжения.
3. Предвиденото ограждане на трасето през населените места да се изпълни комбинирано с жив плет от местни растителни видове с шумозащитен ефект, които да са устойчиви на засушаване и податливи на резитба.	За Фаза 1 и 2 - Мярката не е изпълнена - поради голямата височина на шумозащитните огради (над 3 м) и на много места липсата на свободно пространство, тя е практически неизпълнима. За Фаза 3 - До края на 2010 г. все още не са изградени шумозаглушителни съоръжения.
4. При работното проектиране да се вземат предвид предложенията на Община Димитровград за осигуряване на удобни пътно-транспортни надлези и връзки.	Към 31.12.2010 г. не е започнало проектиране на реконструкцията на гара Димитровград.
5. Да се възложи изготвянето на проект за техническа и биологична рекултивация, в който да се предвиди използването само на местни растителни видове. Препоръчва на инвеститора със съдействието на общинските администрации да бъдат извършени проучвания за възможностите за използване на излишни земни и скални маси, както от реализацията на проекта, така и от други проекти в съответния район.	Изпълнителят е водил преговори с общините за оползотворяване на излишните земни и скални маси. Към 31.12.2010 г. не е стигнато до етап рекултивация.
6. Третирането на отпадъчни води от влакове и експлоатационните пунктове да става след получаване на необходимите разрешителни документи в съответствие със Закона за водите.	НКЖИ не извършва дейности, свързани с третиране на отпадъчни води от влаковете. В момента тази мярка е неприложима.
7. При работното проектиране и строителство, определянето на местата за проходи за животни и техните размери да става след консултация със специалист зоолог. Препоръчва се изграждането на обекта да бъде съобразено с проучванията, резултатите и заключенията на проекти и програми в района, насочени към опазване на околната среда.	Изпълнителят е използвал външни експерти зоолози, както и представители на РИОСВ.  Няма информация за конфликти с други проекти и програми в района, насочени към опазване на околната среда.
8. В срок до четири месеца след сключване на договор	Изготвен е План за управление на околната среда за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>за изпълнение на обекта да се представи в РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково Програма за управление на дейностите по отпадъците за периода до завършване на строителните работи по проекта. В програмата да се включи и третиране на почвите под трасето и в обхвата на съществуващата жп линия.</p>	<p>Фаза 1 от фирма Терна АД. Планът съдържа Програма за управление дейностите по отпадъците и е съгласуван от РИОСВ - Пловдив със становище № 4062/ 20.12.2006 г. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 2 от фирма Асталди АД, който включва програма за управление на дейностите по отпадъците. Със становище № 1337/ 11.06.2008 г РИОСВ - Хасково съгласува Програмата за управление на отпадъците за участъка Първомай - Свиленград-граница”, а с писмо № 48-00-839/ 01.12.2008 г. МОСВ съгласува плана. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 3, който съдържа програма за управление на отпадъците и е съгласуван от РИОСВ - Хасково със становище № 275/ 18.02.2010г. и от МОСВ с писмо № 26-00-405/10.02.2010 г.</p>
<p>9. В срок до четири месеца след сключване на договор за изпълнение на обекта да се представи в МОСВ след съгласуване с РИОСВ - Стара Загора и ИАОС План за собствен мониторинг, съобразен с препоръките на експертите по ОВОС, дадени в т. 9 на ДОВОС и изискванията на нормативната уредба. В част „води” на плана да се включат мониторингови точки в обхвата на СОЗ при с. Чешнигирово, с. Крум, с. Бисер.</p>	<p>Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 1 от фирма Терна АД. Планът съдържа План за собствен мониторинг на подземните води в СОЗ на вододайни зони „Чешнегирово”, съгласуван от ИАОС а писмо № 26-00-4562/ 21.11.2006 г. и от БД-Пловдив с писмо № 02-4845/ 30.10.2006 г. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 2 от фирма Асталди АД. Планът съдържа План за собствен мониторинг на подземните води в СОЗ на вододайни зони „Крум” и „Бисер”, съгласуван от ИАОС а писмо № 48-00-606/ 5.02.2008 г. и от БД-Пловдив с писмо № МП-02-28/ 1.04.2008 г. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 3, който съдържа план за собствен мониторинг и е съгласуван от РИОСВ - Хасково със становище № 275/ 18.02.2010 г. и от МОСВ с писмо № 26-00-405/10.02.2010 г.</p>
<p>10. Едновременно с работното проектиране да се възложи изготвянето на План за опазване на околната среда по време на строителство и експлоатация, в който се локализиращ критичните участъци и обекти; посочат се конкретни препоръки за предотвратяване на евентуално замърсяване на околната среда и се предложат конкретни мерки за защита.</p>	<p>Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 1 от фирма Терна АД. Планът е съгласуван от РИОСВ - Пловдив със становище № 4062/20.12.2006 г. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 2 от фирма Асталди АД. Планът е съгласуван от МОСВ с писмо № 48-00-839/01.12.2008 г. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 3 и е съгласуван от РИОСВ - Хасково със становище № 275/18.02.2010 г. и от МОСВ с писмо № 26-00-405/10.02.2010 г.</p>
<p>11. Да се осигури изпълнение на препоръчаните мерки за опазване на археологическите паметници по трасето, предложени в доклада на проучвателния екип, извършил теренните обхождания по трасето на жп линията.</p>	<p>За участъците, за които има информация за потенциално наличие на археологически паметници, се правят спасителни разкопки преди началото на строителни дейности. По време на строителството е наличен експерт археолог, който извършва наблюдения и ако е необходимо спира строителството, за да се извършват спасителни дейности. За Фаза 1 и Фаза 2 са били извършени множество</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

	спасителни дейности, най-продължителните при с. Крум. По информация от НИНКИ, в периода 2004 – 2010 са проучени спасително около 28 археологически обекта, като отделните участъци са предадени поетапно с протоколи от междуведомствени комисии за реализация на инвестиционното намерение. До края на 2010 г. не са извършвани спасителни археологически разкопки по Фаза 3.
12. НКЖИ да информира писмено МОСВ, РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково за датата на сключване на договор за изпълнение на обекта не по-късно от 1 месец след това. РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково да бъдат уведомени писмено за началото на строителните работи до един месец преди това.	Такива писма са били изпратени за Фаза 1, Фаза 2 и Фаза 3.
13. След изграждане на обекта да се представи в РИОСВ - Пловдив и РИОСВ - Хасково съгласуван План за действие при аварийни ситуации.	Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 1 от фирма Терна АД, който съдържа Аварийен план за действие при разпиляване (разливи) на материали. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 2 от фирма Асталди АД, който съдържа План за действие при непредвидени екологични ситуации и инциденти. Изготвен е План за управление на околната среда за Фаза 3, който съдържа план за действие при аварийни ситуации и е съгласуван с РИОСВ - Хасково.
14. Да се представи в МОСВ необходимата информация и документация за издаване на разрешителни за ползване на воден обект и за водоползване за всеки отделен обект, съгласно Закона за водите.	Изпълнителят на Фаза 1 (Терна АД), съвместно с НКЖИ, е подготвил и подал в БД-Пловдив искания за разрешителни за всички пресичания на реки. Всички разрешителни са издадени. Изпълнителят на Фаза 2 (Асталди АД), съвместно с НКЖИ, е подготвил и подал в БД Пловдив искания за разрешителни за всички пресичания на реки. Всички разрешителни са издадени. Изпълнителят, съвместно с НКЖИ, е подготвил и подал в есичания на реки. Всички разрешителни за Фаза 3 са издадени.
<b>Решение за ОС № 67-ОС/2008 за участъка Първомай-Свиленград (не се отнася за Фаза 1)</b>	
<b>Условия по време на проектиране</b>	
1. С цел предотвратяване смъртността на бавноподвижни животни при строителството вследствие на прегазване от строителна техника, за участъците от трасето, попадащи в защитени зони, да се предвиди обезопасяването на временните пътища с преградни съоръжения за костенурки и земноводни.	Според Бенефициента, за Фаза 2 условието е изпълнено чрез оформяне на насип около временните пътища.
2. За предотвратяване фрагментацията на местообитания на видовете животни, предмет на опазване, да се предвиди в периметър (50 м) около входовете и изходите на всички прокари, водостоци и други съоръжения залесяване с подходяща растителност, позволяваща използването им от видовете, предмет на опазване.	За Фаза 2 условието е изпълнено частично след края на 2010 г.
3. С цел опазване на природни местообитания с	За Фаза 2 условието е изпълнено преди края на 2010



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



кодове: 6210*, 6220*, 91E0*, 62A0, 91AA, 91M0, 92A0, 3150, 3270, 5210, 6510, 91F0, местообитания на видове: голям тритон, червенокоремна бумка, жълтокоремна бумка, шипоопашата костенурка, шипобедрена костенурка, обикновена блатна костенурка, южна блатна костенурка ивичест смок, лалугер, ливаден дърдавец и др., да се определят предварително и съгласуват със съответната РИОСВ местата за депониране на хумус и временни пътища.	г.
<b>Условия по време на строителството и преди въвеждане в експлоатация</b>	
4. Пресичането от трасето на жп линията на малки дерета, да се извършва чрез премостване, да не се изграждат на тях прагове и баражи с цел предотвратяване на фрагментация на местообиталища на видове, предмет на опазване, за участъците от трасето, попадащи в защитени зони, при извършване на СМР.	За Фаза 2 условието е изпълнено преди края на 2010 г.
5. Депонирането на строителните материали да е в границите на сервитута на жп линията, а депонирането на земните маси да се извършва на временни депа извън границите на защитени зони.	Като цяло условието е било изпълнявано с едно изключение. Със съгласието на РИОСВ - Хасково е разрешено депонирането на хумусни маси в ЗЗ „Река Марица”: С протокол № 633/ 30.09.2009 г. от РИОСВ-Хасково констатира, че депото за хумус на фирма „Асталди Ес Пи Ей” до с. Крум се намира изцяло в ЗЗ „Река Марица”, но РИОСВ - Хасково няма данни точно там да има защитени местообитания. Няма такива случаи за други ЗЗ.
6. Да се извърши рекултивация след завършване на експлоатацията на временните пътища и депата, която да бъде извършена в подходящия вегетационен сезон с естествена, тревна растителност. Рекултивацията да се направи със засяване със смеска от диви тревни видове или със зазимяване.	За Фаза 2 условието е изпълнено преди края на 2010 г.
7. Инертните материали от старото трасе на жп линията да бъдат депонирани извън защитените зони с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.	За Фаза 2 условието е изпълнено преди края на 2010 г. Инертните материали от старото трасе са използвани за насипване на терени, а за новата призма е използван нов материал.
<b>Условия при експлоатация и извеждане от експлоатация</b>	
8. С цел възстановяване на местообитания и намаляване на негативните въздействия върху природни местообитания с кодове: 6210*, 6220*, 91E0*, 62A0, 91AA, 91M0, 92A0, 3150, 3270, 5210, 6510, 91F0 след изземване на инертните материали от стария насип на жп линията, теренът да бъде залесен и рекултивиран с естествени тревни смеси и храстови и дървесни видове (бяла и черна топола, върба, дъб)	Към 31.12.2010 г. участъка не е стигнал до етап рекултивация.
9. Рекултивацията на старото трасе на жп линията да се съгласува със съответните Регионални инспекции по околната среда и водите (РИОСВ)	Към 31.12.2010 г. участъкът не е стигнал до етап рекултивация.
10. С цел опазване на природни местообитания с кодове: 6210*, 6220*, 91E0*, 62A0, 91AA, 91M0, 92A0, 3150, 3270, 5210, 6510, 91F0 за цялото трасе, попадащо в границите на защитените зони или в	За Фаза 2 условието е изпълнено преди края на 2010 г. Няма констатирани нарушения.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

близост до тях, да не се засаждат инвазивни растителни видове (айлант, аморфа, псевдоакация, американски ясен, ясенolistен явор и др.) по насапа на жп линията.	
<b>Смекчаваци мерки</b>	
1. В Защитена зона „Марица - Първомай” в участъка от новото трасе: 204.300-204.800 - 3 бр.; 206.157 - 206.200-1 бр. ; 209.750- 210.160-4 бр.; 210.160-211.080-5 бр. Защитена зона "Река Марица" 247.100-251.000- 16 бр.; 272.000-273.373-4 бр., да се предвидят проходи за преминаване на костенурки и други малки животни, като се използват траверси с височина не по-малка от 30 см. В тези места да не се засипват с чакъл най-малко две празнини между траверсите.	В този период е водена дискусия с компетентните органи относно допустимите технически параметри находите: С писмо № 26-00-2412/03.08.2009 МОСВ разрешаваходите за дребни животни в участъка Първомай-Свиленград да са с полиетиленова тръба с ф500. Проходите следва да са на височина, която не позволява наводняване и запушване на отворите им поради свличане на земни маси. Проходите могат да бъдат реализирани и с тръби с по-голям диаметър като поне 1/3 от светлия отвор се запълни с пясък. Протокол № 283/ 29.04.2010 от РИОСВ - Хасково за проверка изпълнението на мерките по ОС-67 – не е предвидено покриване на канавката в районите находите за преминаване на костенурки и други малки животни. Влязло в Предписание № 59/ 30.04.2010 от РИОСВ - Хасково за НКЖИ.
2. В Защитена зона „Река Марица” да не се допуска изсичане на дървета извън предвиденото по проект в участъците: 245.500 - 246.180 км; 247.100 - 251.000 км; 251.840 - 253.900 км; 254.000 - 254.600 км; <b>271.520 - 272.000 км</b> ; 271.470 - 271.290 км	Мярката се отнася за Фаза 4.
3. В Защитена зона „Река Марица” в участъка от новото трасе: 254.000 - 254.600 км да се запази съществуващия ръкав на р. Марица между острова и брега чрез изграждането на мостова конструкция.	Мярката се отнася за Фаза 4.
4. В Защитена зона „Река Марица” в участъка от новото трасе: 271.520 - 272.000 км да се предвиди изкопането на нов канал между островното образуване и жп линията.	Мярката се отнася за Фаза 4.
5. В Защитена зона „Река Марица” в участъка от новото трасе: 227.560 - 228.640 км: при преминаване на влажни зони да не се предвиждат мерки за пресушаването им. В тези участъци да се изградят по възможност временни пътища обслужващи строежа на линията в границите на сервитута. Строителството и депонирането на земни маси да се извърши извън периода април-юни.	Мярката се изпълнява към края на 2010 г.
6. В Защитена зона „Река Марица” от новото трасе: 247.100 - 251.000 км да се предвиди и изпълни обезопасяване на подпорната стена в участъка 247.100 - 251.000 км с предпазна ограда, за ограничаване на достъпа на костенурки до ръба на подпорната стена. Предпазната ограда да е с минимална височина от 60 см.	Тези участъци попадат в участъка от Фаза 4 – голяма част са били обходени, когато това е било още част от Фаза 2. Протокол № 711/22.10.2009 г. от РИОСВ - Хасково – след оглед на място и на схемата с едроразмерни летнодобови дървета в района на ИП в местността „Параклиса” – дърво № 1 може да се опази, макар и частично засипано – да се назначи комисия от РИОСВ, НКЖИ, Строителен надзор и Асталди Ес Пи Ей (Изпълнител). По-голяма част от дърветата са



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

	<p>запазени, а само изсъхналите са отсечени. Като резултат РИОСВ - Хасково е прекаротектирал вековните дъбове.</p> <p>Протокол от 25.10.2010 г. от среща в НКЖИ – определени са параметрите, при които е възможно запазване на дървото. Изпълнителя трябва да предложи мерки за ограничаване растежа на кореновата система към оста на линията.</p> <p>Протокол № 243/ 15.04.2010 от РИОСВ - Хасково – маркирани са дървета за отсичане в участъка 245+500 до 246+180.</p> <p>Протокол № 337/ 25.05.2010 от РИОСВ - Хасково – маркирани са дървета за отсичане в участъка 251+840 до 253+900.</p> <p>Протокол № 338/ 26.05.2010 от РИОСВ - Хасково – маркирани са дървета за отсичане в участъка 254+000 до 254+500.</p>
<p>7. В Защитена зона „Река Марица” в участъците от новото трасе: <b>245.500-246.180 км</b>, 247.100-251.000, <b>км 251.840-253.900 км</b>, <b>254.000-254.600 км</b>, 271.520-272.000 км, 300.360-299.700 км да се организират комисии с участие на Инвеститора, Проектанта, РИОСВ, за предварително маркиране и последващ контрол на проведените сечи на дърветата предвидени за отстраняване.</p>	<p>Мярката се отнася за Фаза 4.</p>
<p>8. В Защитени зони „Река Каялнийска” и „Марица - Първомай” да не се допуска изсичане на дървета извън предвиденото по проект в участък 212.900-213.300</p>	<p>Мярката е изпълнена - по данни Доклада за мониторинг, отсечени са 5 от 12 вековни дървета.</p>
<p>9. В Защитени зони „Река Каялнийска” и „Марица - Първомай” в участъка от новото трасе-212.900-213.30 маркирането, сечите и строителството в участъка 212.900- 213.300 км да се извършат след размножителния период (октомври — февруари).</p>	<p>Мярката е изпълнена – по данни от Доклада за мониторинг от май 2011 г., дейността е извършена през зимния период.</p>
<p>10. В целия участък на новото трасе в границите на защитена зона „Марица- Първомай” да се предвиди мониторинг на гнездовите находища на ливадния дърдавец и въздействието върху видовете предмет на опазване при изграждането и бъдещата експлоатация на трасето.</p>	<p>До края на 2010 г мярката не е била изпълнена. Протокол № 283/ 29.04.2010 от РИОСВ-Хасково за проверка изпълнението на мерките по ОС-67 – не са изработени и приложени схеми за мониторинг на вида.</p> <p>Влязло в Предписание № 59/ 30.04.2010 от РИОСВ-Хасково за НКЖИ.</p>
<p>11. В защитени зона „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе: 242.080 - 242.500 км да не се допуска изсичане на дървета извън предвиденото по проект в участък 242.080-242.500 км</p>	<p>Мярката се отнася за Фаза 4.</p>
<p>12. В защитени зони „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе- 242.080 - 242.500 маркирането, сечите и строителството в участъка 242.080 - 242.500 км да се извършат след размножителния период на видовете (октомври - февруари).</p>	<p>Мярката се отнася за Фаза 4.</p>
<p>13. В защитени зони „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе- 242.080 - 242.500 да се предвиди мониторинг на гнездовите находища на</p>	<p>Мярката се отнася за Фаза 4.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Черния Щъркел и Черната каня и въздействието върху видовете предмет на опазване по време на изграждане и експлоатация на съоръжението.	
14. В защитени зони „Река Марица” и „Злато поле” в участъка от новото трасе- 242.080 - 242.500 да се организират комисии с участие на Инвеститора, Проектанта и РИОСВ за предварително маркиране на дърветата и последващ контрол върху проведените сечи на дървета предвидени за отстраняване в участъка 242.080 - 242.500	Мярката се отнася за Фаза 4.
15. В защитена зона „Река Марица” в близост до участъците от новото трасе -245.500- 246.180 км, 247.100- 251.000 км, 251.840- 253.900 км, 254.000- 254.600 км, 271.520- 272.000 км, 271.470- 271.290 км, 300.360- 299.700 да се предвиди залесяване и 3 годишно обгрижване на едроразмерни фиданки с автохтонен произход (върба, елша, бяла и черна топола) на площ равна на площта на унищожените участъци, като точния количествен и качествен състав да бъде определен според конкретните особености на мястото, за пресъздаване на хабитат 91 ЕО*.	Мярката се отнася за Фаза 4.
16. В имоти 000212, 000219, 000217, 000214, 000220, 000213, 000218, 000222, 000291, 000288, 000290 в землището на с. Сталево да се предвиди залесяване с местни видове и борба с инвазивни видове растения (айлант, аморфа, псевдоакация, американски ясен, ясенolistен явор)	До края на 2010 г. мярката не е била изпълнена. Протокол № 283/ 29.04.2010 от РИОСВ - Хасково за проверка изпълнението на мерките по ОС-67 – не са планирани дейности по залесяване (няма стартирала процедура за определяне на площи за залесяване, както и осигурен посадъчен материал). Влязло в Предписание № 59/ 30.04.2010 от РИОСВ-Хасково за НКЖИ. В предписанието още се изисква да се предвиди и планира механична борба с инвазивни видове в посочените имоти. Писмо № 91СМ-2073/06.07.2010 от НКЖИ до РИОСВ - Хасково – от изброените имоти само имоти 000.0212 и 000.0217 са засегнати от проекта, а НКЖИ има право да извършва сеч само на засегнати от ИП парцели. За тези парцели инвазивните видове са отстранени. Протокол от 29.09.2010 г. от среща с РИОСВ и ДГС Хасково – решено е ДГС да предостави терен от 250 кв.м., в близост до км 214 (подотдел 659а, землището на с. Ябълково, на границата със с. Сталево) за залесяване със семенични едроразмерни фиданки от чинар. Залесяването ще се извърши под контрола на РИОСВ-Хасково и ДГС-Хасково.
17. В имоти 117017, 000224, 000220, 1116010, 116011, 116012 в землището на Димитровград да се предвидят дейности по оптимизиране на водния режим на местообитанията на видовете.	Мярката се отнася за Фаза 4.1.
18. В 33 „Марица-Първомай” да се предвиди създаване на гора от летен дъб с площ равна на площта на унищожения участък (приблизително 1, 2 ха), в границите на защитената зона и 3 годишно обгрижване.	Мярката е изпълнена след края на 2010 г.
19. В границите на 33 „Марица-Първомай” да се	Мярката е много обща. Смята се за изпълнена за



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

предвиди прилагане на консервационни мерки за възстановяване и поддържане на природни местообитания и местообитания на видове предмет на опазване (дейности по оптимизиране на водния режим на местообитанията и залесяване с подходящи дървесни видове).	Фаза 2 – всички необходими залесявания са направени с местни видове растителност; следено е да не се допуска умишлено пресушаване на райони.
20. В ЗЗ „Марица-Първомай” да се създаде горски хабитат чрез залесяване и отглеждане на фиданки от бяла, черна топола и върба. Залесяването да се извърши под формата на биокоридори на обща площ от 2 ха на територията на защитената зона.	Мярката е изпълнена след края на 2010 г.
21. За всички засегнати зони да се предвиди мониторинг на видовете и хабитатите предмет на опазване в засегнатите защитени зони.	До края на 2010 г мярката не е била изпълнена. Протокол № 283/ 29.04.2010 от РИОСВ-Хасково за проверка изпълнението на мерките по ОС-67 – не са изработени и приложени схеми за мониторинг на вида. Влязло в Предписание № 59/ 30.04.2010 от РИОСВ-Хасково за НКЖИ.
<b>Решение за ОС № 08-ОС/13.02.2008 г. за участъка „Свиленград-граница”</b>	
<b>Условия по време на проектиране</b>	
1. След отлагане на проектното трасе да се предвиди извършването на теренно обхождане в ЗЗ с участието на специалисти по флора и фауна, които да предложат най-подходящите места за оставянето на отвори за преминаване на диви животни.	Условието е изпълнено през 2009 г. Изпълнителя, съвместно с РИОСВ - Хасково са определили местата.
2. С цел предотвратяване фрагментация на местообитанията, в работен проект да бъдат предвидени многовидови проходи (височина минимум 1.5 м, широчина 1.5 м). Техният оптимален брой да бъде съобразен с числеността на популациите на видовете, предмет на опазване на зоната.	Условието е изпълнено през 2009 г. Изпълнителя, съвместно с РИОСВ - Хасково са определили местата. Преценено е, че проектираните водостоци и прокарани ще изпълняват функциите на проходи за дребни животни.
3. Да се предвидят „пътеки” при оформянето на проходи за животни с широчина и височина над нивото на терена, позволяващи преминаването на диви животни и в периода на пълноводие или обилен дъжд.	Условието не е било изпълнено до края на 2010 г., защото строителството не е стигало до този етап.
4. Да се проектират на всеки 200 м проходи за преминаване на костенурки, ако няма друго подходящо многофункционално съоръжение или водостоци в района на защитените зони. Местоположението на проходите да бъде съобразено с теренните особености и установените пътеки на костенурките. Съоръженията да бъдат с диаметър минимум 1.5 м при кръгъл профил и 1 м при квадратен профил; при кръгла тръба дъното да бъде запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица.	Условието не е било изпълнено до края на 2010 г., защото строителството не е стигало до този участък.
5. Да се проведе подробен инструктаж на участниците в строителните и експлоатационни дейности с цел предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района.	Изпълнителят има задължение по договор да проведе такъв инструктаж. В първите 10 дни на работа в Натура зони, инструктажът се повтаря ежедневно.
6. При разработване на работния проект да се предвидят технически решения, водещи до минимизиране на насипите по трасето на жп линията	Насипите са направени в съответствие с техническите изисквания.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



в района на ЗЗ.	
<b>Условия по време на строителството и преди въвеждане в експлоатация</b>	
1. Да не се допуска изграждане на временни пътища, както и депониране на скални и земни маси в границите на ЗЗ.	При пресичане на ЗЗ площта на временните пътища е минимизирана, но временни пътища в ЗЗ са използвани – не е възможно да се изгражда жп линия без временен път. Местата за депониране на скални и земни маси са съгласувани с РИОСВ - Хасково.
2. Да не се извършва базиране на строителна техника, респ. Изграждане на временни пътища и складове, в и в близост до ЗТ, по смисъла на ЗЗТ.	Условието е изпълнено. ЗМ „Лозенски път” е единствената защитена местност, която е била засегната. Границите на тази ЗМ са били променени със Заповед на МОСВ РД-701/ 19.10.2009, така че сервитута на жп линията да е изключен от ЗМ.
3. Да се извърши рекултивация на старото трасе и временните пътища. Рекултивацията да бъде извършена с естествена растителност, чрез засяване с диви тревни смеси или чрез зачимяване.	Към 31.12.2010 г. участъка не е стигнал до етап рекултивация.
<b>Условия по време на експлоатация и извеждане от експлоатация</b>	
1. Да се осигури периодичен преглед на съоръженията (междувидовидовите проходи и проходите за костенурки) около пътното платно. При необходимост да се предприемат необходимите мерки за осигуряване на нормалната им експлоатация.	Неприложимо - обектът все още не е въведен в експлоатация.

### Констатации от обхода на обекта, извършен на 26.11.2012 г.

В съответствие с предмета и целите на ГПМОС и детайлен график за изпълнение на задачата „Дейност 2 – теренни огледи” за събиране, анализиране, оценка на информацията, формулиране на изводи и препоръки от прилагането и изпълнението на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на инвестиционния проект заложен в Решение № ОС-67/2008 г. на МОСВ на 26.11.2012 г., съвместно с представители на надзора беше извършен теренен оглед на участък в експлоатация от км 202+000 до км 211+000 на жп линията. При огледа беше установено, както следва:

#### ***А. По отношение на биоразнообразието и изпълнение на условията и мерките от Решение № ОС-67/2008 г. на МОСВ:***

По своето местоположение участъка от жп линията (км 209+000 – км 211+000) преминава през територията на Защитени зони:

- по чл. 6, ал. 1, т. 3 и 4 от ЗБР за опазване на дивите птици „Марица - Първомай” BG 0002081, която припокрива защитена зона
- по чл. 6, ал. 1, т.1 и 2 от ЗБР за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна „Река Марица” BG 0000378.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**Условие 2 от Решение № ОС-67/2008 г.** „За предотвратяване фрагментацията на местообитания на видове животни, предмет на опазване, да се предвиди в периметър 50 м около входовете и изходите на всички прокари, водостоци и други съоръжения, залесяване с подходяща растителност, позволяваща насочването на видовете, предмет на опазване”.

**Констатация:** В участъка на изградената линия от км 209+000 до км 211+000 са изградени предвидените по проекта водостоци и прокари. В тези места не са установени насаждения от храсти и дървета, които да изпълняват такава функция. Няма залесяване с растителност, която да насочва животните към прокарите.

**Условие 8 от Решение № ОС-67/2008 г.** „С цел възстановяване на местообитания и намаляване на негативните въздействия върху природни местообитания с кодове: 6210\*, 6220\*, 91ЕО\*, 62АО, 91АА, 91МО, 92АО, 3150, 3270, 5210, 6510, 91FO след изземване на инертните материали от старите насипи на жп линията, теренът да бъде рекултивиран и залесен с естествени тревни смеси, храсти и дървета (бяла и черна топола, върба дъб).

**Констатация:**

В участъка от км 209+000 до км 210+000 – старо трасе, е извършено изземване на инертните материали и извършена техническа рекултивация. Трасето е охумусено. По данни на надзора, земята е в процедура по прехвърляне към горска територия, след което ще бъде извършена и биологичната рекултивация. Мярката е съгласувана с РИОСВ - Хасково.

**Смекчаваща мярка 1 от Решение № ОС-67/2008 г.** „Да се предвидят проходи за преминаването на костенурки и други малки животни, като се използват траверси с височина не по-малка от 30 см. В тези места да не се засипват с чакъл най-малко две празнини между траверсите”.

- 33 „Марица-Първомай” в участъка от новото трасе:

- км 204+300 – км 204+800 – 3 броя;
- км 206+157 – км 206+200 – 1 бой;
- км 209+750 – км 210+160 – 4 броя;
- км 210+160 – км 211+080 – 5 броя.

- 33 „Река Марица” в участъка от новото трасе:

- км 247+100 – км 251+000 – 16 броя;
- км 272+000 – км 273+373 – 4 броя.

**Констатация:** Предписаната мярка е променена като техническо решение. За целта е извършено съгласуване на промяната от страна на НКЖИ и МОСВ. Смекчаващата мярка цели преодоляване на фрагментацията на защитената зона от трасето на жп линията и генетичната изолация на видовете от двете му страни. За целта в съответните места под трасето на жп линията е положена PVC тръба с Ø 500. В участъка на новото трасе от км



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



209+750 до км 211+080 са изградени 9 прохода от този тип, от които при терения обход бяха огледани тези:

- при км 209+750;
- при км 210+000;
- при км 210+265.

**Констатирани са следните несъответствия** от техническото решение на предписаната мярка:

- За преодоляване на отводнителните канали от двете страни на железопътното трасе от костенурките е предписано покриването им в местата на проходите с бетонови капаци, голяма част от които вече липсват (Снимка № 1 и № 2);
- Изцяло липсват насочващите оградки от растителност към проходите (Снимка № 3);
- В тръбните проходи не е положен слой от пясък или пръст (Снимка № 4);
- Входът на проход/тръбата при км 210+000 в дясно по посока Свиленград е разрушен в резултат от работата на земеделската механизация, обработваща прилежащите земи (Снимка № 5);
- Входовете/изходите на проходите са обрасли с висока тревна растителност и са трудно забележими (Снимка № 3 и 5);
- При прохода - км 209+750 в ляво по посока Свиленград е изграден голям фотоволтаичен парк, чиято ограда е на няколко метра от прохода. Същият представлява съществена фрагментация на зоната в участъка (Снимка № 6).

Предлаганата мярка за конкретния участък, независимо че фрагментира защитена зона не е адекватна. Земите от двете страни на трасето на жп линията в по-голямата си част са обработваеми земеделски земи, които не предлагат подходящи местообитания за костенурки, нито са техен трофичен хабитат.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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



*Снимка № 1: Проход за дребни животни под жсп линията при Лот 2, км 209+750 със запазено покритие над канавката*



*Снимка № 2: Проход за дребни животни под жсп линията при Лот 2, км 210+000 без покритие над канавката*





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 3: Липсват насочващи оградки от растителност към проходите*



*Снимка № 4: Липсва положен слой от пясък или пръст*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 5: Проход за дребни животни под жсп линията при Лот 2, км 210+000 в дясно по посока Свиленград. Входът на тръбата е разрушен*



*Снимка № 6: Общ вид при Лот 2, км 209+800 в посока Пловдив. На заден план се вижда голям фотоволтаичен парк, построен след изграждане на жсп линията*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

**Смекчаваща мярка 20 от Решение № ОС-67/2008 г.** В 33 „Марица-Първомай” да се създаде горски хабитат чрез залесяване и отглеждане на фиданки от бяла, черна топола и върба. Залесяването да се извърши под формата на биокоридори на обща площ от 2 ха на територията на защитената зона.

**Констатация:** Насажденията в землището на с. Крушево на площ от 4 декара са засадени 4 реда фиданки от тополи, разположени в заливната тераса на р. Марица. Фиданките са обгрижвани - земята между редовете е изорана, а около самите фиданки окопана.

**Б. По отношение на Решение по ОВОС №49-12/ 18.07.2001 г. на МОСВ за участъка „Пловдив-Свиленград”, Решение на МОСВ за потвърждаване и изменения от 30.07.2002 г. и изпълнението на мерки за защита от шум на териториите на населените места, разположени в близост до жп линията Пловдив – Свиленград**

Трасето на жп линията е разделено на четири фази:

- фаза 1 – участък с. Крумово – гр. Първомай;
- фаза 2 – участък гр. Първомай – гр. Димитровград;
- фаза 3 – участък гр. Свиленград – Граница Турция;
- фаза 4 - участък гр. Димитровград – гр. Свиленград.

Информацията се отнася до резултатите от направения теренен оглед за реализираните шумозащитни мерки в участъците от фаза 1 и фаза 2.

**Констатации:**

- Фаза 2 – Изградени са шумозащитни екрани – стени за намаляване и ограничаване на шумовото въздействие върху разположените до жп линията жилищни зони на гр. Първомай, с. Караджово, с. Скобелево, с. Ябълково и с. Крум. Екраните са метални, звукопоглъщащи, с различна височина (3 м, 4 м и 5 м) и дължина в зависимост от необходимата конкретна ефективност. Разположени са от едната или двете страни на релсовия път, според конкретното застрояване. Предвидени са врати за достъп покрай релсовия път и като аварийен изход за евакуация на пътници. Екраните са изградени по изготвени акустични проекти. Акустичните пана са производство на италианска фирма. Изпълнител е фирма „Асталди” – Италия, строител на обекта в този участък (Снимки № № 7, 8, 9, 10 и 11);
- Фаза 1 – Изградени са шумозащитни екрани – стени за намаляване и ограничаване на шумовото въздействие върху разположените до жп линията жилищни зони на с. Поповица, с. Катунца, гр. Първомай, с. Чешнигорово и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



с. Садово. Екраните са звукоотражателни, с различна височина (3 м, 4 м) и различна дължина в зависимост от конкретната ситуация. Състоят се от стоманобетонена стена (плътна част) и прозрачно полимерно пано с височина 1 м, поставено върху горната част на стената. Реализирани са по изготвени акустични проекти. За тези екрани в документацията им има сертификат за акустичните показатели съгласно БДС EN 1793 част 2 (звукоизолация). Екраните са изпълнени от гръцка фирма „Терна”, строител на обекта в този участък.

По данни на НКЖИ, след реализирането на екраните – стени, са проведени контролни измервания за нивото на шума в местата на въздействие от акредитирана лаборатория.

**Мярка т. 2 от Решението по ОВОС:** *Да се разработят индивидуални технически проекти за шумозащита в участъците и жп линията през и в близост до населените места и обекти, подлежащи на шумозащита.*

Огледани са съоръженията за шумозащита при гр. Първомай – около км 202 – на границата между Фаза 1 и Фаза 2.

**Констатации:**

Съоръженията за шумозащита са изградени според техническите проекти.

*Бяха установени следните проблеми:*

- за оградата от Фаза 1 – беше забелязано лошо изпълнение на няколко фуги между отделно отлетите части на бетонната стена; представител на местното население изрази остро недоволство срещу изградената шумозащитна ограда – Според него след изграждането на тази ограда се чувства като в затвор и че шумът е станал дори по-силен (Снимка № 12).

- за оградата от Фаза 2 на повечето места вече липсват заземяващите медни проводници, а много от аварийните врати са вече с развалени затварящи механизми и са оставени отворени, за да могат хората да пресичат жп линията през тях (Снимка № 13).

**Мярка т. 3 от Решението по ОВОС:** *„Предвиденото ограждане на трасето през населените места да се изпълни комбинирано с жив плет от местни растителни видове със шумозащитен ефект, които да са устойчиви на засушаване и податливи на резитба.”*

**Констатации:** Беше констатирано, че жив плет липсва и че мярката е наистина практически неприложима.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 7: Общ вид на жп линията в края на Лот 1 при гара Първомай. Използва се само левия коловоз. Десният ще се ползва след планираното в бъдеще удвояване на жп линията. Вдясно се вижда новоизграден шумозащитен екран*



*Снимка № 8: Шумозащитен екран в края на Лот 1 при гара Първомай. На заден план се вижда новоизграден надлез над жп линията*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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



*Снимка № 9: Общ вид при Лот 2, км 209+800 в посока Свиленград. Вижда се новоизграден надлез като е оставено място за бъдещо удвояване на жп линията*



*Снимка № 10: Общ вид на жп линията и шумозащитни екрани в началото на Лот 2 след гара Първомай*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 11: Шумозащитен екран в началото на Лот 2 след гара Първомай*



*Снимка № 12: Шумозащитен екран в края на Лот 1 при гара Първомай – състояние на фуга в бетоновата стена на шумозащитния екран*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Снимка № 13: Близък план на шумозащитен екран в началото на Лот 2 след гара Първомай. Заземителните проводници вече липсват

**Препоръки за подобряване изпълнението на проектите:**

В бъдеще (при следващи обекти) е необходимо да се контролира изготвянето на акустични проекти и точното им изпълнение, като се обърне специално внимание на изпълнението на предвидената дължина на екраните без прекъсвания. Следва също така да се обърне внимание на визията на екраните – стени и да се проведе разяснителна работа за ползата от тези съоръжения.

**2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И УСЛОВИЯТА ОТ РЕШЕНИЯТА ПО ОВОС ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ПРИОРИТЕТНА ОС 2**

Проект:	<b>Проект Доизграждане на АМ „Тракия” – Лот 2, 3 и 4</b>	
Решения по ЗООС и ЗБР:	<b>Решение от 14.12.2009 г.</b> за изменение и допълване на <b>Решения по ОВОС №13/1993 г., № 6-5/1998 г., № 7-5/1998 г.</b> - Решение № 40-ПР/2009 г за преценяване на необходимостта от ОВОС. - Решение № 89-ОС/2008 г. за ЛОТ 2 – <u>не съдържа условия и мерки.</u> - Решение № 104-ОС/2009 г. за ЛОТ 3 и ЛОТ 4	
Решение от 14.12.2009г. за изменение и допълване на Решения по ОВОС № 13/1993 г., № 6-5/1998 г., № 7-5/1998 г.	<b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2007-2010 г.</b>
1. Да се предвиди поставянето на постоянни		Проектирано и съгласувано с МОСВ. Изпълнено за с.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<i>шумозащитни прегради между жилищните терени на с. Дражево и с. Железник и строителните площадки на съответните участъци от пътя.</i>	Дражево, предстои изпълнение за с. Железник.
<i>2. Да се предвиди отвеждане на повърхностния отток от автомагистралата извън участъците за реконструкция на отводнителни и напоителни канали</i>	Предвидено в проекта
<i>3. Отводнителните водостоци да бъдат проектирани по начин, позволяващ използването им като прелазни съоръжения за земноводни, влечуги и дребни бозайници</i>	Изпълнено.
<i>4. В участъци на премостване на реките да се предвиди ограждане на пътното платно за предотвратяване излизането на дребни бозайници и екземпляри от херпетофауната</i>	Предвидено в проекта
<i>5. Строителните дейности в речните корита и по прилежащите брегове в обхвата на премостванията да се проектират и изпълнят с минимално строителство в речните корита. Да не се предвижда изграждане на допълнителни пътни или хидротехнически съоръжения (подпори, диги, укрепителни съоръжения на дъното и по речните брегове, бързоци и др.) извън тези, свързани с конструктивната им сигурност.</i>	Няма данни за прилагането на мярката. Няма данни за нарушения от проверки на РИОСВ - Стара Загора
<i>6. Да бъдат планирани насочващи ивици от високостъблена растителност в двуметровия обхват на автомагистралата, с изключение на районите с местообитание 1530, към изградените тунели, подлези и надлези за намаляване на вероятността от сблъсък на прилепи при прелитане над трасето на автомагистралата. Тези ивици дървесна растителност (за предпочитане топови насаждения) трябва да следват пътните подходи към съоръженията двуредово най-малко на 100 метра от двете страни на подхода.</i>	Изпълнено след 2010 г.
<i>7. В участъците от автомагистралата и съоръженията към нея, попадащи в зони за защита на водите - СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване на населението и минерални води, да включва съоръжения за задържане на течни замърсители, изтекли в случаи на аварии на МПС. В случаите, когато не са учредени СОЗ, проектът на трасето да бъде съгласуван с директора на съответната Басейнова дирекция и управителя на съответното „ВиК“ дружество.</i>	Всички съгласувания с ВиК и БДУВ - ИБР са извършени преди започване на строителството.
<i>8. Да се приключат специализираните археологически проучвания за издирване на археологически обекти по трасето на АМ "Тракия"</i>	Приключили. Предписанието е изпълнено. Няма данни за нарушения.
<i>9. При необходимост да се предприемат действия за получаване на разрешителни по реда на Закона за водите, вкл. по чл. 46, ал.1, т. 1, б. „а" от ЗВ за укрепване или корекция на речни легла</i>	Всички разрешителни по реда на закона за водите са издадени на етап технически проект, при представяне на цялостната документация на съоръженията и необходимите хидравлични данни. Предписанията към тях са заложени в разрешителното за строеж.
<i>10. Да се изготви схема, отговаряща на</i>	Разрешения от общините през чиято територия минава



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p><i>нормативните изисквания за управление на отпадъците, за извършване за всеки един от трите Лот-а на разделно събиране, временно разделно съхраняване и транспортиране на отпадъците, които се очаква да бъдат образувани в процеса на подготовка на обекта за строителство, неговото изграждане и експлоатация. Схемата да е съобразена с Програмата за управление на отпадъците от обекта е в нея да се определят подходящи места за изграждане на площадки, на които да се извършват:</i></p> <p><i>10.1 сепариране (сортиране) и временно разделно съхранение на отделните видове отпадъци, които ще се образуват по време на строителството и експлоатацията на обекта;</i></p> <p><i>временно разделно съхраняване на изкопни земни маси, на скалните маси и на хумусната пръст, които се очаква да се генерират при подготовката и строителството на автомагистралата.</i></p>	<p>трасето за депониране на хумус, земни маси и строителни отпадъци се издават преди издаването на Акт 2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия.</p>
<p><i>11. Да се предприемат действия за сключване на писмени договори с лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл. 12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително. Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ - Стара Загора и РИОСВ - Бургас в срок до един месец след сключването им.</i></p>	<p>Сключени са преди стартиране на строителството</p>
<p><i>12. Да се изготви план за организация на движението на обслужващия строителството транспорт с цел ограничаване на преминаването му през населени места, като се използват съществуващите главни селскостопански пътища в района и съгласуване на плана със съответните общини и кметства</i></p>	<p>ПРОТОКОЛ по образец 2А - за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия</p>
<p><i>13. Да се съгласуват с кметовете на населените места, през чиито административни територии преминава трасето на магистралата маршрутите за транспортиране на отпадъците и инсталацията/съоръжението за третирането им, съгласно чл. 18, ал. 2 от Закона за управление на отпадъците.</i></p>	<p>ПРОТОКОЛ по образец 2А - за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия</p>
<p><i>14. Да се изготви План за собствен мониторинг, съобразен с препоръките в доклада за ОВОС. Планът да се съгласува с БД „Черноморски район“, БД „Източнобеломорски район“, РИОСВ - Стара Загора и РИОСВ - Бургас. Съгласуваният план да се представи в ИАОС за утвърждаване по компетентност</i></p>	<p>Изготвен от експертите изготвили ОВОС</p>
<p><i>15. Да се актуализират ландшафтнo-устройствените проекти, в които:</i></p> <p><i>15.1 От дендрологичният състав да отпаднат предлаганите инвазивни видове американски ясен, ясенolistен явор и аморфа;</i></p> <p><i>15.2 Да се включат проекти за озеленяване,</i></p>	<p>Актуализирани са и са съгласувани с РИОСВ</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p><i>предвиждащи залесяване с местни видове дървесна и храстова растителност - бяла и черна топола, бряст, дъб, елиа, върба. Залесяването на 100 метрови ивици от дървета да не бъде осъществявано върху площи заети от рядко растително съобщество, което се препокрива с местообитание „Панонски солени стети и солени блата“ с код 1530 в землищата на с. Биково, Воденичене, Стралджа, Коньово и с. Младово. Проектите да се съгласуват с РИОСВ - Стара Загора и РИОСВ - Бургас</i></p>	
<p><i>16. Строителните работи да започнат преди размножителния сезон на повечето животински видове (от април до юни), с цел избягване нарушаването на местообитания на гнездящи птици. Подходящо е строителните дейности да започнат рано на пролет (м. февруари)</i></p>	<p>Няма информация за нарушения</p>
<p><i>17. Участъкът от км 317+000 до 319+000 да се изгражда извън периода 1 октомври -15 март с цел опазване на зимовище на корморани – ЛОТ 4</i></p>	<p>Няма информация за нарушения</p>
<p><i>18. Строителните дейности на пътното трасе да се изпълняват през светлата част на денонощието - от 07.00 ч. до 19.00 ч</i></p>	<p>Няма информация за нарушения</p>
<p><i>19. Местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци (от основата на пътя) при сухо и ветровито време да се омокрят, за да се намалят неорганизираните емисии на прах.</i></p>	<p>Няма информация за нарушения</p>
<p><i>20. Да се осигури наблюдение по време на строителните работи в границите на обект 11 от Лот 2, с цел опазване на неразкрити археологически структури</i></p>	<p>Няма информация за нарушения</p>
<p><i>21. Да се изпълни екран - паранет покрай пътното платно на автомагистралата в участъка до гр. Кермен от км 263+000 до км 264+500 срещу близките жилищни сгради (пътят е на колони). От страна на транспортния поток паранетът да бъде звукопоглъщащ – ЛОТ 3</i></p>	<p>До 2010 не е изпълнено, поради ранния етап на строителство.</p>
<p><i>22. Да се осигури повишаване на звукоизолационната способност на фасадните стени на училището в с. Дражево чрез подмяна на съществуващата дограма с нова, с подходящ индекс на звукоизолация, с цел осигуряване хигиенните норми за шум за учебните помещения.</i></p>	<p>Към 2010 г. строителството е в много ранен етап</p>
<p><i>23. При строителството на новите мостови съоръжения дейностите да се ограничават само в участъците на водните обекти, където ще се изградят устоите на съоръженията</i></p>	<p>Няма данни за нарушения за периода</p>
<p><i>24. Необходимите за целите на реализация на обекта водоземания и ползвания на воден обект, да се извършват въз основа на съответното разрешително по Закона за водите</i></p>	<p>Няма данни за нарушения за периода</p>
<p><i>25. Да не се нарушава целостта и предназначението на съществуващи хидротехнически съоръжения (диги, отводнителни канали, водопроводи и пр.)</i></p>	<p>Няма данни за нарушения за периода</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



26. Да се осигури периодично оросяване на всички строителни площадки, технологични пътища и своевременно почистване на складовете за инертни материали.	Няма данни за нарушения за периода
27. Да се създаде организация за контрол на площадките за съхранение на материалите и на техническото състояние на машинния парк, като не се допускат аварийни разливи на масла и горива. В случай на авария да се предвиди своевременно почистване	Няма данни за нарушения за периода
28. Образуваните отпадъци от обекта да се предават, въз основа на писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл. 12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително	Сключени договори за периода на строителство
29. След въвеждане в експлоатация на автомагистралата да се проведат контролни измервания на нивата на транспортния шум, достигащ до границата на жилищни територии. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при установено превишение на граничните стойности в близост до всяко от населените места, разположени до 500 м от автомагистралата, с изключение на селата в т. 1 да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на шумозащитни екрани, залесяване и др.	Обектът не е бил на етап експлоатация
<b>Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 6 от ЗООС</b>	
1. Да се проведе разяснителна кампания сред участниците в строителството с цел опазване на биоразнообразието преди започване на строителството	Проведена е от Надзора на обекта
2. Да бъдат маркирани точно маршрутите за подходите към строителните обекти на терените	Съгласувано още при акт 2а
3. В размножителният период на животните (от април до юни) максимално да се ограничава концентрацията на строителна механизация в строителните участъци.	Обектът е стартирал извън този период през 2010 г.
4. Да не се допуска преминаване на строителни и транспортни машини през реките извън технологичните изисквания на строителството	Няма данни за нарушения
5. Площадките за депониране на строителни отпадъци и за престой на строителни машини да не се разполагат в землищата на с. Биково, Воденичене и Стралджа с цел опазване на рядко растително съобщество, което се препокрива с местообитание „Панонски солени степи и солени блата“ с код 1530	Няма данни за нарушения
6. Да не се допуска депониране на инертни материали в речните корита, миене на транспортна и строителна техника в реките и каналите.	Няма данни за нарушения
7. В участъците на премостванията над реките да	Няма данни за нарушения



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<i>не се изсичат околоречните храсти по бреговете на реките</i>	
<i>8. След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места.</i>	Няма данни за нарушения
<i>9. Да се осигури редовно омокряне на пътното трасе в строителната площадка по време на работа и на местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци</i>	Няма данни за нарушения
<i>10. При извършване на строителните работи на мостовите съоръжения да не се допуска работа на неизправна техника.</i>	Няма данни за нарушения
<i>11. Да се осигури контрол за недопускане на нерегламентирано депониране на земни маси, строителни материали и отпадъци извън отредените за целта терени</i>	Няма данни за нарушения
<i>12. Да се извършва своевременно почистване на нанесени от течението материали в районите на премостванията на реките Тунджа, Мочурица и Мараи.</i>	За отчетния период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа
<i>13. Линейните ивици от високостъблена дървесна растителност да бъдат засадени към подходите на следните селскостопански надлези и подлези: Надлез при км 278+730 на селскостопански път Надлез при км 288+480 на селскостопански път Надлез при км 294+980 на селскостопански път Надлез при км 297+960 на селскостопански път Надлез при км 304+360 на селскостопански път Надлез при км 308+397 на селскостопански път Надлез при км 317+032 на селскостопански път Надлез при км 320+220 на селскостопански път Подлез при км 279+875 на селскостопански път Подлез при км 291+980 на селскостопански път Подлез при км 302+100 на селскостопански път Подлез при км 302+400 на селскостопански път Подлез при км 304+980 на селскостопански път Подлез при км 311+060 на селскостопански път Подлез при км 313+700 на селскостопански път Подлез при км 318+150 на селскостопански път Подлез при км 318+510 на селскостопански път Подлез при км 322+320 на селскостопански път – ЛОТ 4</i>	За отчетния период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа
<i>14. Осветителните тела на магистралното осветление да бъдат разположени най-малко на пет метра от банкета на пътното платно, като препоръчителната височина за тяхното инсталиране е най-малко 10 метра. В случаите, когато се налага инсталиране на осветление над пътното платно (в близост до пътни възли напр.) тази височина трябва да бъде най-малко 12 метра. Осветените рекламни билбордове трябва да бъдат</i>	За отчетния период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

<i>монтирани на минимално отстояние от 10 метра от банкета на пътното платно.</i>	
<i>15. При премостването на реките да бъдат изградени гладки отвесни обърнати в горния край към съоръженията заграждения от ситна мрежа плътно до стоманената преградна мрежа, които да прекратят достъпа на земноводни и влечуги до пътното платно.</i>	За отчетният период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа
<i>16. Да се осигури обезопасяване с предпазни мрежи (включително заешки мрежи), за всички чувствителни зони, които се засягат от трасето на автомагистралата.</i>	За отчетният период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа
17. Всички изпарителни басейни покрай магистралата да бъдат покрити отгоре с мрежа, с диаметър на отворите 2 см.	За отчетният период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа
18. Да се поставят отводнителни водостоци, които да могат да бъдат използвани като прелезни съоръжения от земноводни, влечуги и дребни бозайници, най-малко на следните участъци: км 256+650, 256+800, 256+950, 257+100, 257+250, 257+850, 258+000, 258+150, 258+300, 258+500- ЛОТ 3, от 297+500 до 299+500 ЛОТ4 - през около 150 метра. Съоръженията да са с размери минимум 1,5метра диаметър при кръгъл профил и 1 метър при квадратен профил, лек наклон от централната ос на магистралата към периферията с цел отводняване минимум 1 градус, изход 10-15 см над нивото на външната повърхност без вертикален праг (наклон до 30 градуса) с цел недопускане наводняване. При кръгла тръба дъното да е запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица, входове зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението. Минимум 10 метра периметър на съоръжението, навеждане на преградните мрежи до входа на съоръженията, навеждащи фуниеобразни съоръжения за малки животни (насипи, плътно засадена растителност), при пресичане на защитени зони по цялата дължина на преградните мрежи гъсто засаждане на ниски храсти до 50 см височина откъм магистралата и периодично остригване откъм външната страна с цел постигане на плътна визуална бариера.	За отчетният период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа
19. Да се осигури поставяне до трасето на АМ прозрачни екраниращи съоръжения при височина до 3 метра, с изрисувани или залепени на тях силуети на грабливи птици, в следните участъци: - от км 270+000 до км 277+900 ЛОТ3 - двустранно; - от км 283+500 до км 286+500 ЛОТ 4 - южно от трасето на автомагистралата.	За отчетният период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа
20. Да се поставят телени ограждения с отвор на мрежата 1 см в следните участъци: км 256+500 до км 258+500- ЛОТ 3 км 293+500 до км 295+500 км 282+000 до км 283+500 км ЛОТ4 265+000 до км	За отчетният период (2007-2010 г.) обектът не е бил в този обхват на работа



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

270+000 ЛОТ 3 км 297+500 до км 299+500 ЛОТ 4	
<b>Решение № 40-ПР/2009 г. за преценяване на необходимостта от ОВОС</b> <b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2007 - 2010 г.</b>
1. Във всички участъци около магистралата, където се извършва подмяна на съоръженията, да се поставят средства за предотвратяване сблъсъка на птици с електропреносната мрежа, представляващи полимерни изолатори върху стълбовете на електропроводите.	Изискванията са съгласувани на етап проектиране с експлоатационното дружество. Не е реализирано строителството до края на 2010 г.
2. Проектите, свързани с осъществяване на всички обекти, предвидени с инвестиционното предложение, да бъдат съгласувани с Националния институт за опазване на недвижимите културни ценности, в съответствие с изискванията на раздел V от Закона за културното наследство (ЗКН) и чл. 137, ал. 1 и чл. 169, ал.1 от Закона за устройство на територията.	Проектите са съгласувани поотделно с НИИКН при изготвянето на парцеларните планове.
<b>Решение № 89-ОС/2008 г. за ЛОТ 2 – не съдържа условия и мерки</b>	
<b>Решение № 104-ОС/2009 г. за ЛОТ 3 и ЛОТ4:</b> - BG0000441 „Река Блатница“; - BG0000418 „Керменски възвишения“; - BG0000196 „Река Мочурица“; - BG0000192 „Река Тунджа 1“; - BG0002094 „Адата-Тунджа“. <b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2007 - 2010 г.</b>
1.1. При преминаване през влажни зони, да не се допуска пресушаването им	Обектът до 2010 г. не е бил на този етап на работа
1.2. По цялата дължина на трасето, преминаващо през защитена зона BG0000441 „Река Блатница“, да се предвиди изграждане на дренажи за свободно преминаване на подпочвени води под пътно платно с цел опазване на местообитание 1530*. Местоположението им да се определи на фаза работно проектиране след консултация със специалисти в областта на фитоценологията.	Обектът до 2010 г. не е бил на този етап на работа
1.3. Да не се предвижда усвояване на допълнителни терени извън габаритите на магистралата за временни пътища, разполагане на строителна техника, депа за строителни материали и съоръжения по време на строителството	Навсякъде се е спазвала ограничителната строителна линия.
2. С цел осигуряване на миграционни коридори за земноводни, влечуги и бозайници, намаляване степента на въздействие върху местообитанията на тези видове, възпрепятстване на достъпа на екземпляри до пътно платно и намаляване на загубите в числеността им от прегазване, е необходимо в границите на защитените зони да се предвидят и изпълнят съоръженията, вкл. описаните в предложените смекчаващи мерки	Обектът до 2010 г. не е бил на този етап на работа
2.1. Ако няма предвидени друг вид проходни съоръжения, на подходящи места да се поставят под платното тръби (с диаметър 80-150 cm) за преминаване на дребни животни. Местоположението	Проектирани са на фаза технически проект и са заложили в разрешението за строителство.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



им да се определи на фаза работно проектиране след консултация със специалисти в областта на херпетофауната и бозайниците		
2.2. Проектирането на отводнителните водостоци да бъде по начин, позволяващ използването им за прелези за земноводни, влечуги и дребни бозайници	Проектирани са на фаза технически проект и са заложиени в разрешението за строителство.	
2.3. Да се предвиди ограждане на пътното платно с ефективни мрежи, вкл. и на прелезните съоръжения в критичните участъци около реките, които да не допускат излизането на дребни бозайници и екземпляри от херпетофауната	Проектирани са на фаза технически проект и са заложиени в разрешението за строителство.	
3. В участъка от трасето, преминаващ през защитена зона BG0000192 „Река Тунджа 1”, с ландшафтно-устройствен проект да се предвиди засаждане на едроразмерни фиданки от автохотни видове характерни за защитена зона (върба, елша, бяла и черна топола) и да се осигури отглеждането им най-малко три години. Да не се използват инвазивни растителни видове като айлант, аморфа, псевдоакация, американски ясен, ясенолистен явор и др.	Ландшафтните проекти са съобразени и съгласувани в РИОСВ Стара Загора.	
4. По време на строителството и експлоатацията на магистралата, да се провежда мониторинг върху състоянието на приоритетните природни местообитания 1530* и 91 ЕО*. Планът за мониторинг да бъде предварително съгласуван с ИАОС	Обектът до 2010 г. не е бил на този етап на работа	
5. Да се проектират и изградят колекторни съоръжения за повърхностни води с подходящи филтри, които да гарантират пречистването на водите до степен, отговаряща на категорията на съответната река като водоприемник (Тунджа, Блатница, Мочурица и Мараш)	Проектирани са на фаза технически проект съгласно изискванията на решението.	
<b>Смекчаваци мерки</b>	<b>Защитена зона и място на приложение</b>	
1. Изграждане на плътна вертикална трайна преграда с височина мин. 30 см с гладка повърхност от бетон, дърво и др., наклонена от магистралата навън 30-45 градуса, вкопана поне на 15 см.	В участъците на магистралата, преминаващи през защитените зони	Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство
2. Обезопасяването на АМ „Тракия” с допълнителна ситна мрежа с параметри: 2.1. Отвор на окоето на 1 см, поставена върху долните 80 см от стоманената оградна мрежа. В тези участъци долният край на мрежата трябва да бъде включен в закопан в земята бетонов зъб. 2.2. Дължината на участъците, покрити с дребна мрежа, трябва да са по 20 метра от двете страни на прелезното съоръжение. 2.3. В случаите, когато има няколко прелезни съоръжения на разстояние по-малко от 100 m едно от друго, ситната преградна мрежа трябва да покрива и малките участъци между 20 метровите	33 „Река Блатница” на югоизточния край на зоната в района на с. Биково. 33 „Керменски възвишения” от км 261+512,01 до км 264+674,82. 33 „Река Тунджа 1” от км 283+338,46 до км 286+371,15. 33 „Река Мочурица” - трите малки участъка и от км 302+038,26 до км	Изискванията са заложиени и проектирани на фаза работен проект. Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



<p>типови крила.</p> <p>2.4. В прилежащата територия до заграждението, около двата края на водостоците, оборудвани със ситна мрежа, трябва да се залесят с ниска храстова и дървесна растителност.</p>	304+961,00	
<p>3. При изграждането на прелези (сухи подлези) за дребни животни под пътното платно, да се съблюдава изпълнението на следните параметри:</p> <p>3.1. Да започват и завършват извън загражденията на магистралата в специално залесени с храсти и дърветаместа.</p> <p>3.2. Растителността да се засади в две подвеждащи крила към прелеза, които се сливат между прелеза и пътя.</p> <p>3.3. Микрорелефът на залесения терен трябва да се оформи като вал с формата на полумесец и височина 1 т. В средата на полумесеца е разположен входа на тръбата.</p>	За петте защитени зони	<p>Изискванията са заложи и проектирани на фаза работен проект.</p> <p>Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство</p>
<p>4. На 50-80 см над обичайното водно ниво на реката, по колоните на мостовете или стените на каналите, да се изградят корнизи с ширина 50 см за придвижване на животните.</p>	За всички защитени зони, в които се опазват видра	<p>Изискванията са заложи и проектирани на фаза работен проект.</p> <p>Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство</p>
<p>5. Да не се проектират и изградят допълнителни пътни и хидротехнически съоръжения (диги, укрепване на дъното и речните брегове) извън тези, свързани с конструктивната сигурност на АМ.</p>	<p>33 „Река Блатница” на югоизточния край на зоната в района на с. Биково.</p> <p>33 „Река Тунджа 1” от км 283+338,46 до км 286+371,15</p> <p>33 „Река Мочурица” - трите малки участъка и от км 302+038,26 до км 304+961,00</p>	<p>Не са проектирани и изградени такива, независимо, че обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство</p>
<p>6. Извън технологичните изисквания на строителството, да не се изградят бродове за преминаване на транспортни машини през реката. Да не се допуска миене на транспортна и строителна техника в каналите.</p>	<p>33 „Река Блатница” на югоизточния край на зоната в района на с. Биково</p>	<p>Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство</p>
	<p>33 „Река Тунджа 1” от км 283+338.46 до км 286+371.15</p> <p>33 „Река Мочурица” - трите малки участъка и от км 302+038.26 до км 304+961.00</p>	<p>Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство</p>
<p>7. По време на проектиране, строителство и експлоатацията да се предвидят мерки за предотвратяване на замърсяване на водните течения с твърди битови, строителни и производствени отпадъци. По време на експлоатацията на мостовете над реките и прилежащите им участъци от магистралата да бъдат оградени с предпазна мрежа с височина 2 м.</p>	<p>33 „Река Блатница” на югоизточния край на зоната в района на с. Биково.</p> <p>33 „Керменски възвишения”</p> <p>33 „Река Тунджа 1” от км 283+338.46 до км 286+371.15.</p>	<p>Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	33 „Река Мочурица” - трите малки участъка и от км 302+038.26 до км 304+961,00	
8. Запазване на хидроложките параметри на речното течение в зоната на мостовете на р. Тунджа, р. Мараш и р. Мочурица. Да се изградят отвесни обърнати в горния край към устоите стени на мостовете в района на р. Тунджа, р. Мараш и р. Мочурица от двете страни и поставяне на ситна мрежа плътно до стоманената преградна мрежа. Мрежите да продължават към устоите и да насочват херпетофауната към тях	33 „Река Блатница” югоизточния край на зоната в района на с. Биково. 33 „Река Тунджа 1” от км 283+338,46 до км 286+371,15. 33 „Река Мочурица”- трите малки участъка и от км 302+038.26 до км 304+961.00	Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство
9. В участъка на АМ през 33 „Адата Тунджа”, оградните съоръжения да се планират с по ситна мрежа в основата (допълнителна мрежа с по-малко око)	33 „Адата Тунджа” от км 284+128,00 до км 286+371.15	Обектът до 2010 г. не е бил на етап строителство

#### Констатации от извършения обход на обекта на 27 - 28.11.2012 г.

В съответствие с предмета и целите на ГПМОС и детайлен график за изпълнение на задачата „Дейност 2 – теренни огледи” за събиране, анализиране, оценка на информацията, формулиране на изводи и препоръки от прилагането и изпълнението на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на инвестиционния проект заложен в Решение от 14.12.2009 г. на МОСВ (осъвременен доклад по ОВОС) на 27 и 28.11.2012 г., съвместно с представители на възложителя, строителя и надзора беше извършен теренен оглед на Лот 2 „Стара Загора - Нова Загора” - 31,700 км; Лот 3 „Нова Загора – Ямбол”- 34.300 км; Лот 4 „Ямбол – Карнобат”- 49.100 км.

При обхода на обекта АМ „Тракия” в обхвата на ЛОТ 2 и ЛОТ 3, които са стартирани като строителство имат известен напредък през 2010 г., а към момента са в експлоатация от м. юни и юли 2012 г. Направен е оглед за начина на изпълнение на мерките, заложен в Решенията по ОВОС и ОС за периода на експлоатация. ЛОТ 4 в периода 2010 г. е бил изпълнен само на 1 %.

По своето местоположение участъците засягат **Защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие**

- 33 „Река Сазлийка” BG 0000425, по Директива 92/43;
- 33 „Река Блатница” BG 0000441, по Директива 92/43;
- 33 „Керменски възвишения” BG 0000418, по Директива 92/43;
- 33 „Река Тунджа 1” BG 0000192, по Директива 92/43;
- 33 „Река Мочурица” BG 0000196, по Директива 92/43;
- 33 „Адата - Тунджа” BG 0002094, по Директива 79/409.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

***По отношение на мерките в Решение от 14.12.2009 г. на МОСВ по осъвременен доклад по ОВОС касаещи биоразнообразието***

***Условие 3.*** „Отводнителните водостоци да бъдат проектирани по начин, позволяващ използването им като прелезни съоръжения за земноводни, влечуги и дребни бозайници”.

***Мярка 18.*** Да се поставят отводнителни водостоци, които да могат да бъдат използвани като прелезни съоръжения от земноводни, влечуги и дребни бозайници, най-малко на следните участъци: км 256+650, 256+800, 256+950, 257+100, 257+250, 257+850, 258+000, 258+150, 258+300, 258+500- ЛОТ 3, от 297+500 до 299+500 ЛОТ4 - през около 150 метра. Съоръженията да са с размери минимум 1,5 метра диаметър при кръгъл профил и 1 метър при квадратен профил, лек наклон от централната ос на магистралата към периферията с цел отводняване минимум 1 градус, изход 10-15 см над нивото на външната повърхност без вертикален праг (наклон до 30 градуса) с цел недопускане наводняване. При кръгла тръба дъното да е запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица, входове зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението. Минимум 10 метра периметър на съоръжението, навеждане на преградните мрежи до входа на съоръженията, навеждащи фуниеобразни съоръжения за малки животни (насипи, плътна засадена растителност), при пресичане на защитени зони по цялата дължина на преградните мрежи гъсто засаждане на ниски храсти до 50 см височина откъм магистралата и периодично остригване откъм външната страна с цел постигане на плътна визуална бариера.

***Констатации:***

Лот 4. Предписаната мярка като техническо решение е променена. За целта е извършено съгласуване на промяната от страна на АПИ и МОСВ. Сметката за мярка цели преодоляване на фрагментацията на защитените зони от трасето на магистралата и генетичната изолация на видовете от двете му страни. За целта в съответните места под трасето на строящия се магистралния участък са положени тръби с различен диаметър.

Като завършен тип съоръжение бяха огледани такива при км 286+600, 287+000 и км 289+870.

Констатирано е следното: За преодоляване на отводнителните канавки от костенурките и други дребни животни над тях са изградени лентови мостчета с ширина около 40 см с положен слой пръст до тръбния проход. В него същите са прикрепени към едната стена на тръбата на височина около половината от диаметъра ѝ. На този етап без наблюдения за поведението на животните е трудно да се прецени ефективността на този тип съоръжение (Снимка № 14).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Снимка № 14: Проход за костенурки

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

**Условие 4.** „В участъци на премостване на реките да се предвиди ограждане на пътното платно за предотвратяване излизането на дребни бозайници и екземпляри от херпетофауната”.

**Мярка 15.** При премостването на реките да бъдат изградени гладки отвесни обрънати в горния край към съоръженията заграждения от ситна мрежа плътно до стоманената преградна мрежа, които да прекратят достъпа на земноводни и влечуги до пътното платно.

**Констатации:** Извършен беше оглед на изградени мостови съоръжения по магистралата:

ЛОТ 2:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Мост над р. Азмака – км 214+400
- Мост над р. Бедечка – км 216+500
- Мост над р. Азмака – км 224+600
- Мост над р. Малка река – км 227+800

Изпълнени са заграждения от мрежи от двете страни на мостовите съоръжения. Поради протичане на ерозионни процеси по насипите (не са уплътнени и затревени) мрежите са подкопани, с което се осигурява свободен достъп на животните до пътното платно. В участъка на мостовете над р. Бедечка и р. Малка река бяха констатирани летални случаи на белки на пътното платно (Снимка № 15).



*Снимка № 15: Заграждение при р. Азмака – км 214+400*

ЛОТ 4: Мост над р. Тунджа при км 285+000. Съоръжението е изградено и са поставени загражденията от мрежи, в основата на които са изградени бетонови стенички с височина 30 см. Заедно с обстоятелството, че откосите са укрепени и затревени против ерозия, същите осъществяват своята защитна функция (Снимка № 16).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Снимка № 16: Заграждение при р. Тунджа

**Мярка 16.** Да се осигури обезопасяване с предпазни мрежи (включително заешки мрежи), за всички чувствителни зони, които се засягат от трасето на автомагистралата.

**Мярка 20.** Да се поставят телени ограждения с отвор на мрежата 1 см в следните участъци: км 256+500 до км 258+500 - ЛОТ 3; км 293+500 до км 295+500, км 282+000 до км 283+500 – ЛОТ 4; км 265+000 до км 270+000 ЛОТ 3; км 297+500 до км 299+500 - ЛОТ 4

**Констатации:** ЛОТ 3 - км 256+500 - км 258+500 и км 265+000 - км 270+000. Изградени са ограждения. В някои участъци ситната мрежа в основата на съоръжението е отнета (Снимка № 17).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 17: Липсва ситна мрежа в основата на заграждението*

**Мярка 17.** Всички изпарителни басейни покрай магистралата да бъдат покрити отгоре с мрежа, с диаметър на отворите 2 см.

**Констатации:** По трасето на ЛОТ 2 няма изпълнени изпарителни басейни. Отводнителните канавки в участъците на насипи и изкопи в по-голямата си част са затлачени от наносни и скални материали в резултат от ерозия - неукрепени и незатревени.

В участъка на ЛОТ 3 и 4 има изградени изпарителни басейни. Същите са оградени с мрежи (но не покрити) за предотвратяване достъп на дребни животни до тях (Снимка № 18).



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 18: Изпарителен басейн – ЛОТ 4 – ограден, но не е покрит*

**Лот 2 от км 210 + 100 до км 241 + 900**

- р. Азмака, км км 224+600. Има поставени ограждения при премостването, ситна мрежа от двете страни на реката около 10 м дължина (Снимка № 19).



*Снимка № 19: Заграждение със ситна мрежа в основата*





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Не е извършено уплътняване и озеленяване на ската, поради което е предизвиква ерозия и подкопаване на пътното платно и оградната мрежа. Образувани са дупки с размер около 30-40 см, които позволят навлизане на животни на пътното платно (Снимки № 20 и № 21).



Снимка № 20: Подкопаване на пътното платно вследствие ерозия на ската



Снимка № 21: Подкопаване на оградната мрежа вследствие ерозия

- р. Бедечка км 218. Не е установена ерозия. Отводнителните съоръжения са добре направени. При преминаване на оградната мрежа над отводнителните канавки се образуват отвори с височина около 50 см. На много места мрежата е надигната от долната страна, и



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



позволява безпрепятствено навлизане на животни на пътното платно (Снимки № 22 и № 23).



*Снимка № 22: Отвори между канавките и оградната мрежа, където свободно преминават диви и домашни животни*



*Снимка № 23: Летален случай от излаз на белка на пътното платно*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- р. Азмака, км 226. Няма поставени ограждения от ситна мрежа при премостването, от двете страни на реката. Голям проход с височина около 2.5 – 3 м с козирка от ламарина. Няма следи от диви или домашни животни (Снимки № 24 и № 25).



*Снимка № 24: Висок проход, височина – 2.5 до 3 м с козирка от ламарина. Не е ясно предназначението на тази козирка*



*Снимка № 25: Входа на прохода – мека кал по която няма следи домашни или диви животни*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- р. Блатница – км 241. Място за преминаване на хора и домашни животни. Отводнителните канавки завършват глухо в пръстта. Няма изпарителни басейни.

**Лот 3 от км 241 + 900 до км 277 + 597**

- Отводнителни водостоци от км 256+650 до км 258+500 и от км 297+500 до км 299+500 през 150 м.

Съоръженията са изградени, но има допуснати следните несъответствия с предвидените мерки (Снимки № 26 и № 27).

- Диаметър на съоръженията – 50 см вместо предвидените 1.5 м;
- Запълнени 2/3 с чакъл вместо с пясък или пръст.
- На места в тях има излят бетон от бетоновозите. Така направени съоръженията е съмнително дали изпълняват предназначението си.
- Ламаринените клапи над канавките в 50 % са поставени обратно. Не се почистват редовно и се затлачват.



*Снимка № 26: Излят бетон от бетоновозите*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 27: Съоръжението е запълнено с чакъл*

- Екраниращите орнитологични мрежи са поставени. Местата на поставяне имат разминаване между решението и изпълнението. Ефикасността им все още не е доказана. необходими са допълнителни наблюдения (Снимки № 28 и № 29).



*Снимка № 28: Двустранна екранираща орнитологична мрежа*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Снимка № 29: Едностранна екранираща орнитологична мрежа*

#### ***Препоръки:***

- В периода на строителството да се провежда системен контрол и консултации от биолог при изграждането на съоръженията от мерките в решенията по ОВОС и ОС, касаещи биоразнообразието. Експертът да прави ежемесечни доклади за напредъка в периода на строителство, като това ще осигури адекватност на приложението на мерките.

#### ***По отношение на мерките и условията по ОВОС по шумозащита:***

##### ***Констатации***

с. Дражево – За защита на жилищните територии на с. Дражево от към АМ „Тракия“ (ЛОТ 3) е реализиран шумозащитен екран (от км 297+360 до км 297+540). Екранът е метален, звъкопоглъщащ с акустични показатели А4 по отношение на звукопоглъщане и В3 по отношение на звукоизолация (БДС EN 1793 - 1,2). Акустичните пана са производство на фирма „Alutego“ – Полша (Снимка № 30). Проведени са контролни измервания на нивото на шума в мястото на въздействие за дневен и нощен период от специалисти на Орган за контрол от вида А към център за изпитване и европейска сертификация ЕООД гр. Стара Загора със заключение „контролираният параметър съответства на изискванията на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



Наредба № 6 , ДВ бр. 58 от 2006 г. (Протокол № Шум 00550001/18.10.2012 г. и Сертификат за контрол № 0055 – 0001 – Шум – ОКА – 18.10.2012 г.).



Снимка № 30: Звукопоглъщащ шумозащитен екран

с. Железник – ЛОТ 4 от АМ „Тракия” в чиито граници е с. Железник, към настоящия момент е в строеж. По искане на фирмата строител е изготвено становище за необходимостта от шумозащитно съоръжение, въз основа на актуални данни за отстоянието на регулацията на селото от трасето на АМ „Тракия”. Направен е извода, че не се очаква превишение на хигиенната норма за шум за жилищната територия.

*Т. 21. „.....Да се изпълни екран - парапет покрай пътното платно на автомагистралата в участъка до гр. Кермен от км 263+000 до км 264+500 срещу близките жилищни сгради (пътят е на колони). От страна на транспортния поток парапетът да бъде звукопоглъщащ”.*

Трасето на магистралата (ЛОТ 3) в участъка на гр. Кермен минава в траншея покрай керменските възвишения (от км 263+000 до км 264+500). Не е необходимо изпълнение на предвидения екран – парапет покрай пътното трасе. В оформилата се в траншеята пролука между две от възвишенията е изпълнен шумозащитен екран с височина около 2.3 м – строителен панел на Metallougia Thessalias S.A, съгласно ISO 9001. Няма информация за наличие на акустичен проект или сертификат за акустични показатели (звукоизолация).

*Т. 22. „.....Да се осигури повишаване на звукоизолационната способност на фасадните стени на училището в с. Дражево чрез подмяна на съществуващата дограма с нова, с*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*подходящ индекс на звукоизолация, с цел осигуряване хигиенните норми за шум за учебните помещения....”*

Предписаната мярка е изпълнена.

*Т. 29. „..... След въвеждане в експлоатация на автомагистралата да се проведат контролни измервания на нивата на транспортния шум, достигащ до границата на жилищни територии. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при установено превишение на граничните стойности в близост до всяко от населените места, разположени до 500 м от автомагистралата, с изключение на селата в т. 1 да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на противощумни огради, залесяване и др....”*

По информация на РИОСВ – гр. Стара Загора, към настоящия момент предвиденият мониторинг не е изпълнен.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



### ***По отношение на рекултивацията и защита от ерозионни процеси***

***Т. 15.*** „.....Да се актуализират ландшафтно-устройствените проекти, в които:

***15.1.*** От дендрологичният състав да отпаднат предлаганите инвазивни видове американски ясен, ясенolistен явор и аморфа;

***15.2.*** Да се включат проекти за озеленяване, предвиждащи залесяване с местни видове дървесна и храстова растителност - бяла и черна топола, бряст, дъб, елиа, върба. Залесяването на 100 метрови ивици от дървета да не бъде осъществявано върху площи заети от рядко растително съобщество, което се препокрива с местообитание „Панонски солени степи и солени блата" с код 1530 в землищата на с. Биково, с. Воденичене, гр. Стралджа, с. Коньово и с. Младово.

*Проектите да се съгласуват с РИОСВ - Стара Загора и РИОСВ – Бургас.....”.*

### ***Констатации:***

При обхода на терена беше установено наличие на ерозионни процеси по откосите на пътното тяло, крайпътни окопи с компрометирано заустване и следи от обслужващи пътища, където не е извършена подходяща рекултивация.

1. По протежение на ЛОТ 2 на много места беше забелязано наличие на браздова и ровинна ерозия, която е довела и до запълване и затлачване на крайпътните окопи със свлечените материали от насипа (Снимки № № 31, 32, 33, 34 и 35). Банкетите и откосите са укрепени и заскалени само в ЛОТ 3 (Снимка № 36).

*Фактология* относно ЛОТ 2 на АМ „Тракия”, касаеща описаната констатация:

- Съгласно наличната архивна документация е съгласуван ландшафтен проект и са извършени рекултивационни мероприятия в края на строителството.
- Отсечката е пусната в експлоатация през юни 2012 г., когато е приета без възражения, вкл. от директора на РИОСВ – Стара Загора, което предполага, че към момента вида на съоръжението е отговарял на нормативните изисквания.
- От направените снимки се вижда, че на места ерозията е подкопала включително и асфалта, като в същото време ясно се вижда и дебелината и наличието на укрепващ откоса слой, което не е попречило на проявата на дълбока rovина.
- Не се забелязва наличие на озеленяване, затревяване или ландшафтно оформяне на откосите;
- 2012 година е характерна с много сухо и горещо лято и суха есен и не може да се твърди, че е имало обилни валежи или бедствено положение в района.

*Причини* (единично или комплексно възникнали) за появата на проблема:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Извършеното озеленяване не е било поддържано след въвеждане на пътя в експлоатация (заложено в ландшафтно-озеленителния проект) и вследствие сухото и горещо време растителната покривка не се е развила и е изсъхнала.
- Не е спазена технологията при строителството и повърхността на откоса на е била достатъчно уплътнена за да издържи на натоварването от пътя и гравитачните сили действащи върху материала в откоса;
- Вследствие на съкратени срокове, някои от довършителните дейности, към които се отнася и озеленяването на откосите са били извършени проформа или изобщо не са извършени от строителя и с това са осигурили начало на ерозионни процеси от момента на приключване на строителната дейност.

*Последствия:*

- Разрушаване на пътното тяло, вследствие на постепенното унищожаване на откосите от ерозионни процеси в различна степен – браздова, ровинна, овражна;
- Необходимост от спешни и аварийни ремонти за поддържане на пътя;
- Оскъпяване на обекта, вследствие на аварийни ремонти.



*Затлачена и запълнена с материали от откоса канавка ЛОТ 2 на АМ „Тракия”  
Снимка № 31*



*Овражна ерозия при моста на р. Азмак.  
Вижда се укрепителния слой на насипа.  
ЛОТ 2 на АМ „Тракия” Снимка № 32*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



*Затлачена канавка и следи от браздова  
ерозия по Лот 2 на АМ „Тракия”  
Снимка № 33*



*Канавка, завърриваща в равна част на  
терена (преди надлез), която няма къде да  
отведе водата – ЛОТ 2 на АМ „Тракия”  
Снимка № 34*



*Снимка № 35: Банкети и откоси ЛОТ 2*



*Снимка № 36: Банкети и откоси ЛОТ 3*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



2. Друг проблем е, че част от крайпътните окопи завършват в равен терен и не заустват в суходолие или водосток. В някои случаи канавките завършват „неочаквано“ в насипа или в подножието на надлезите. Така изградени канавките от една страна подкопават насипа, а от друга компрометират собствената си цялост (Снимка № 37).

*Причини:*

- Неспазена технология при изпълнението;
- Съоръженията, отвеждащи дъждовните води, най-вероятно са изградени по „типов“ проект, който не е подходящ за прилагане по цялата дължина на трасето;
- Слаб контрол от страна на Надзора;
- Недовършен дейности вследствие съкратени срокове за извършване на строителството.

*Последствия:*

- задържане на дъждовна и снежна вода в канавката;
- затлачване на канавката;
- оводняване (замочуряване) на терена в края на канавката и около пътното тяло, както и оводняването на същото.



*Снимка № 37: Крайпътен окоп завършващ в равен терен*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



### Препоръки:

- Да се прави периодична проверка по изпълнението на ландшафтния проект съвместно с независим от надзора и строителя еколог в периода на реализацията му върху откосите.

*Мярка 8. „ ..... След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места.....”.*

**Констатации:** Предписаната мярка, като изпълнение не е спазена напълно в обхвата на ЛОТ 2.

Констатирано е следното: В определени участъци от ЛОТ 2 **местата, използвани за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, не са почистени и възстановени напълно.**

### Препоръки

Включване на еколог към екипа за управление на проектите, който да осъществява наблюдение и контрол, които да бъдат отразявани в ежемесечни доклади до Възложителя, относно спазването на мерките от ОВОС, както и за извършване на всички дейности свързани с опазване на околната среда, вкл. рекултивационните мероприятия. Докладите да бъдат свеждани до знанието и даване за изпълнение на надзора по строителството, за предотвратяване на бъдещи проблеми и/или нарушения.

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

Проект:	<p>Разширение на метрото в София: Етап I - Централен участък от Линия 2: „Пътен възел Надежда (МС 5-II) – Централна жп гара – пл. Света Неделя – бул. „Черни връх” (МС 11-II); ЕТАП II - Включва два лота: Лот 1 - участък от Линия 2 „ж.к. Обеля – ж.к. Надежда – Пътен възел Надежда”; Лот 2 - участък от Линия 1 „ж.к. Младост 1 - Младост 3 - бул. Цариградско шосе” (част от трасето „Младост - Дружба - Летище”)</p>
---------	--



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

Решения по ЗООС и ЗБР:	Има издадени от РИОСВ - София: •Решение № СО-60-ПР/2007 г. за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда инвестиционно предложение: „Участък от П-ри метродиаметър - от надлез „Надежда” до кръстовище на бул. „Джеймс Баучер” и бул. „Черни връх” <b>за Лот 1</b> Решение № СО-55-ПР/2009 г. за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда инвестиционно предложение: Изграждане на П-ри метродиаметър - участък ж.к. „Обеля” пътен пъзел „Надежда” <b>за Лот 2:</b> Решение за ОВОС № СО-172-ПР/2006 г. „да не се извършва ОВОС” Решение № СО-35-ОС/2010 г. на директора на РИОСВ - София за преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие, с което се съгласува инвестиционното предложение.
Проект:	Разширение на метрото в София: <b>Етап I - Централен участък от Линия 2: „Пътен възел Надежда (МС 5-II) – Централна жп гара – пл. Света Неделя – бул. „Черни връх” (МС 11-II);</b> <b>ЕТАП II - Включва два лота: Лот 1 - участък от Линия 2 „ж.к. Обеля – ж.к. Надежда – Пътен възел Надежда”;</b> <b>Лот 2 - участък от Линия 1 „ж.к. Младост 1 - Младост 3 - бул. Цариградско шосе” (част от трасето „Младост - Дружба - Летище”)</b>
Решения по ЗООС и ЗБР	Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-172-ПР/2006 на РИОСВ - София – да не се извършва ОВОС, с условия в предупредителен протокол Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-60-ПР/2007 г. на РИОСВ - София – да не се извършва ОВОС, с условия в предупредителен протокол Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-55-ПР/2009 г. на РИОСВ - София – да не се извършва ОВОС, с условия в предупредителен протокол
<b>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-172-ПР/2006 – предупредителен протокол</b> <b>Условия/Мерки</b>	<b>Изпълнение на условиято/мярката и установени нарушения за периода 2007-2010 г.</b>
1. Проектът за „Разширение на метрото от МС 13 в ж.к. „Младост I” през ж.к. „Дружба” до новия терминал Летище София” да бъде съобразен със заложените в информацията за преценяване необходимостта от ОВОС мерки за намаляване на вредните въздействия върху човешкото здраве и околната среда.	Всички мерки от предупредителния протокол са заложили в разрешителното за строителство и се изпълняват в съответните етапи от строеж и експлоатация.
2. Да се проучи техническото състояние на канализационните колектори в близост до трасето на метрото и възможността за заустване на отпадъчните води от новоизграждащите се участъци	Изпълнено преди началото на строителството с цел съгласуване със съответните експлоатационни дружества на територията на общината
3. Местата на заустване на отпадъчните води формирани по време на строителство и експлоатация в градската канализационна мрежа да се съгласуват със „Софийска вода”	Всички съгласувания със „Софийска вода” АД се извършват преди започване на строежа.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



АД	
4. При необходимост да се проведат допълнителни хидрогеоложки и инженерно геоложки проучвания в района в близост до езерото в кв. Дружба /МС 20 и МС 21/	Към 2010 г. строителството не е стигнало до този етап
5. При използване на друг източник на вода за технологични нужди освен заложения в инвестиционното предложение - градска водопроводна мрежа да се спазват изискванията на Закона за водите /ДВ бр. 67/1999 г./ и Наредба № 1 /ДВ бр. 57/2000 г./ за издаване на съответните разрешителни	Не са ползвани други водоизточници, освен съгласуваните със „Софийска вода” АД
6. Проектните разработки да бъдат съобразени с становището на Ядрената научно-експериментална база (ЯНЕБ), като се предвидят конкретни мерки	При приложената технология на строителство на тунелите и релсовия път вибрациите са в ограничен радиус с не са заплаха за съоръженията на Атомния център. Няма предписания и изисквания от него.
7. Възложителя да определи места за събиране и временно съхраняване на отпадъците, които се формират и да се съобрази с изискванията на чл. 18, ал.2 и чл. 19 от Закона за управление на отпадъците -ЗУО (ДВ бр. 86/2003 г.), като представи съгласуван с кмета на общината маршрут за транспортирането на отпадъците	<p>Всички съгласувания за отпадъците и маршрута се извършват по изискванията на Наредба № 3 от 31 юли 2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството, гл. II, чл. 7 и протоколи по приложение 1 (ПРОТОКОЛ за предаване и приемане на одобрения проект и разрешение за строеж) и Приложение 2а (ПРОТОКОЛ за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво за строежи на техническата инфраструктура) , където по нормативни изисквания се описват:</p> <p>1.1. Разрешение за строеж № (главен архитект на община/район, МРРБ, областен управител) заверено, че е влязло в сила, от органа, който го е издал.</p> <p>1.2. За заемане на тротоар (част от него и/или част от уличното платно) (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.3. За преминаване на строителна и транспортна техника през централни градски части и др. зони с ограничен режим за преминаване: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.4. За ограждане на строителната площадка с временна плътна ограда с височина ..... м, разположена по страничните регулационни линии (имотни граници) и спрямо уличната регулационна линия съгласно скица № ..... от ..... г., издадена от</p> <p>1.5. За извозване на хумус: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.6. За извозване на земни маси: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.7. За извозване на строителни отпадъци: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.8. За изкореняване (отсичане) на съществуващи дървета и др.: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>2. Изходните точки на външните връзки със съществуващата техническа инфраструктура са:</p> <p>2.1. За временен водопровод:..... съгласно.....</p> <p>2.2. За временна канализация:.....съгласно.....</p> <p>2.3. За временно ел. захранване:..... съгласно.....</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

	<p>3. Описание на строителната площадка: (окомерна скица на площадката) 3.1.(прави се подробен опис на състоянието на строителната площадка) 3.2.(описват се налични в зоната на строителната площадка строежи, действащи надземни и подземни съоръжения и комуникации, които подлежат на преместване) 3.3.(описание на постройките, подлежащи на събаряне; на съоръжения, подлежащи на преместване; на насаждения, подлежащи на изкореняване и изсичане) 3.4.(описва се как ще се осъществява достъпът до строителната площадка) 3.5.(други) 4. Състоянието на околното пространство е: (описва се състоянието - поземлени имоти, терени, зелени площи, улици, тротоари) 5. Предвидени мерки в плана за безопасност и здраве за осигуряване на безопасни и здравословни условия</p>
8. С цел възстановяване на екологичното равновесие да се разработи проект за ландшафтно оформяне, благоустрояване и озеленяване на площите по трасето на метрото и около всяка метростанция	Изпълнено за всяка метростанция и местата ,където метрото е надземно.
9. Да се уведоми РИОСВ - София за началото на работите по подготовка на строителните площадки за строителство на метростанциите	Изпълнено.
10. Всички строителни дейности да бъдат извършвани при спазване на изискванията на чл. 18 от Закона за паметниците на културата и музеите	Проектът за трасе и профил на участъка е съгласуван с Национален институт за паметниците на културата през месец февруари 2007 г. Предвидените мерки за спазване изискванията на НИПК са включени в тръжната документация
11. Отсичането на дълготрайна дървесна растителност да се извършва, само след издаване на разрешение от компетентните органи	Съгласувано със „Зелени системи” още при започване на строителството – протокол по приложение 2а „вж. т. 7 от табл.)
12. Почистването на химическите тоалетни да се извършва от лицензирани фирми, които имат сключен договор с предприятието експлоатиращо канализационната мрежа на гр. София	Задължение на строителите, съгл. ПБЗ, приет при откриване на строителната площадка и определяне на строителна линия с Протокол по прил. 2а.
13. Да се предвидят необходимите мерки за недопускане замърсяването на повърхностните и подземни води от транспортната и строителна техника на строителните площи	Няма данни за допуснати замърсявания на обектите.
14. Да не се допуска разлив на масла и горива от строителната механизация и транспорта по време на строителството	Няма данни за разливи на масла и горива по време на строителството.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

15. Да се възстановяват засегнатите по време на строителство съществуващи водоземни съоръжения	Няма данни за засегнати водоземни съоръжения.
16. С цел недопускане на неорганизиран емисии, площадката да се поддържа чиста, при сухо и ветровито време да се оросява. Строителната техника да се поддържа в добро техническо състояние	Няма данни за нарушения.
17. Да се изпълнят условията на чл. 18, ал. 1 и ал. 2 от Закона за управление на отпадъците - ЗУО (ДВ бр. 86/2003 г), за третирането и транспортирането на строителните отпадъци, като транспортната схема за движение на товарните автомобили и строителната техника се определи от Кмета на Столична община	Вж. т. 7 от табл.
18. Да се сключи договор с предприятието експлоатиращо водопроводната и канализационна мрежа на гр. София за ползване на вода за питейно-битови и противопожарни нужди	Договорите се сключват при съгласуване на проектите със „Софийска вода” АД, преди стартирането на строителството. (Вж. т. 7 от табл.)
19. Да се сключи договор с предприятието експлоатиращо канализационната мрежа на гр. София за заустване на всички отпадъчни води от метростанциите, условно чистите от измиване на метротунела и повърхностните води от открития участък	За временно заустване на отпадни води в открити канали и реки по време на строителството са правени съгласувания по надлежния ред с Басейнова дирекция. Всички останали зауствания са съгласувани със „Софийска вода” АД още преди стартиране на строителството.
20. Да се изготви и представи в РИОСВ - София за съгласуване „План за собствен мониторинг по компоненти”, разработен съгласно изискванията на действащата нормативна уредба по опазване на околната среда	Планът е съгласуван още при стартиране на строителството.
21. Да се изготви план за действие при аварийни ситуации, съгласуван с компетентните органи, в който са предвидени конкретни мерки за опазване на околната среда	Изготвен и предоставен в РИОСВ – София. Няма данни за нарушения.
22. Възложителя да представи информация за количеството и вида на производствените и опасните отпадъци, които ще се образуват след реализация на	Представена при кандидатстването за разрешение за депониране на отпадъци пред кмета на гр. София на основание чл. 15, ал. 1, т. 3 и чл. 43 от ЗООС и Наредбата за управление на отпадъците на територията на община София



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



инвестиционния проект, съгласно чл. 7 от Закона за управление на отпадъците	
23. Преди назначаването на държавна приемателна комисия за въвеждане на строежа в експлоатация да се спазят изискванията на чл. 12 от Закона за управление на отпадъците - ЗУО (ДВ бр. 86/2003 г.)	Вж. т. 7 от табл.
24. Заустването на отпадъчни води и условно чисти в градската канализационна мрежа да се извършва на база сключен договор с експлоатиращото предприятие	Вж. т. 19 от табл.
25. Да не се допуска шумово замърсяване над пределно допустимите норми, съгласно изискванията на Закона за защита от шума в околната среда /обн. ДВ бр. 74/2005 г./	„Метрополитен“ ЕАД възлага с договор на акредитирана лаборатория (на НИСИ) периодично измерване на вибрации и ниво на шума, съгласно разработен план във връзка с експлоатацията на метрото
26. Да не се допуска нивото на вибрации да е по-високо от естествения вибрационен фон	Нивото на вибрации е под нормата, поради техническо изпълнение на трасето с гумени маншони под траверсите
27. Отпадъците формирани по време на експлоатация на обекта да се третира и транспортира, съобразно с изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни документи	Изпълнено
28. Резултатите от собствения мониторинг да се представят в РИОСВ - София в началото на всяка календарна година	Няма данни за нарушения на изискването
<b>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-60-ПР/2007 г. – предупредителен протокол</b>	
1. Проектът за „Участък от II <sup>pn</sup> метродиаметър - от надлез „Надежда“ до кръстовище на бул. „Джеймс Баучер“ и бул. „Черни връх“ да бъде съобразен със заложените в информацията за преценяване необходимостта от ОВОС мерки за намаляване на вредните въздействия върху човешкото здраве и околната среда	Всички мерки от предупредителния протокол са заложи в разрешителното за строителство и се изпълняват в съответните етапи от строеж и експлоатация.
2. Да се съгласуват с експлоатационното предприятие всички новопроектирани временни и постоянни водопроводни и противопожарни отклонения от магистрални	Изпълнено преди началото на строителството с цел съгласуване със съответните експлоатационни дружества на територията на общината



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



водопроводи	
3. Да се съгласуват с експлоатационното предприятие местата на заустване на отпадъчните води формирани по време на строителство и експлоатация в канализационната мрежа на гр. София	Всички съгласувания със „Софийска вода” АД се извършват преди започване на строежа.
4. Да се предвидят съоръжения за пречистване на въздуха в метростанциите след приключване на строителните работи и въвеждане на обектите в експлоатация	Изпълнено.
5. При използване на друг източник на вода за технологични нужди освен заложените в инвестиционното предложение - градска водопроводна мрежа да се спазват изискванията на Закона за водите /ДВ бр. 67/1999 г./ и Наредба № 1 /ДВ бр. 57/2000 г./ за издаване на съответните разрешителни	Осъществяването на проекта в отчетения период не е наложил използване на вода от друг водоизточник, освен съгласуваните със „Софийска вода” АД.
6. При нарушаване на корекцията на р. Владайска в района на бул. „Сливница” и Львов мост да се спазят изискванията на Закона за водите /ДВ бр. 67/1999 г./ за издаване на съответните разрешителни за ползване на повърхностен воден обект	Изпълнено.
7. Изместването на новите трасета на водопроводи и канализационни колектори от изградената инфраструктура, да се съгласува със съответните компетентни органи	Изпълнено преди началото на строителството с цел съгласуване със съответните експлоатационни дружества на територията на общината
8. Възложителя да определи места за събиране и временно съхраняване на отпадъците, които се формират и да се съобрази с изискванията на чл. 18, ал. 2 и чл. 19 от Закона за управление на отпадъците -ЗУО (ДВ бр.86/2003г), като представи съгласуван с кмета на общината маршрут за транспортирането на отпадъците	Всички съгласувания за отпадъците и маршрута се извършват по изискванията на Наредба № 3 от 31 юли 2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството, гл. II, чл. 7 и протоколи по приложение 1 (ПРОТОКОЛ за предаване и приемане на одобрения проект и разрешение за строеж) и Приложение 2а (ПРОТОКОЛ за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво за строежи на техническата инфраструктура) , където по нормативни изисквания се описват: 1.1. Разрешение за строеж № (главен архитект на община/район, МРРБ, областен управител) заверено, че е влязло в сила, от органа, който го е издал. 1.2. За заемане на тротоар (част от него и/или част от уличното платно) (№/дата, издадено от ...) 1.3. За преминаване на строителна и транспортна техника през централни градски части и др. зони с ограничен режим за преминаване: (№/дата, издадено от ...)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	<p>1.4. За ограждане на строителната площадка с временна плътна ограда с височина ..... м, разположена по страничните регулационни линии (имотни граници) и спрямо уличната регулационна линия съгласно скица № ..... от ..... г., издадена от 1.5. За извозване на хумус: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.6. За извозване на земни маси: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.7. За извозване на строителни отпадъци: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.8. За изкореняване (отсичане) на съществуващи дървета и др.: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>2. Изходните точки на външните връзки със съществуващата техническа инфраструктура са:</p> <p>2.1. За временен водопровод:..... съгласно.....</p> <p>2.2. За временна канализация:.....съгласно.....</p> <p>2.3. За временно ел. захранване:..... съгласно.....</p> <p>3. Описание на строителната площадка: (окомерна скица на площадката)</p> <p>3.1.(прави се подробен опис на състоянието на строителната площадка)</p> <p>3.2.(описват се налични в зоната на строителната площадка строежи, действащи надземни и подземни съоръжения и комуникации, които подлежат на преместване)</p> <p>3.3.(описание на постройки, подлежащи на събаряне; на съоръжения, подлежащи на преместване; на насаждения, подлежащи на изкореняване и изсичане)</p> <p>3.4 (описва се как ще се осъществява достъпът до строителната площадка)</p> <p>3.5.(други)</p> <p>4. Състоянието на околното пространство е: (описва се състоянието - поземлени имоти, терени, зелени площи, улици, тротоари)</p> <p>5. Предвидени мерки в плана за безопасност и здраве за осигуряване на безопасни и здравословни условия</p>
<p>9. С цел възстановяване на екологичното равновесие да се разработи проект за ландшафтно оформяне, благоустрояване и озеленяване на площите по трасето на метрото и около всяка метростанция</p>	<p>Изпълнено за всяка метростанция и местата ,където метрото е надземно.</p>
<p>10. Да се уведоми РИОСВ-София за началото на работите по подготовка на строителните площадки за строителство на метростанциите</p>	<p>Изпълнено.</p>
<p>11. Всички строителни дейности да бъдат извършвани при спазване на изискванията на чл. 18 от Закона за паметниците на културата и музеите</p>	<p>Проектът за трасе и профил, е съгласуван с Национален институт за паметниците на културата. Предвидените мерки за спазване изискванията на НИПК са включени в тръжната документация</p>
<p>12. Отсичането на дълготрайна дървесна растителност да се извършва, само след издаване на разрешение от компетентните органи</p>	<p>Изпълнено.</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

13. Почистването на химическите тоалетни да се извършва от лицензирани фирми, които имат сключен договор с предприятието експлоатиращо канализационната мрежа на гр. София	Задължение на строителите, съгл. ПБЗ, приет при откриване на строителната площадка и определяне на строителна линия с Протокол по прил. 2а.
14. Да не се допуска замърсяване на повърхностните, подземни води и минерални находища от транспортната и строителна техника на строителните площи	Няма данни за допуснати замърсявания на обектите.
15. Да не се допуска зареждане и разливи от горива и смяна на масла в сервитута на новоизграждащите се метростанции	Няма данни за разливи на масла и горива по време на строителството
16. Да се осигури нормална проводимост на река Владайска по време на изпълнение на строително-монтажните работи на реката в участъка между бул. "Сливница" и Лъвов мост	Няма данни за нарушения на изискването
17. С цел недопускане на неорганизиран емисии, площадката да се поддържа чиста, при сухо и ветровито време да се оросява. Строителната техника да се поддържа в добро техническо състояние	Няма данни за нарушения.
18. Да не се допуска надвишаване на шумовите нива при работа на машините и обслужващия автотранспорт на площадките по време на строителните работи	Няма данни за нарушения.
19. Наличният хумус на терена, където се предвижда застрояване, да се отнеме и оползотвори в съответствие с изискванията на Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт (ДВ бр.89/1996г., изм. бр.30/2002г.).	Изискванията на Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт, са спазени
20. При изкопните работи да не се допуска възникване и развитие на ерозионни процеси. Да се предвидят противоерозионни мерки, съгласно действащата Наредба № 1/12.01.2004г. за борба с ерозията	Няма данни за нарушения на изискването
21. Да не се допуска замърсяване на прилежащите терени с битови, строителни отпадъци и земни	Няма данни за нарушения.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



маси при строителството на обекта	
22. Да се изпълнят условията на чл.18, ал.1 и ал.2 от Закона за управление на отпадъците - ЗУО (ДВ бр.86/2003г.), за третирането и транспортирането на строителните отпадъци, като транспортната схема за движение на товарните автомобили и строителната техника се определи от Кмета на Столична община	Вж. т. 8 от табл.
23. Да се сключи договор с предприятието експлоатиращо водопроводната мрежа на гр. София за ползване на вода за питейно-битови и противопожарни и технологични нужди.	Договорите се сключват при съгласуване на проектите със „Софийска вода” АД, преди стартирането на строителството. (Вж. т. 8 от табл.)
24. Да се сключи договор с експлоатационното предприятие за заустване на всички отпадъчни води от метростанциите, условно чистите от измиване на метротунела и повърхностните води от открития участък, в съответните канализационни клонове, свързани със СПСОВ кв. "Бенковски"	За временно заустване на отпадни води в открити канали и реки по време на строителството са правени съгласувания по надлежния ред с Басейнова дирекция. Всички останали зауствания са съгласувани със „Софийска вода” АД още преди стартиране на строителството.
25. Да се изготви и представи в РИОСВ-София за съгласуване „План за собствен мониторинг по компоненти”, разработен съгласно изискванията на действащата нормативна уредба по опазване на околната среда	Планът е съгласуван още при стартиране на строителството.
26. Да се изготви план за действие при аварийни ситуации, съгласуван с компетентните органи, в който са предвидени конкретни мерки за опазване на околната среда	Изготвен и предоставен в РИОСВ – София. Няма данни за нарушения.
27. Преди назначаването на държавна приемателна комисия за въвеждане на строежа в експлоатация да се спазят изискванията на чл. 12 от Закона за управление на отпадъците - ЗУО (ДВ бр.86/2003г.)	Вж. т. 8 от табл.
28. Заустването на отпадъчни води от всички новоизградени метростанции да се извършва на база сключен договор с експлоатиращото предприятие	Вж. т. 24 от табл.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

29. Почистването на пречиствателните съоръжения за отпадъчни води - каломаслоуловители да се извършва от фирми, които имат сключен договор със „Софийска вода” АД за приемане на утайките в СПСОВ кв. „Бенковски”	Изпълнено.
<b>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № СО-55-ПР/2009 г. – предупредителен протокол</b>	
1. Да не се превишават граничните стойности на нива на шум, регламентирани в Наредба № 6/2006 г. за показатели на шума в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните показатели за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредни ефекти от шума върху здравето на населението (ДВ, бр. 58/2006 г.).	„Метрополитен” ЕАД възлага с договор на акредитирана лаборатория (на НИСИ) периодично измерване на вибрации и ниво на шума, съгласно разработен план във връзка с експлоатацията на метрото
2. Да се съгласуват с експлоатационното предприятие всички новопроектирани временни и постоянни водопроводни и противопожарни отклонения от магистрални водопроводи	Изпълнено преди началото на строителството с цел съгласуване със съответните експлоатационни дружества на територията на общината
3. Да се съгласуват с експлоатационното предприятие местата за заустване на отпадъчните води, формирани по време на строителството и експлоатацията в канализационната мрежа на гр. София	Всички съгласувания със „Софийска вода” АД се извършват преди започване на строежа.
4. При преминаване на метротунела на водни обекти да се спазят изискванията на Закона за водите (ДВ, бр. 67/1999 г) за издване на съответните разрешителни за ползване на повърхностен воден обект	Изпълнено.
5. Изместването на новите трасета на водопроводи и канализационни колектори от изградената инженерна инфраструктура, да се съгласуват със съответните компетентни органи	Изпълнено преди началото на строителството с цел съгласуване със съответните експлоатационни дружества на територията на общината



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

6. Да се предвидят и изградят локални и пречиствателни съоръжения към подземните гаражи	Изпълнено.
7. При изграждане на съоръженията от водопонизителната система и използване на подземните води да се спазят изискването на Закона за водите и Наредба №1/2007 за издаване на необходимите разрешителни	Изпълнено.
8. Почистването на химическите тоалетни да се извършва от лицензирани фирми, които имат сключен договор с предприятието експлоатиращо канализационната мрежа на гр. София	Задължение на строителите, съгл. ПБЗ, приет при откриване на строителната площадка и определяне на строителна линия с Протокол по прил. 2а.
9. Да не се допуска замърсяване с нефтопродукти на повърхностни и подземни води от транспортната и строителна техника при изграждане на трасето и и метростанциите	Няма данни за разливи на масла и горива по време на строителството
10. По време на строително - монтажните работи да се осигури нормална проводимост на река Какач и река Суходолска	Няма данни за нарушения на изискването
11. При използване на химични вещества и препарати, същите да се съхраняват в съответствие с изискванията от производителя в информационните листове за безопасност на съхранение	Изпълнено.
12. По време на строителните работи да се спазят изискванията на чл. 18 от Закона за управление на отпадъците (ДВ, бр. 86/2003 г.) за третирането и транспортирането на строителни отпадъци	Всички съгласувания за отпадъците и маршрута се извършват по изискванията на Наредба № 3 от 31 юли 2003 г. за съставяне на актове и протоколи по време на строителството, гл. II, чл. 7 и протоколи по приложение 1 (ПРОТОКОЛ за предаване и приемане на одобрения проект и разрешение за строеж) и Приложение 2а (ПРОТОКОЛ за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво за строежи на техническата инфраструктура), където по нормативни изисквания се описват: 1.1. Разрешение за строеж № (главен архитект на община/район, МРРБ, областен управител) заверено, че е влязло в сила, от органа, който го е издал. 1.2. За заемане на тротоар (част от него и/или част от уличното платно) (№/дата, издадено от ...) 1.3. За преминаване на строителна и транспортна техника през централни градски части и др. зони с ограничен режим за преминаване: (№/дата, издадено от ...) 1.4. За ограждане на строителната площадка с временна плътна ограда с височина ..... м, разположена по страничните регулационни линии (имотни граници) и спрямо уличната регулационна линия съгласно





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



	<p>скица № ..... от ..... г., издадена от 1.5. За извозване на хумус: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.6. За извозване на земни маси: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.7. За извозване на строителни отпадъци: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>1.8. За изкореняване (отсичане) на съществуващи дървета и др.: (№/дата, издадено от ...)</p> <p>2. Изходните точки на външните връзки със съществуващата техническа инфраструктура са:</p> <p>2.1. За временен водопровод:..... съгласно.....</p> <p>2.2. За временна канализация:.....съгласно.....</p> <p>2.3. За временно ел. хранване:..... съгласно.....</p> <p>3. Описание на строителната площадка: (окомерна скица на площадката)</p> <p>3.1.(прави се подробен опис на състоянието на строителната площадка)</p> <p>3.2.(описват се налични в зоната на строителната площадка строежи, действащи надземни и подземни съоръжения и комуникации, които подлежат на преместване)</p> <p>3.3 (описание на постройки, подлежащи на събаряне; на съоръжения, подлежащи на преместване; на насаждения, подлежащи на изкореняване и изсичане)</p> <p>3.4. (описва се как ще се осъществява достъпът до строителната площадка)</p> <p>3.5.(други)</p> <p>4. Състоянието на околното пространство е: (описва се състоянието - поземлени имоти, терени, зелени площи, улици, тротоари)</p> <p>5. Предвидени мерки в плана за безопасност и здраве за осигуряване на безопасни и здравословни условия</p>
<p>13. Да се сключи договор с предприятието експлоатиращо водопроводната мрежа на гр. София за използване на вода за питейно-битови, противопожарни и технологични нужди</p>	<p>Договорите се сключват при съгласуване на проектите със „Софийска вода” АД, преди стартирането на строителството. (Вж. т. 12 от табл.)</p>
<p>14. Да се сключи договор с експлоатационното предприятие за заустване на всички отпадъчни води от метростанциите, условно чистите и повърхностни води от открития участък, в съответните канализационни клонове, свързани със СПСОВ, кв. „Бенковски”</p>	<p>За временно заустване на отпадъчни води в открити канали и реки по време на строителството са правени съгласувания по надлежния ред с Басейнова дирекция. Всички останали зауствания са съгласувани със „Софийска вода” АД още преди стартиране на строителството.</p>
<p>15. Да се изготви план за действие при аварийни ситуации, съгласуван с компетентните органи, в които са предвидени конкретни мерки за третиране на отпадъчните води при аварии и непредвидими природни бедствия, с цел предотвратяване на замърсяването на компонентите на околната среда</p>	<p>Изготвен и предоставен в РИОСВ – София. Няма данни за нарушения</p>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



16. Преди въвеждане на обекта в експлоатация, да се спазят изискванията на чл. 12 от Закона за управление на отпадъците	Вж. т. 12 от табл.
17. Да не се допуска замърсяване на прилежащите терени с битови, строителни отпадъци и земни маси	Няма данни за нарушения на изискването
18. Да се изпълняват предложените мерки предотвратяване, намаляване или компенсирание на значителни отрицателни въздействия върху компоненти на околната среда и здравето на хората	Всички мерки от предупредителния протокол са заложи в разрешителното за строителство и се изпълняват в съответните етапи от строителство и експлоатация.
19. Заустването на отпадъчните води от всички новоизградени метростанции и метротрасето да се завършва на база сключен договор със „Софийска вода” АД	Изпълнено.

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

През разглеждания период няма приключили процедури по гл. VI от ЗООС, за проектите, които подлежат на такава процедура.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## VI. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 2007-2010 г.

*В настоящия раздел VI са представени заключенията от извършените анализи и оценки на въздействието върху околната среда на ОПТ и ОГПТ, описани в предходните точки.*

За целите на Първи доклад е прегледана, анализирана и оценена от гледна точка на въздействието на проектите върху околната среда и човешкото здраве, информацията от протоколите на комитет по наблюдения (КН), годишните доклади по ОПТ за 2007, 2008, 2009 и 2010 г., доклади за напредъка по проектите, становищата от компетентните органи за необходимостта от ОВОС, ЕО и ОС.

Независимо от това бяха изпратени писма до всички бенефициенти и институции, имащи отношение и участващи в процеса на одобряването и реализирането на проектите, събирането на информация, контрола по изпълнението на проектите и пр. Допълнително бяха проведени срещи с бенефициентите и контролните органи по околна среда.

Получената информация включва развитието на проектите, както и степента на изпълнените строителни дейности за тези от проектите, по които има развитие за периода. Трудност при обобщаването на информацията предизвика факта, че някои от институциите, до които бяха изпратени писма, подават информация, която е непълна или след определения срок за отговор. Има институции, от които все още не са получени данни и отговори.

Независимо от това в процеса на събиране на информация, най-полезна се оказва комуникацията с бенефициентите, тъй като при тях се съдържа почти цялата документация, свързана с подготовката и изпълнението на проектите. Те бяха и сред най-отзивчивите институции, от които беше събирана информация.

Времевият фактор, при теренните огледи и събирането на информация, е другата трудност, с която се сблъска екипа от експерти, изготвящ настоящия доклад, именно, че през ноември 2012 г. бяха проведени теренни огледи, с цел проверка изпълнението на част от поставените в решенията по ОВОС и ОС условия и мерки. Предвид факта, че обходите бяха извършени през 2012 г., а оценявания период е 2007-2010 г., беше невъзможно да се направи директна оценка изпълнението на голяма част от мерките и условията, особено на тези, насочени към периода на строителство.

Като цяло предоставената информация беше достатъчна (предвид малкото на брой проекти, достигнали етап на строителство), за да се направи анализ на изпълнението на мерките и условията от Становищата по ЕО и решенията по ОВОС и ОС за конкретните проекти от ОПТ и ОГПТ и за оценка на въздействието върху околната среда за периода на доклада.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## 1. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА НА НИВО ОПТ И ОГПТ

Въздействието върху околната среда е оценено на база на анализ на получената информация за начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, ограничаване и възможно най-пълно отстраняване на въздействието върху околната среда, поставени в т. I на Становища по ЕО № 2-1/2007 г., с което е съгласувана ОПТ 2007-2013 г. и № 1-1/2010 г., с което е съгласуван ОГПТ.

**По отношение на ОПТ 2007-2013 г.**, развитието на проектите за периода 2007-2010 г. е било в много ранен стадий, поради което не е оказано значително въздействие върху околната среда. Стойностите на индикаторите като цяло показват положителни тенденции, като липсват индикатори, които да сочат за значителни негативни въздействия върху околната среда. За периода не са наблюдавани непредвидени въздействия върху околната среда и човешкото здраве при реализирането на проекти по ОПТ 2007-2013 г.

**По отношение на ОГПТ**, както е описано в предходните точки на доклада, Планът е изготвен в окончателен вид и приет през ноември 2010 г., поради което за периода на доклада 2007 - 2010 г., ОГПТ не следва да се наблюдава и контролира. Въпреки това, данни са събирани както по индикаторите, така и по изпълнението на мерките от Становището по ЕО. Направен е анализ на доклада за ЕО на ОГПТ по отношение на препоръчаните в него мерки. Използвана е възможността да се направи анализ на индикаторите по отношение на тяхната измеримост, изпълнимост, полезност. На тази база, в раздел VIII по-долу са формулирани препоръки за отпадане и изменение на индикатори. Въз основа на събраните данни, не са установени значителни негативни въздействия върху околната среда в резултат от реализацията на проекти включени в ОГПТ към 31.12.2010 г.

## 2. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА В РЕЗУЛТАТ НА РЕАЛИЗИРАНЕ НА КОНКРЕТНИТЕ ПРОЕКТИ ПО ОПТ И ОГПТ

Заключенията за въздействието върху околната среда и човешкото здраве за периода 2007 – 2010 г., са направени въз основа на подхода на реализирането на проектите от отделните бенефициенти, като всички проекти, включени в ОПТ и ОГПТ са прегледани за установяване на следните факти:

- каква процедура е била приложена от компетентния орган – МОСВ/РИОСВ;
- на какъв етап е процедурата – в процес на вземане на решение от компетентния орган; приключила с решение по ОВОС или решение за преценяване на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



необходимостта от ОВОС и съвместена с оценка на степента на въздействие (ОСВ) върху защитени зони, становище по ЕО, решение по ОС;

- при приключила процедура по ОВОС, вкл. ОСВ, има ли издадено разрешение за строеж и започнато строителство.

***За тези проекти, при които има започнала процедура по глава шеста от ЗООС и ЗБР, е анализирано:***

1. Каква процедура е била указана от компетентния орган – МОСВ/РИОСВ;
2. Фаза до която е стигнала процедурата по ОВОС – уведомление, в процес на разработка (информация за преценяване/задание/доклад за ОВОС), върната за доработване/преработване, актуализиране, период, в който се очаква вземане на решение/становище от компетентния орган;

***За тези проекти, при които е приключила процедура по глава шеста от ЗООС и ЗБР, е анализирано:***

1. Какви са препоръките и мерките, поставени в Решенията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, Решенията по ОВОС или Становищата за ЕО, Решения по ОС;
2. Как са отразени препоръките и мерките в следващите етапи на проектиране;
3. Приложени ли са и отразени ли са в Програмите за управление на околната среда (ПУОС), както и Програмите за управление на отпадъците (ПУО) в етапа на строителство;
4. Съгласувани ли са ПУОС и ПУО с РИОСВ/МОСВ.

**За тези проекти, за които има издадени разрешения за строеж и започнало строителство, са съблюдавани следните мерки:**

- как е приложен чл. 9 на *Директива 2011/92/ЕС относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда* при оповестяването и запознаване на широката общественост с разрешението за строеж, в т.ч. запознаване на обществеността по какъв начин са взети предвид мерки за предотвратяване, намаляване или отстраняване на възможни отрицателни въздействия;

- как се спазват заложените в проектите, ПУОС и ПУО мерки и препоръки за опазване на околната среда (на този етап ще се извършват и теренните огледи);

- има ли нарушения по отношение на опазването на околната среда от страна на строителните фирми, какви са причините, какви са последствията, налагани ли са санкции и какви от страна на РИОСВ/МОСВ.

Обобщено, за отчетения период, не е констатирано неспазване на изискванията на ЗООС и ЗБР по отношение провеждането на изискващите се процедури по ОВОС и ОС.

При стартиране на съответната процедура, бенефициентите изпълняват дадените от компетентните органи указания за стъпките, които да се предприемат с цел успешното



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

приключване на съответната процедура (в т.ч. провеждане на консултации със заинтересовани ведомства, засегната общественост и пр.).

Постановените в издадените актове условия и мерки са задължителни за изпълнение съгласно изискванията на нормативната уредба по ОВОС и ОС. Бенефициентите добросъвестно изпълняват задълженията си за уведомяване на съответните институции и съгласуване на необходимата документация с тях. Мерките и условията, заложиени в решенията по ОВОС и ОС за всеки конкретен проект, са винаги включени като задължителни изисквания при по-нататъшното проектиране и изпълнение на проектите и са като приложение към тръжната документация за избор на Изпълнител. По този начин може да се отчете, че е създаден успешен механизъм за изпълнение на мерките и условията за намаляване на потенциалните въздействия върху околната среда и човешкото здраве, идентифицирани при разработването на ОВОС и ОС.

При налагащо се допълнително проектиране (отнася се главно за пътни проекти), предложеното техническо решение, придружено със становище на съответния експерт, участвал в изготвянето на документацията по ОВОС, се представя на компетентния орган – МОСВ/РИОСВ за съгласуване. Одобряването на начина на изпълнение на условието/мярката се отразява в допълнително проектиране и в допълнение към разрешението за строеж.

Следва да се обърне внимание на факта, че при голяма част от проектите, след провеждане на основната процедура по ОВОС, е извършено допълнително процедиране за налагащо се от съпътстващи основния проект дейности – изместване на съоръжения и комуникации на други ведомства.

Практика при отделните бенефициенти, е вменяването на съответния изпълнител на проекта, на задължения за изпълнение на всички условия и мерки от Решенията по ОВОС и ОС, както и изготвянето на ПУОС, ПУО (за обекти стартирали при стария ЗУО), аварийни планове и др. Прекият контрол (независимо от този, който се извършва от РИОСВ), се осъществява от фирмата изпълняваща надзора по строителството, избрана с тръжна процедура по ЗОП и от обектовите отговорници на инвеститорския контрол.

Отделен механизъм за контрол и следене изпълнението на поставените изисквания се осъществява от структурните звена за управление на проектите, в чиито правомощия са ръководенето на проекта, контролирането и съгласуването на дейностите по строителството и пр.

По отношение прилагането на чл. 9 на *Директива 2011/92/ЕС относно оценка на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда*, изрично е изискано от МРРБ писмено потвърждение за начина на запознаване на обществеността как са взети предвид мерки за предотвратяване, намаляване или отстраняване на възможни отрицателни въздействия. Съгласно писмо изх. № 90-05-1884/24.10.2012 г. на МРРБ, Разрешенията за строеж се издават въз основа на:

- Одобрен технически или работен инвестиционен проект;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Неразделна част от разрешението за строеж, е влязло в сила решение по ОВОС или решение с което е преценено да не се извършва ОВОС;
- За всяко издадено от министъра на регионалното развитие или благоустройството разрешение за строеж се съобщава на заинтересованите лица с обявление, обнародвано в ДВ, като то може да бъде обжалвано пред ВАС в 14 дневен срок от обнародването му;
- Съгласно чл. 149, ал. 5 от ЗУТ, МРРБ уведомява писмено съответните РДНСК за издадените разрешения за строеж, като им изпраща копия от тях и пр.

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

По отношение на проектирането до етап разрешение за строеж, всички мерки се изпълняват и съгласуват във всеки един етап с контролния орган МОСВ/РИОСВ и не се допуска продължаване на проектирането, преди да са отразени изискванията от решенията по ОВОС в строителните разрешителни и техните допълнения и вменени като задължение на изпълнителите на строителството.

Допуснатите пропуски са незначителни и касаят основно технически пропуски от страна на изпълнителите на строителството и контрола на надзора.

На база на събраната и анализирана информация, както и на база извършените теренни огледи, може да бъде направено заключението, че за периода 2007 – 2010 г. няма настъпили необратими и тежки последствия върху човешкото здраве и околната среда вследствие изпълнение на проекти от ОПТ и ОГПТ.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## **ВИ. 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.**

*В настоящия раздел VII са формулирани препоръки за предприемане на коригиращи действия, допълнителни мерки за ограничаване, намаляване и предотвратяване на въздействието върху околната среда от реализиране на проектите по ОПТ и ОГПТ и мотивирани предложения за отпадане, замяна и допълване на индикатори по наблюдение и контрол.*

### **1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА КОРИГИРАЩИ ДЕЙСТВИЯ И ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ**

Въз основа на изводите в предходния раздел VI, **не е необходимо предприемането както на коригиращи действия, така и включването и идентифицирането на допълнителни мерки** за ограничаване, намаляване и предотвратяване на въздействието върху околната среда при реализиране на ОПТ 2007 - 2013 г. и ОГПТ.

### **2. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОТПАДАНЕ/ЗАМЯНА/ДОПЪЛВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ**

Въз основа на събраната информация и извършените анализи по данните за индикаторите по наблюдение и контрол, включени в Становища по ЕО № 2-1/2007 г. и № 1-1/2010 г., както и с цел изпълнение на изискването в т. II.3 от Становище по ЕО № 2-1/2007 г. (*в предложения към приоритетна ос Техническа помощ **Генерален план за мониторинг на околната среда** да се разработят и отчитат специфични индикатори за наблюдение на въздействията върху околната среда от реализирането на дейностите по отделните приоритетни оси на Програмата. Резултатите от мониторинга да се представят в доклада по т. 1.*), предлагаме следните изменения по отношение на индикаторите от двете становища:





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## А. По отношение на индикаторите по ОПТ 2007-2013 г.:

- Индикатор „Общ брой население, подложено на наднормено шумово натоварване в различните диапазони, обитаващо жилища в близост до основни пътища и жп линии/брой/год.” следва да се измени, тъй като Съгласно становище на ИАОС от 09.10.2012 г., измерването на шумовите нива в населените места се извършва съгласно методика на Министерство на здравеопазването и отчита еквивалентното шумово ниво за дневния период от денонощието. Наблюдаваните контролни пунктове са разпределени и разположени по начин, отразяващ обективно конкретната обстановка, а именно:
  - 60% - на места с интензивно движение на МПС, в райони прилежащи към пътни, железопътни и въздухоплавателни трасета;
  - 20% - в близост до промишлени и други локални източници на шум;
  - 20% - в близост до обекти, подлежащи на усилена шумова защита в жилищни зони и вътреквартални улици със слабо шумово натоварване.РЗИ не поддържа база данни за общия брой на населението около основни пътища и жп линии, като измерванията на шум, които извършва, се отнасят за територии във вътрешността на населените места, докато пътните и железопътни трасета по проектите по ОПТ са извън населени места. **За отчитане на шумовото натоварване е подходящо да се използват, след като бъдат одобрени, стратегическите карти на шум на транспортните потоци за републиканската пътна мрежа, на база на транспортното им натоварване, които се изготвят в момента, съгласно Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите карти за шум и към плановете за действие. Стратегическите карти за шум са план карти за основни пътища, жп линии и летища. За целта предлагаме преформулиране на индикатора: „Засегнати жилищни и други зони с нормиран шумов режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум”;**
- Индикатор „Стойности на вибрациите в близост до основни пътища и жп линии/  $m/s$ ;  $m/s^2$ ;  $m$ ” следва да отпадне, тъй като по проект не се допуска наличие на вибрации в околната среда. Това са нормативни изисквания към проектите. Съгласно получената информация, РЗИ не извършват измерване на вибрации. Извършват се периодични контролни измервания от акредитирана лаборатория от НИСИ, съгласно утвърдени правила за експлоатация. и Наредба № 9 от 12 февруари 2010 г. за максимално допустими стойности на



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



вибрациите в жилищни помещения, които не са относими към обектите по приоритетна ос 1 и 2 на ОПТ.

## Б. По отношение на индикаторите по ОГПТ:

- Индикатор „Изменение на КАВ в РОУКАВ (имисии на вредни вещества – прах  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$ ,  $SO_x$ ,  $NO_x$ , въглеродороди –  $CH_4$  и неметанови)/  $\mu g/m^3$ ” да **отпаднат** параметрите  $PM_{2,5}$ , въглеродороди –  $CH_4$  и неметанови;
- Индикатор „Категория и вид на ползване на отчуждените земи за изграждане на транспортни инфраструктурни съоръжения/Категория земя; начин на ползване” следва да се **измени** по следния начин: „Площи на отчуждени земи по вид територия, дка”. Мотивите за това са, че при изграждането на транспортни обекти, и по-конкретно линейни, **се засягат всякакви категории на земи**. По принцип при проектирането се избягват горски територии, както и преминаване през защитени територии и зони, обекти на културното наследство, санитарно-охранителни зони, населени места и др. Индикаторът в частта си за категория на земята е неинформативен;
- Индикатор „Изменение на съотношението на природните към антропогенизираните ландшафти, дължащо се на транспорта/%” тъй като не се поддържат бази данни за видовете ландшафти, нито има адекватна картна основа, на която да са нанесени и евентуално да се ползва за изчисление на съотношението природни/антропогенизирани ландшафти, дължащо се на транспорта. **Това прави индикатора неизмерим;**
- Индикатори:
  - Засегнати находища и местообитания на защитени растителни видове/Площ; Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие;
  - Изменение на видовия състав и доминиращите видове в местообитанията/ %;
  - Засегнати находища и местообитания на защитени животински видове/Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие
  - Численост на популациите/бр.;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Цялост и кохерентност на зоните, Състояние на природни местообитания, Състояние на местообитания на видове;
- Популационни характеристики на видовете/Според утвърдената Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие;
- Фрагментирани местообитания/ площ, дка и % за ЗЗ и ЗТ.

следва да отпаднат, тъй като съгласно становище на ИАОС с изх. № 04-00-6280/09.10.2012 г., разработената в ИАОС „Национална система за мониторинг на биологичното разнообразие“ (НСМБР) към момента все още не функционира в пълен обхват – не са провеждани наблюдения на всички включени в системата видове; наблюденията, които са провеждани – не са на всички определени места за мониторинг; не за всички обекти от НСМБР има разработени методики. От друга страна, съществуващите методики е необходимо да бъдат актуализирани, както и да бъдат включени най-съвременните методи за оценка на състоянието на видовете. **Цялостна оценка на състоянието и тенденциите в развитието на биологичното разнообразие на национално ниво** може да се направи едва когато НСМБР започне да функционира в пълен обхват. ИАОС изпълнява редица дейности (в т.ч. проект по Оперативна програма „Околна среда“) за обезпечаване на функционирането на НСМБР в пълен обхват.

Изброените индикатори са свързани от една страна със споменатата по-горе **оценка на състоянието и тенденциите в състоянието биологичното разнообразие**, а от друга страна – с **оценка на влиянието на различни заплахы** (каквато например е изграждането на транспортна инфраструктура) върху биологичното разнообразие и защитените територии. Към момента усилията на ИАОС са насочени основно към набиране на достатъчно и качествена първична информация, която да даде възможност за оценката на състоянието на видовете на национално ниво. Първите качествени оценки очакваме да бъде възможно да се извършат в - **3 – 5 годишен период**. Първичните данни включват и набиране на информацията относно заплахите за обектите от НСМБР в определените места за мониторинг. В края на споменатия 3-5 годишен период би могло да се направи и анализ на **заплахите свързани с транспортна инфраструктура на местата за мониторинг в рамките на НСМБР**, посредством инструментите на Информационната система към НСМБР. За оценка на влиянието на тези заплахы обаче, е необходимо базисната информация, която ще се събира основно в споменатия 3-годишен период да се съпостави с нова информация, събрана след установяване на дадена заплаха.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

*Следователно, необходим е поне 10-годишен период, в който да има поне 2 последователни оценки на състоянието на биологичното разнообразие, чрез които да е възможно и отчитането на промените и причините довели до тях.*

*Относно индикатора за загинали животни в резултат на директен сблъсък с превозни средства смятаме, че е необходимо да се разработи мониторингова методика специално за тази цел. Тази методика трябва да определи най-подходящите участъци за наблюдение в рамките на пътната мрежа в цялата страна, периодичността и начините за провеждане на наблюденията, схемите за оценка на най-рисковите участъци, както и най-подходящите мерки за предотвратяване на тази заплаха.*

*Не на последно място трябва да се отбележи, че за провеждането на споменатите по-горе мониторингови дейности, както и за извършване на оценките е необходим съответния експертен капацитет и финансови средства, които следва да бъдат осигурени от всички заинтересовани институции.*

Индикаторите са неизмерими и неизпълними;

- Индикатор „Загинали животни в резултат на директен сблъсък с превозни средства/бр.” следва да отпадне, тъй като не се следи;
- Индикатор „Изградени съоръжения с екологично предназначение (пречиствателни съоръжения, съоръжения за придвижване на животни и възстановяване на екологични коридори и др.)/бр; вид” следва да се измени с цел да стане полезен, като се допълни с „и ефективност, състояние и използваемост на изградените съоръжения”;
- Индикатор „Състояние на активите на транспортната инфраструктура/Степен” следва да отпадне, тъй като от една страна бенефициентите са отговорни за поддържане на управляваните от тях обекти в добро състояние, което е регламентирано изискване и задължение, а от друга – индикаторът е неясен и неинформативен;
- Индикатор „Изградени съоръжения за третиране на отпадъци/бр.; капацитет” следва да се прецизира, тъй като същият е съотносим единствено с дейностите, свързани със съоръжения за третиране на отпадъци от пристанищни дейности (управление на отпадъци от кораби и корабни товари). Предлагаме следното изменение: „Изградени съоръжения за третиране на отпадъци от корабни товари/бр., капацитет”;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Към индикатор „*Отношение на количеството генерирани към количеството депонирани драгажни маси/%*” **следва да добави** и индикатор „*Място на депониране на драгажни маси*”, с цел установяване дали такива маси се депонират единствено на регламентираните за целта места;
- Индикатор „*Шумово натоварване в населените места/dB(A) спрямо нормата за шум*” **следва да се измени**, тъй като Съгласно становище на ИАОС от 09.10.2012 г., измерването на шумовите нива в населените места се извършва съгласно методика на Министерство на здравеопазването и отчита еквивалентното шумово ниво за дневния период от денонощието.

Наблюдаваните контролни пунктове са разпределени и разположени по начин, отразяващ обективно конкретната обстановка, а именно:

- 60% - на места с интензивно движение на МПС, в райони прилежащи към пътни, железопътни и въздухоплавателни трасета;
- 20% - в близост до промишлени и други локални източници на шум;
- 20% - в близост до обекти, подлежащи на усилена шумова защита в жилищни зони и втретквартални улици със слабо шумово натоварване.

РЗИ не поддържа база данни за общия брой на населението около основни пътища и жп линии, като измерванията на шум, които извършва, се отнасят за територии във вътрешността на населените места, докато пътните и железопътни трасета по проектите по ОПТ са извън населени места. **За отчитане на шумовото натоварване е подходящо да се използват, след като бъдат одобрени, Стратегическите карти на шум на транспортните потоци за републиканската пътна мрежа, на база на транспортното им натоварване, които се изготвят в момента съгласно Наредба за изискванията към разработването и съдържанието на Стратегическите карти за шум и към плановете за действие. Стратегическите карти за шум са план карти за основни пътища, жп линии и летища. За целта предлагаме преформулиране на индикатора: „Засегнати зони с нормиран шумов режим и ниво на шума, съгласно Стратегическите карти за шум”.**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **VIII. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА ОПТ 2007 - 2013 г.**

*В настоящия раздел VIII са формулирани препоръки за опазване на околната среда, които да се съобразяват през оставащата част от периода на действие на ОПТ 2007-2013 г., както и при изпълнението на ОГПТ*

Въз основа на резултатите от извършените анализи и оценки, за подобряване изпълнението на ОПТ 2007 - 2013 г. и ОГПТ по отношение на въпросите, свързани с околната среда, считаме, че следва да се изпълнят следните препоръки:

- ✚ Бенефициентите да съдействат за създаване на контакти и организиране на работни срещи между проектантите и екипите по ОВОС и ОС, за да може на ранен етап да бъдат избягвани технически решения с отрицателно въздействие върху околната среда. Същевременно чрез такава съвместна работа ще бъде избягвано и налагането на мерки и условия по опазване на околната среда, които противоречат на строителните и техническите норми.
- ✚ Препоръчително е да се въведе задължителна практика на консултиране на изпълнителя и на строителния надзор с експерта, препоръчал съответната смекчаваща мярка по биоразнообразие, като се осигури възможност за присъствие на експерта по време на изграждането на съответното съоръжение и/или при приемането му в завършен вид.
- ✚ Необходимо е да се вмени задължение на екипите по поддръжка на инфраструктурните обекти, да отделят специално внимание на съоръженията, изградени във връзка със смекчаващите мерки, с цел гарантиране на тяхната експлоатационна годност.
- ✚ Препоръчително е при изграждането на шумозаглушителни съоръжения, да се провеждат всеобхватни консултации с местното население и по-специално с хората непосредствено живеещи до инфраструктурния проект, с цел предоставяне на подробна информация за техническите параметри на съоръженията и за очакваните ползи от тях.
- ✚ Препоръчително е упражняването на контрол при изготвянето на акустични проекти и точното им изпълнение, като се обърне специално внимание на изпълнението на предвидената дължина на екраните без прекъсвания.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



С цел намаляване на въздействията по време на строителните работи и по-добър контрол на изпълнението на мерките и условията, заложените в решенията по ОВОС и ОС, е препоръчително строителният надзор и екипите/звената за изпълнение на проектите да имат като постоянен член на екипите си експерти по околна среда, които:

- да следят за спазването и практическата реализация на мерките и условията, заложените в решенията по ОВОС и ОС за проекта;
- да контролират изготвянето, съгласуването и прилагането на Планове за управление на околната среда от страна на Изпълнителите, както и други документи и разрешителни;
- да извършват регулярни посещения на строителните площадки и да следят за спазването на законодателството по околна среда и забраните за съответните защитени зони, в близост до които се извършват строителните дейности;
- да контролират дали строителната техника се движи само по одобрените маршрути, дали временните пътища са обезопасени, дали строителните материали се складират само на одобрените места, дали изкопаните хумус и земни маси се депонират само на одобрените депа, дали инертните материали се добиват само от одобрени и законосъобразни места и други дейности, които оказват пряко въздействие върху околната среда;
- редовно да контактуват с местните власти и контролните органи, с цел своевременно да информират възложителя при напредъка на проекта и вземане на решения по конкретни проблеми, възникнали в процеса на работа, касаещи околната среда;
- да следят за провеждането на периодични инструктажи на работниците, във връзка с опазването на околната среда;
- да участват в инструктажите на работниците, като им дават разяснения за опазване на околната среда и за конкретните ограничения в текущия работен участък.

На експертите по околна среда от строителния надзор и екипите/звената за изпълнение на проектите следва да бъдат осигурени правомощия да спират незабавно констатирани нерегламентирани действия увреждащи околната среда и да изискват от нарушителите да бъдат предприети незабавни коригиращи мерки.

В случай, че процедура по глава шеста от ЗООС още не е започнала, е препоръчително:



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Още на фаза предпроектни проучвания на пътни и железопътни трасета да се използват актуални картни основи, на базата на които да се съгласуват вече изградени инфраструктурни обекти на други институции и ведомства; При проектиране на пътища и железопътни линии, още в етапите на предпроектните проучвания да се вземат предвид резултатите от проучването за проблемните участъци за миграции на дивите животни в транспортната мрежа (проект за възстановяване на екологични мрежи през транспортни коридори в България) - Идентифициране на проблемни участъци и практически решения, с цел при разработване на отделните варианти да се заложи като част от проекта изграждането на съответните съоръжения за преминаване на животни;
  - Още на фаза предпроектни проучвания, при разработване/избиране на варианти да се съобразят предложенията със съществуващата картна основа на Националната екологична мрежа, която е част от общоевропейската екологична мрежа „Натура 2000”, за избягване на проекти, недопустими като тежест на въздействие върху околната среда и конкретно върху биоразнообразието – Директивата за местообитанията и директивата за дивите птици.
- ✚ Препоръчително е, при неприключили процедури по ОВОС и ОС при оценката на основния проект да се включи и оценка на съпътстващи основния проект дейности – изместване на съоръжения и комуникации на други ведомства и пр.





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **IX. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО МОГАТ ДА СЕ ОПРЕДЕЛЯТ КАТО НЕОБХОДИМИ ЗА ПРИЛАГАНЕ ПРИ ПРОЦЕСА НА ПРОГРАМИРАНЕ ЗА СЛЕДВАЩИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2014 - 2020 г.**

*В настоящия раздел IX са включени формулираните от екипа препоръки за опазване на околната среда, които още на етапа на Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда са сметени като необходими за прилагане в процеса на програмиране за следващия програмен период 2014 - 2020 г.*

### **1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014 - 2020 г.:**

Като препоръки, на този етап са формулирани следните:

- **При изготвяне на екологичната оценка на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г.:** В съответствие с *Насоките за интеграция на политиката по околна среда и политиката по изменение на климата във фондовете за Кохезионна политика, Обща селскостопанска политика и Обща политика за рибарство за периода 2014 – 2020 г.* е необходимо да се предприемат стъпки към постигането на:
  - по-добра координация на дейностите между компетентните органи по околна среда (МОСВ) и институциите, които изготвят ОПТТИ;
  - извършване на ЕО на възможно най-ранен етап паралелно с процеса на планиране (екологичната оценка следва да се извърши като част от предварителната (ex-ante) оценка на ОПТТИ или паралелно и координирано с предварителната оценка на ОПТТИ);
  - да се предвиди и съобрази от УО, че за разлика от процедурата по ЕО, проведена за действащата към момента ОПТ, за ОПТТИ за периода 2014 - 2020 г. чрез процедурата по ЕО ще бъде проведена и процедура по оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000”;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- **Определянето на подходящи мерки за предотвратяване и ограничаване на въздействието върху околната среда и човешкото здраве**, съобразно спецификите на ОПТТИ, може да бъде постигнато чрез координиране на усилията на екипа изготвящ ЕО и ОС, УО на ОПТ и МОСВ. В документацията за обществена поръчка за извършване на ЕО трябва да бъде предвидено задължение за изпълнителя да отразява, както всички препоръки и коментари на компетентния орган по околна среда, така и коментарите на Европейската комисия, които биха имали пряко отношение към Приоритетните оси на ОПТТИ и, съответно, към предлаганите мерки за предотвратяване и ограничаване на въздействието върху околната среда и човешкото здраве.
- **Дефиниране на целесъобразни и измерими индикатори в ЕО на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОПТТИ):** В рамките на предстоящата ЕО на ОПТТИ 2014 - 2020 г. освен мерки за предотвратяване и ограничаване на въздействието върху околната среда и човешкото здраве в резултат на изпълнението на ОПТТИ, ще трябва да бъде посочен и набор от индикатори за оценка на това въздействие. Важно е тези индикатори да са целесъобразни и наистина да се измерват от съответните институции. Необходимо е преди индикаторите да бъдат официално заложили за следене, да бъдат направени консултации със съответните институции дали те са в състояние да следят тези индикатори и съответно да им бъде ясно указано на какъв период, какво и на кого да докладват.
- **На възможно най-ранен етап на изготвяне на ОПТТИ 2014 - 2020 г. да се предвиди** извършването на мониторинг на въздействието на ОПТТИ върху околната среда, като в този мониторинг се включи и мониторинг на въздействието на ОПТТ върху околната среда за периода 2014 - 2020 г., предвид, че ОПТТ е с планов хоризонт 2020 г. (настоящият проект за ГПМОС приключва през 2014 г. с Втори доклад по наблюдение и контрол). По този начин ще се избегне закъснение при осъществяване на мониторинг върху околната среда, както и ще се обхване в цялост въздействието на ОПТТ за целия му планов период на действие.

## **2. ПРЕПОРЪКИ ЗА „КОНКРЕТНИ ПРОЕКТИ” ПО ОПТТИ:**

Считаме, че следните препоръки описани вече по-горе следва да се спазват и през следващия програмен период 2014 - 2020 г.:

- **Ранни консултации между проектантите и експерти по околна среда;**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- **Изпълнение и поддръжка на изградените проходи за преминаване на животни, в т.ч. и оградни мрежи;**
- **Проектиране и изпълнение на шумозащитни прегради, с отчитане на визуалното им възприемане;**
- **Наличие на вътрешен експерт по околна среда и засилване на контрола;**
- **Предварително „освобождаване“ на известните археологически обекти:** При строителството на жп линията „Пловдив – Свиленград“ многократно се е налагало строителните дейности да бъдат спирани, за да се изчака „освобождаването“ на предварително известни археологически обекти по трасето. По време на тези прекъсвания бенефициентът е трябвало да плаща неустойки на изпълнителя, заради невъзможността изпълнителя да извършва строителни дейности. От финансова и организационна гледна точка е добре да бъде създадена организация, включително съответен механизъм за финансиране, която да позволява всички предварително известни археологически обекти да бъдат проучени и „освободени“ от археолозите преди започване на строителството, за да не се прекъсват впоследствие строителните дейности по трасето;
- **Обвързване на Изпълнителите с изпълнението на мерките от Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ (тъй като ОГПТ е с период на действие до 2020 г.):** Понастоящем на Бенефициентите по ОПТ не е вменено по никакъв директен начин да изпълняват мерките, заложи 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.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## **X. ОТГОВОРИ НА ВЪПРОСИТЕ ОТ ГПМОС, ПОСТАВЕНИ КАТО КРИТЕРИИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА ЦЕЛЕВИТЕ РЕЗУЛТАТИ ПО ПРОЕКТ „ГЕНЕРАЛЕН ПЛАН ЗА МОНИТОРИНГ НА ОКОЛНАТА СРЕДА”**

*В настоящия раздел X са дадени отговори на въпросите, на които мониторинга следва да отговори, съгласно т. I.3 на изготвения Генерален план за мониторинг на околната среда*

### **1. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НАЦИОНАЛНО НИВО ЗА ОПТ И ОГПТ:**

- Правилно ли са прогнозираните възможните значителни въздействия върху околната среда по време на реализирането на ОПТ и ОГПТ в докладите за ЕО?

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *В доклада за ЕО на СОПТ оценката на възможните влияния е дадена твърде схематично, в матрични форми, от които не става ясно на каква база въздействията са оценени със съответната честота и вид. На места по компоненти са правени анализи, които са частични, или са препоръчвани мерки, без да е направена оценка на въздействието. Също така прави впечатление, че при описание на текущото състояние на околната среда, информацията е оскъдна, като по някои компоненти се отнася за години като 2001, 2002 и т.н., което спрямо времето на оценка (2006 г.), прави информацията неактуална към момента на оценката. Като цяло, направената оценка не е с високо качество;*

⊕ *В доклада за ЕО на ОГПТ оценката на вероятните значителни въздействия е оценено подробно, в т.ч. проект по проект, като кумулативно въздействие, като естество и честота и т.н. От събраната и анализирана информация и формулираните изводи за въздействие върху околната среда на ОГПТ (въпреки, че същият фактически не е прилаган в периода 2007 - 2010 г.) се вижда, че не се наблюдават въздействия върху околната среда, които да не са били прогнозираны в доклада за ЕО.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Адекватни ли са заложените в Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ мерки за предотвратяване и намаляване на неблагоприятните въздействия спрямо прогнозираните въздействия в докладите за ЕО?

**ОТГОВОР:**

✚ *Отговорено е в т. II.1.3 и т. II.2.3 на Доклада.*

- Подходящи ли са избраните индикатори и мерки за наблюдение и контрол в Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ спрямо прогнозираните въздействия в докладите за ЕО?

**ОТГОВОР:**

✚ *Отговорено е в т. II.1.3 и т. II.2.3 на Доклада.*

- Установяване на начина, степен и ефективност на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТ и ОГПТ, поставени в Становища по ЕО № 2-1/2007 г. и № 1-1-/2010 г. на министъра на околната среда и водите.

**ОТГОВОР:**

✚ *Отговорено е в т. III на Доклада.*

- Изводи относно релевантността на индикаторите от Становищата по ЕО (подходящи ли са за установяване на непредвидени негативни въздействия върху околната среда, съответстват ли на въздействията, които се наблюдават при изпълнение на проектите, информативни ли са, достъпна ли е информацията за тях)?

**ОТГОВОР:**

✚ *Отговорено е в т. IV на Доклада.*

- Има ли някакви вредни въздействия на ниво ОПТ и ОГПТ и дали те са в приемливи граници или са необходими действия за тяхното отстраняване?

**ОТГОВОР:**

✚ *Отговорено е в т. III, IV, V, VI и VII на Доклада.*

- Формулиране на предложения за коригиращи действия, допълнителни мерки и препоръки, в случай, че се установи негативно въздействие на ниво ОПТ и ОГПТ върху околната среда.

**ОТГОВОР:**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



⊕ *Формулирани са в т. VII и VIII на Доклада.*

- Установяване на тенденциите по отношение на въздействието на ОПТ и ОГПТ върху околната среда на национално, регионално и местно ниво за периода, за който се изготвя съответния доклад.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Установените тенденции са описани в т. III и IV на Доклада.*

- ОПТ и ОГПТ допринасят ли за постигане на устойчиво развитие?

**ОТГОВОР:**

⊕ *Устойчивото развитие има три аспекта – икономически, социален и екологичен, а предметът на настоящия Доклад е свързан пряко единствено с екологичния. В тази връзка, за ОПТ е създадена организация за постигане на екологичните изисквания както за всеки един проект, така и за ОПТ и ОГПТ като цяло. При спазване на поставените изисквания и условия за опазване на околната среда, както и при ефективното им контролиране, изпълнението на ОПТ и ОГПТ допринасят за постигане на устойчивото развитие.*

- Формулиране на препоръки за опазване на околната среда за следващия програмен период 2014 - 2020 г., при отчитане и съобразяване на „Насоките за интеграция на политиката по околна среда и политиката по изменение на климата във фондовете за КП, ОСП и ОПР за периода 2014 - 2020 г.” (ноември, 2012 г.) на Министерство на околната среда и водите.

**ОТГОВОР:**

⊕ *Формулирани са в т. IX на Доклада.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



## 2. ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ) НА НИВО „ПРОЕКТ” (В Т.Ч. ПРОГРАМИ И ПЛАНОВЕ НА МАЛКИ ТЕРИТОРИИ) ПО ОПТ И ОГПТ:

- Адекватност, пълнота и качество на изготвените доклади за ЕО и ОВОС за планове, програми и проекти, свързани с транспорта.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Всички проекти от ОПТ и ОГПТ, по които има решения по ОВОС и ОС са минали процедурата по гл. VI от ЗООС и чл. 31 от ЗБР, качеството им е оценено в процеса на процедурата и мерките са одобрени от контролния орган МОСВ, с което се предполага, че докладите са качествени, а мерките адекватни и напълно отразяват въздействията и начините на редуцирането им при изпълнение на проектите.*

- Адекватност, ефективност и изпълнимост на мерките в Решенията по ОВОС, ОС и Становищата по ЕО.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Описано в т. V на Доклада.*

- Изводи за степента на реално въздействие на ОПТ и ОГПТ и включените в тях проекти върху околната среда и човешкото здраве.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Описано в т. V на Доклада.*

- Предложения за допълнителни мерки за опазване на околната среда.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Не се налага въз основа на заключенията за въздействие за периода 2007 - 2010 г.*

- Препоръки за опазване на околната среда за следващия програмен период на ОПТ.

### **ОТГОВОР:**

⊕ *Направени са в т. IX на Доклада.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



### 3. ОБЩИ ЦЕЛЕВИ РЕЗУЛТАТИ (ВЪПРОСИ, НА КОИТО МОНИТОРИНГА СЛЕДВА ДА ОТГОВОРИ)

- Адекватност, пълнота и качество на изготвените доклади за ЕО и ОВОС за планове, програми и проекти, свързани с транспорта.

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Оценките на докладите за ЕО са направени в раздел II на Доклада. Всички проекти от ОПТ и ОГПТ, по които има решения по ОВОС и ОС са минали процедурата по гл. VI от ЗООС и чл. 31 от ЗБР. Качеството им е оценено в процеса на процедурата и мерките са одобрени от контролния орган МОСВ, с което се предполага, че докладите са качествени, а мерките адекватни и напълно отразяват въздействията и начините на редуцирането им при изпълнение на проектите.*

- Адекватност, ефективност и изпълнимост на мерките в Решенията по ОВОС, ОС и Становищата по ЕО.

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Описано е в т. III, IV и V на Доклада.*

- Изводи за степента на реално въздействие на ОПТ и ОГПТ и включените в тях проекти върху околната среда и човешкото здраве.

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Направени са в т. VI на Доклада.*

- Предложения за допълнителни мерки за опазване на околната среда.

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Не са необходими.*

- Препоръки за опазване на околната среда за следващия програмен период на ОПТ.

#### **ОТГОВОР:**

⊕ *Формулирани са в т. IX на Доклада.*





ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



# ПРИЛОЖЕНИЯ



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

## **ПРИЛОЖЕНИЕ № 1 СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ**

### **А.1. Информация, предоставена от МТИТС**

- ОПТ 2007 - 2013 г.;
- ОГПТ, 2010 г.;
- Доклади за ЕО на ОПТ (2006 г.) и ОГПТ (2010 г.);
- Годишни доклади по ОПТ за 2007, 2008, 2009 и 2010 г.;
- Таблица за финансов мониторинг на инфраструктурните проекти по ОПТ (LOTNAR - таблица);
- Доклади и протоколи от заседанията на КН за периода 2006 - 2010 г.;
- Резюме на оценката на ОПТ „Изследване на процеса на изпълнение на проекта на ниво крайни бенефициенти“;
- Резюме на оценката на ОПТ „Междинна оценка на напредъка и цялостното изпълнение на програмата“;
- Резюме на оценката на ОПТ „Оценка на системата за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г.“;
- Процедурен наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г., версия 7, август, 2011 г.;
- Насоки за интеграция на политиката по околна среда и политиката по изменение на климата във фондовете за КП, ОСП и ОПР за периода 2014 - 2020 г.” (ноември, 2012 г.) на Министерство на околната среда и водите.

### **А.2. Информация, предоставена от ведомства и контролни органи**

- Отговори на писма изпратени до РЗИ, РИОСВ, Басейнови дирекции за управление на водите, Изпълнителна агенция по околна среда, Национален статистически институт, Национален институт за недвижимо културно наследство, Център по подводна археология;
- Срещи и разговори с представители на контролни органи (МОСВ, РИОСВ, Басейнови дирекции);
- Информация, публикувана на интернет страниците на МОСВ, РИОСВ, Басейновите дирекции и др;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



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

### **А.3. Информация, предоставена от бенефициенти по ОПТ**

- „Метрополитен” ЕАД, Агенция „Пътна инфраструктура”, Национална компания „Железопътна инфраструктура”, Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав”, Министерство на икономиката, енергетиката и туризма, Министерство на регионалното развитие и благоустройство, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”, Изпълнителна агенция „Морска администрация“;
- Срещи и разговори с бенефициенти, изпълнители на проекти, строителен надзор и други институции имащи отношение към проектите.

### **А.4. Използвана нормативна уредба по околна среда**

- КОНВЕНЦИЯ за оценка на въздействието върху околната среда в трансграничен контекст и ПРОТОКОЛ за стратегическа екологична оценка;
- КОНВЕНЦИЯ за биологичното разнообразие (в сила от 29 февруари 1996 г. (ДВ, бр.19/1999 г.);
- КОНВЕНЦИЯ по международната търговия със застрашени видове от дивата фауна и флора (Вашингтонска, CITES) (в сила от 16 април 1991 г. (ДВ, бр.6/1991 г.);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на мигриращите видове диви животни (известна като Бонска) подписана юни 1979 г., в сила от ноември 1983 г.;
- КОНВЕНЦИЯ по влажните зони с международно значение, по-специално като местообитания за водолюбиви птици (Рамсарска);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на дивата европейска флора и фауна и природните местообитания (Бернска) В сила от 01.05.1991 г. Обн. ДВ, бр. 23 от 10.03.1995 г.;
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на световното културно и природно наследство;
- КОНВЕНЦИЯ на ЮНЕСКО за опазване на културното наследство под вода (Париж, 2001 г.), в сила от януари 2009 г.;
- КОНВЕНЦИЯ на ООН за борба с опустиняването;
- ЕВРОПЕЙСКА КОНВЕНЦИЯ за ландшафта – Ратиф. на 13.10.2004 г. /ДВ бр. 94/22.10.2004 г./, в сила за Р България от 01.03. 2005 г.;
- ДИРЕКТИВА 2011/92/ЕС относно оценка на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда - кодифициран текст на Директива 85/337/ЕИО, изменена с Директива 97/11/ЕО, изменена и допълнена с Директива 2003/35/ЕС и Директива 2009/31/ЕО ДИРЕКТИВА 92/43 от 1992 г. на Съвета на Европа за опазване на природните местообитания;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- ДИРЕКТИВА 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;
- ДИРЕКТИВА 79/409/ЕЕС от 1979 г. на Съвета на Европа за опазване на дивите птици;
- ДИРЕКТИВА 92/43/ЕИО от 1992 г. на Съвета на европейската общност за запазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- Директива 2000/14/ЕС за шума, излъчван в околната среда от оборудване, което работи на открито;
- ЗАКОН за опазване на околната среда;
- ЗАКОН за биологичното разнообразие;
- ЗАКОН за защитените територии;
- ЗАКОН за чистотата на атмосферния въздух;
- ЗАКОН за водите;
- ЗАКОН за управление на отпадъците;
- ЗАКОН за почвите;
- ЗАКОН за защита от шума в околната среда;
- ЗАКОН за устройство на територията;
- ЗАКОН за културното наследство;
- ЗАКОН за лова и опазване на дивеча;
- НАРЕДБА за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- НАРЕДБА №1 за проучване, ползване и опазване на подземните води;
- НАРЕДБА № 9 от 19.03.2001 г за качеството на водата предназначена за питейно-битови цели;
- НАРЕДБА № 26 от 1996 г. за развитието, ползването и управлението на автоматизираната информационна система „Археологическа карта на България”;
- НАРЕДБА № 3 от 1 август 2008 г. за нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите в сила от 12.08.2008 г.;
- НАРЕДБА № 3 от 16.10. 2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;
- НАРЕДБА № 4 от 27 декември 2006 г. за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството;
- НАРЕДБА № 4 от 12.01.2009 за мониторинг на почвите;
- НАРЕДБА № 5 от 23.04.2007 г за мониторинг на водите;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- НАРЕДБА № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението;
- НАРЕДБА №7 за оценка и управление качеството на атмосферния въздух;
- НАРЕДБА №12 /2010 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден диоксид и озон в атмосферния въздух;
- НАРЕДБА № 7/1986 г за показатели и норми за определяне на качеството на течащите повърхностни води;
- НАРЕДБА № 8 от 25.01.2001 г. за качеството на крайбрежните морски води;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и на опасни отпадъци;
- НАРЕДБА № 3 от 01.04.2004 г. за класификация на отпадъците;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране на отпадъците от моторни превозни средства;
- НАРЕДБА № 9/3.05.1999 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици и олово в атмосферния въздух на МОСВ в сила от 1.01.2006 г.;
- НАРЕДБА № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт по времена експлоатация на обектите, което ще спомогне за опазване на почвите от замърсяване;
- НАРЕДБА за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито, по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха;
- НАРЕДБА № 9 от 12.02.2010 г. за максимално допустимите стойности на вибрациите в жилищни помещения;
- НАРЕДБА № 54 от 13 декември 2010 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда;
- НАРЕДБА № 12 от 03.07.2001 г. за проектиране на геозащитни строежи, сгради и съоръжения в свлачищни райони;
- НАРЕДБА № 1 от 12.01.2004 г. за борба с ерозията и свлачищата в горския фонд и строежът на укрепителни съоръжения;
- НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 14.02.2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- НАРЕДБА № Н-00-0001 от 14 февруари 2011 г. за извършване на теренни археологически проучвания;
- НАРЕДБА за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони;
- СПОРАЗУМЕНИЕ за опазване на популациите на европейските прилепи (EUROBATS) в сила от 25.02.2000 г.

#### А.4. Използвани методически документи

Основни методически документи за мониторинга на въздействието върху околната среда на планове и програми, свързани с транспорта, ползвани при изготвяне на Първи доклад, са:

- Transport Analysis Guidance, Department of Transport, UK ([www.webtag.org.uk](http://www.webtag.org.uk)) (*Указания за транспортни анализи, Министерство на транспорта, Великобритания*);
- Planning Policy Guidance 13: Transport, March 2001, updated January 2011, UK (<http://www.communities.gov.uk>) (*Указания за Политика на Планиране Насока 13: Транспорт*);
- „Strategic Environmental Assessment for Transport” (*„Стратегическа екологична оценка за транспорта”*), 2000 г., Европейска конференция на министрите на транспорта;
- Implementation of strategic environmental assessment (SEA) in the transport sector, EEA (*Прилагане на стратегическата екологична оценка в транспортния сектор*);
- Strategic Environmental Assessment Tool Kit, Natural Scotland – Scottish Executive, 2006 (*Стратегическа екологична оценка като комплексен инструмент, Natural Scotland – Шотландско правителство*);
- Policy Instruments for Chinese Sustainable Future: Environmental Policy Integration and Strategic Environmental Assessment for the Energy and Transport Sectors, Wuppertal Institute, Wuppertal, 2008 (*Инструменти на политиката за китайското устойчиво бъдеще: Интегриране на политика по околна среда и стратегическата екологична оценка за енергийния и транспортния сектор, Институт Вупертал, Вупертал*);
- SEA in Transport Planning in Germany, 2005 (*Стратегическа екологична оценка в планирането на транспорта в Германия*);
- Generic TOR for transport infrastructure SEA, The Netherlands EIA Commission feb 2004 (*Обща структура на Задание за изготвяне на Стратегически Екологични оценки в транспорта, Комисия за ОВОС, Холандия*);



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



- Safety Management in the European Railway Sector - the implementation of the Safety Directive (*Управление на безопасността в железопътния сектор - прилагането на Директивата относно безопасността*);
- COST 341 Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure, Wildlife and Traffic, A European handbook for Identifying Conflict and Designing Solutions, 2003 (*COST 341 Фрагментация на местообитания в резултат на транспортната инфраструктура, Дива природа и Трафик, Европейски справочник за идентифициране на конфликти и проектиране на решения*);
- RESTORING ECOLOGICAL NETWORKS ACROSS TRANSPORT CORRIDORS IN BULGARIA - Identification of bottleneck locations and practical solutions, June 2008p (Alterra, Wageningen UR (*Възстановяване на екологични мрежи през транспортни коридори в България – Идентифициране на критични места и практически решения*));
- Strategic Environmental Assessment of transport Corridors: Lessons learned comparing the methods of the Member States, EC, January, 2001 (*Стратегическа екологична оценка на транспортни коридори: поуките сравняващи методите на държавите членки*);
- Strategic Environmental Assessment and Integration of the Environment into Strategic Decision Making, May, 2001 (*Стратегическа екологична оценка и интегрирането на аспектите на околната среда във вземането на стратегически решения*);
- Sustainability of Land Use and Transport in Outer Neighbourhoods: A Proposed Appraisal Framework, Cordon Mitchell, 2004 (*Устойчиво използване на земята и Транспорта в крайните квартали: Предложение за рамкова оценка*);
- Guidelines for Incorporating Biodiversity-related Issues into Environmental Impact Assessment Legislation and/or Process and in Strategic Environmental assessment, UNEP/CBP/COP/6/20 (*Ръководство за включване на въпроси, свързани с биологичното разнообразие в законодателството и/или процеса на ОВОС и в Стратегическа екологична оценка*);
- Guidance on Transport Assessment, March 2007, Department of Transport, UK (*Ръководство за оценка на транспорта*);



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
Европейски фонд за  
регионално развитие  
Кохезионен фонд



**Изпълнител:**

**Дружество по ЗЗД „СТРАТЕГИЧЕСКИ МОНИТОРИНГ”**

**Ръководител екип:**

.....  
инж. Георги Петков

**Експерти:**

.....  
доц. д-р инж. Валентин Камбуров

.....  
инж. Светла Андреевска

.....  
инж. Тодор Стефанов

.....  
ст.н.с. д-р Асенка Чальова

.....  
доц. д-р Александър Спасов

.....  
д-р Маргарита Войчева

.....  
инж. Мирослава Николова

.....  
инж. Радослава Стоянова

.....  
д-р Методи Даскалов

.....  
инж. Камелия Глушкова

.....  
доц. д-р Светлана Банчева

.....  
Николай Караиванов

.....  
доц. д-р Иван Пандурски