



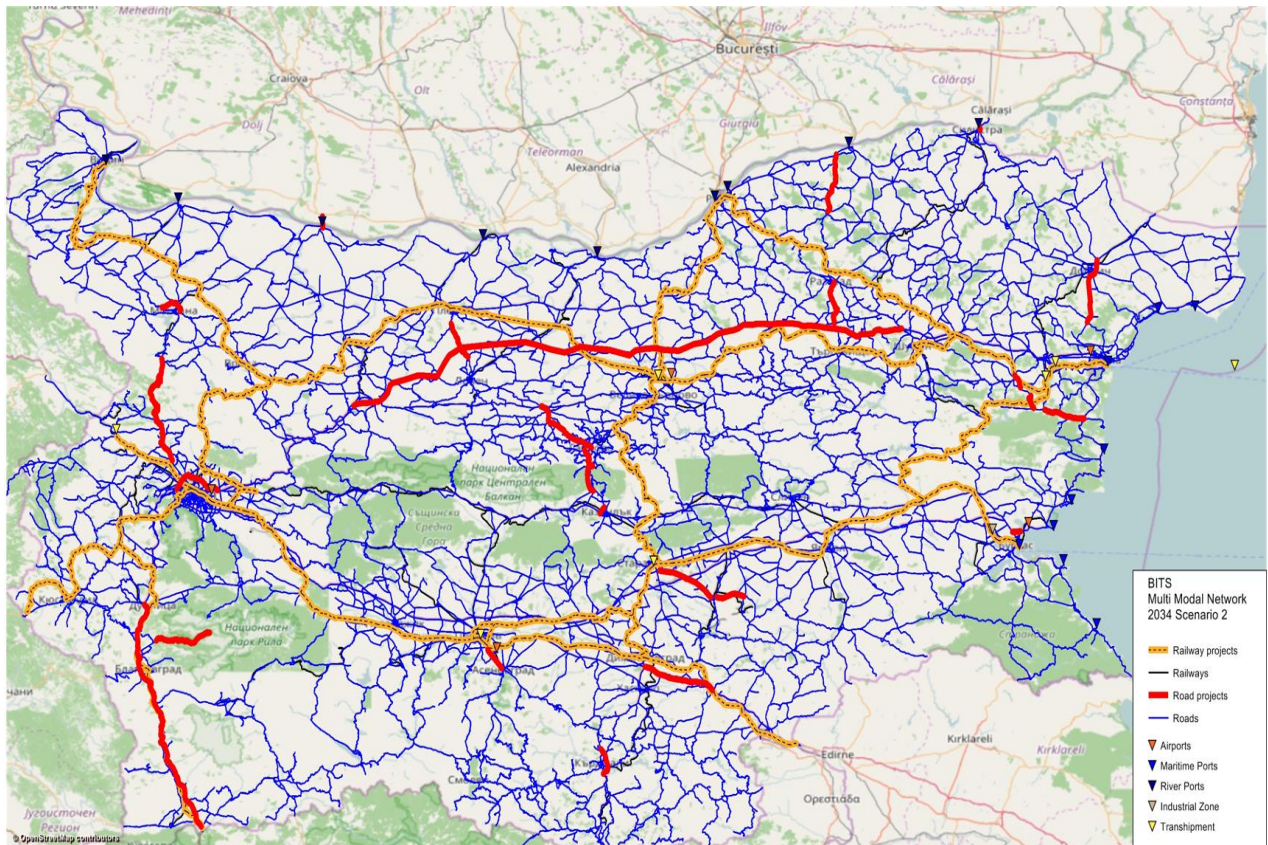
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейските структурни и
инвестиционни фондове



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
**ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА**

ПЪРВИ ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА „ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 Г.“

(ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017* г. - 31.12.2019 г.)



Възложител: Министерство на транспорта и съобщенията

Изпълнител: ДЗЗД „ЕКО КЛИЙН“

юни, 2022 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	II
РЕЗЮМЕ	1
СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ	3
I. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПОДГОТОВКА, ИЗГОТВЯНЕ И ОДОБРЕНИЕ НА ДОКЛАДА ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ	13
II. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИТС ДО 2030 Г. И ИЗПЪЛНЕНИЕТО Ё ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017 Г. - 31.12.2019 Г.	14
1. СЪЩНОСТ И ОДОБРЕНИЕ НА ИТС ДО 2030 Г.	14
2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИТС ДО 2030 Г. ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017 Г. - 31.12.2019 Г.	15
3. УПРАВЛЕНИЕ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО НА ОТГОВОРНОСТИТЕ ПО ВЪПРОСИТЕ, СВЪРЗАНИ С ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ИТС ДО 2030 Г.	43
III. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ИТС ДО 2030 Г., ПОСТАНОВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2017 Г.	45
IV. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО РЕДА НА ГЛАВА ШЕСТА НА ЗООС И ПО ЧЛ.31 ОТ ЗБР ЗА СЪОТВЕТНИЯ ПРОЕКТ ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017-31.12.2019 Г.	59
V. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2017 Г. ЗА ПЕРИОДА 2017 - 2019 Г. И АНАЛИЗ НА СТОЙНОСТИТЕ..	143
VI. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА СЪБРАНАТА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ИТС ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	152
VII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017 - 31.12.2019 Г.	153
VIII. 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.	154
1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА КОРИГИРАЩИ ДЕЙСТВИЯ.....	154
2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	155
3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ОТПАДАНЕ/ЗАМЯНА/ДОПЪЛВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ	155
4. ДРУГИ	157
IX. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА ИТС ДО 2030 Г.	157

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура”
БД	Басейнова дирекция
БДЖ	Български държавни железници
БФОВ	Битово-фекални отпадъчни води
ГД ГВА	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”
ДОВОС	Доклад за оценка на въздействие върху околната среда
ДОС	Доклад за оценка за съвместимост
ДП „НКЖИ“	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура”
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
ЗВ	Закон за водите
ЗЗТ	Закон за защитените територии
ЗЗ	Защитена зона
ЗКН	Закон за културното наследство
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗУИП	Звено за управление и изпълнение на проекта
ЗУО	Закон за управление на отпадъците
ЗУП	Звено за управление на проекта
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”
ИАМА	Изпълнителна агенция „Морска администрация”
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИАПД	Изпълнителна агенция за „Проучване и поддържане на река Дунав”
ИТС	Интегрирана транспортна стратегия
КПП	Координация на програми и проекти
КН	Комитет по наблюдение
НИНКН	Национален институт за недвижимо културно наследство
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
МТС/МТИТС	Министерство на транспорта и съобщенията/Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВОС	Оценка на въздействие върху околната среда
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г.
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”
ОС/ ОСВ	Оценка за съвместимост/Оценка на степента на въздействие върху

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

	предмета и целите на опазване на защитените зони
ОХВС	Опасни химични вещества и смеси
п.в.	Пътен възел
ПУО	Програма за управление на отпадъците
ПУОС	План за управление на околната среда
ПУП	Подробен устройствен план
РИОСВ	Регионална инспекция по околната среда и водите
ТПС	Тягови подстанции
УО	Управляващ орган
ФК	Формуляр за кандидатстване

РЕЗЮМЕ

Настоящият Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“ за периода 2017 - 2019 г. е изготвен в изпълнение на Договор № С21169/22.11.2021 г., сключен след проведена процедура за възлагане на обществена поръчка между Министерство на транспорта и съобщенията (МТС) и ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“.

Общата цел на доклада е подпомагане на цялостното управление на ИТС до 2030 г. и осигуряване на информация за подобряване на изпълнението ѝ.

Специфичните цели са:

- изпълнение на изискванията относно наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ИТС до 2030 г. съгласно Становище по ЕО № 1-1/2017 г. на министъра на околната среда и водите, с което е съгласуван проекта на стратегията;
- установяване, предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последици при изпълнението на ИТС до 2030 г. върху околната среда, населението и човешкото здраве.

ИТС представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта и има за цел да определи приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) №1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

Настоящия доклад трябва да се отнася за периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г., но следва да се има предвид следната **забележка***:

ИТС до 2030 г. е одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет. Поради това за начало на изпълнение на стратегията **следва да се счита 23.06.2017 г.**, съответно от тази дата ще се отчита изпълнението на мерките.

При изготвянето на доклада са събрани, анализирани и оценени информация и документация в значителен обем, като са проведени и теренни огледи на обекти, във фаза на физическо изпълнение – строителство или въведени в експлоатация в рамките на отчетния период.

В резултат, **основните заключения** за установеното въздействие върху околната среда и човешкото здраве на изпълнението на програмата за периода 2017-2019 г., са:

На ниво „стратегия“ стойностите на индикаторите (при отчитане на липсата на информация, нерелевантност и липса на пряка връзка „причина-ефект“) като цяло показват положителни тенденции, като няма данни за настъпили значителни негативни въздействия върху околната среда и рискове за човешкото здраве в резултат на изпълнението на ИТС в първите три години от прилагането ѝ. Спазването на условията и мерките от Становището по ЕО гарантира ограничаването, предотвратяването и смекчаването на прогнозираните по

време на процедурата по ЕО неблагоприятни въздействия, като не всички мерки и условия се спазват и изпълняват цялостно.

На ниво „конкретни проекти“ бенефициентите предприемат действия за изпълнение на мерките и условията от постановените актове по реда на глава шеста на ЗООС и чл. 31 от ЗБР, като ги включват в тръжната документация за проектиране и строителство. Контролът се осъществява от Строителния надзор. Въпреки липсата на данни за установени нарушения, съгласно предоставената от бенефициентите информация, при анализа и по време на извършените теренни обходи се установиха пропуски по изпълнение на някои от условията и мерките – най-вече свързани с периода на експлоатация – в т.ч. контролни измервания на шум и качество на атмосферния въздух, поддръжка на изградените съоръжения (свързани с околна среда).

Не са констатирани нарушения и от страна на контролните органи (РИОСВ, Басейнови дирекции, РЗИ и др.), като следва да се отбележи че като цяло липсва упражняване на текущ и последващ контрол от страна на тези органи.

В резултат на извършените **обходи на терен** е установено като цяло изпълнение на мерките и условията, които могат да бъдат проверени, но с допуснати пропуски основно по отношение на изпълнение на мерки и условия, свързани с опазване на биоразнообразието, което оспорва тяхната ефективност и полезност и **налага предприемане на коригиращи действия**:

- По отношение на спазването и ефективното изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР следва да се осигури и гарантира от възложителите на съответните проекти цялостното им изпълнение, в т.ч. за етапа на експлоатация;
- Да се осигури поддържането на изградените съоръжения за опазване на биоразнообразието и защита от шума;
- По отношение на биоразнообразието:
 - Мрежите за предотвратяване попадане на пътното платно на костенурки, на Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.1, да бъдат заменени с такива, които да издържат на атмосферни/климатични влияния, и да бъдат монтирани по-здраво. Да се извършва периодичен контрол по отношение на поддръжката, вкл. да се прилагат санкции при липса на или неадекватна такава;
 - Мрежите за предотвратяване попадане на пътното платно на дребни животни, на Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.3, да бъдат заменени с такива с височина 1.3 м над кота терен, и да отговарят на всички останали параметри, описани в мярка 9 на Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г. Да се извършва периодичен контрол по отношение на поддръжката, вкл. да се прилагат санкции при липса на или неадекватна такава;
 - Стандартната оградна мрежа на Автомагистрала „Калотина - София“ да бъде преправена така, че отворите на водостоците, мостовете и др. проходни съоръжения да останат извън нея, спрямо пътното платно.

Не са необходими допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, тъй като не са установени въздействия извън оценените в доклада за ЕО и в рамките на процедурите по ОВОС и ОС за конкретните проекти, но следва да се гарантира ефективното изпълнение на действащите мерки и условия от тези актове.

Въз основа на заключенията, в доклада са направени **препоръки** към МТС, в качеството му на възложител на ИТС, за подобряване на наблюдението и контрола.

СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

А. Информация, предоставена от МТС

- ИТС до 2030 г.;
- Доклад за ЕО на ИТС (март, май 2017 г.);
- Становище по ЕО № 1-1/2017 г. на министъра на околната среда и водите;
- Решения по ОВОС и решения за преценяване на необходимостта от ОВОС за конкретните проекти по ИТС до 2030 г.;
- „План за действие към актуализирана Стратегическа карта за шум (СКШ) за основни пътни участъци в Р. България“ и „Стратегическа карта за шум (СКШ) за основни пътни участъци в Р. България“ на сайта на АПИ <http://www.api.bg/>;
- Решения на МОСВ/РИОСВ, издадени по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за конкретните проекти в обхвата на ИТС;
- Проектна документация за конкретните проекти по ИТС;

Б. Информация, предоставена от ведомства и контролни органи

- Информация, публикувана на интернет страниците на МОСВ, РИОСВ, НСИ, ИАОС, Басейновите дирекции и др.
- Информация е поискана и предоставена от следните ведомства:

№	Институция	Отговор	Характер на предоставената информация
1.	Изпълнителна агенция по околна среда	получен	Предоставени са нужните данни.
Басейнови дирекции за управление на водите			
2.	БД ДР	получен	Не предоставя изисканите данни за конкретните проекти. Предоставя обща информация.
3.	БД ЗБР	получен	Предоставени са данни. Изрично е записано, че по отношение на изпълнение на условията от решенията по ОВОС или решенията за преценяване на необходимостта от ОВОС „информация следва да бъде

			предоставена от РИОСВ Благоевград, като компетентен орган“.
4.	БД ИБР	получен	Предоставени са данни. Изрично е записано, че „От страна на БД ИБР не са извършвани проверки по изпълнение на условията от решенията по ОВОС или решенията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, тъй като БД ИБР не е компетентен орган.“
5.	БД ЧР	получен	Предоставени са данни. Изрично е посочено, че „...контрола по изпълнение на условията от решенията по ОВОС или решенията за преценяване на необходимостта от ОВОС е в рамките на компетенциите на РИОСВ“.
Регионални инспекции по околна среда и води			
6.	РИОСВ - БЛАГОЕВГРАД	получен	Контрол е извършван. Предоставени са нужните данни.
7.	РИОСВ - БУРГАС	получен	Не е извършван контрол.
8.	РИОСВ - ВАРНА	получен	Не е извършван контрол.
9.	РИОСВ - ВРАЦА	получен	Не е извършван контрол.
10.	РИОСВ - ВЕЛИКО ТЪРНОВО	получен	Контрол е осъществен за 1 проект, по сигнали за замърсяване.
11.	РИОСВ - МОНТАНА	получен	Не е извършван контрол.
12.	РИОСВ - ПАЗАРДЖИК	получен	Контрол е осъществен за 1 проект, по документи.
13.	РИОСВ - ПЛЕВЕН	получен	Контрол е осъществен за 2 проекта, по документи.
14.	РИОСВ - ПЛОВДИВ	получен	Не е извършван контрол.
15.	РИОСВ - РУСЕ	получен	Не е извършван контрол.
16.	РИОСВ - СМОЛЯН	получен	Няма проекти, попадащи на контролираната територия.
17.	РИОСВ - СОФИЯ	получен	Направени са две проверки по сигнали.
18.	РИОСВ - СТАРА ЗАГОРА	получен	Контрол е осъществен за 1 проект, по документи.
19.	РИОСВ - ХАСКОВО	получен	Контрол е осъществен за 1 проект.
20.	РИОСВ - ШУМЕН	получен	Контрол е осъществен за 1 проект, по документи.
Регионални здравни инспекции			
21.	РЗИ БЛАГОЕВГРАД	получен	Има коментар за 1 проект.
22.	РЗИ БУРГАС	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.

23.	РЗИ ВАРНА	не е получен	---
24.	РЗИ ВЕЛИКО ТЪРНОВО	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
25.	РЗИ ВИДИН	не е получен	---
26.	РЗИ ВРАЦА	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
27.	РЗИ ГАБРОВО	получен	Контрол е осъществен за 1 проект.
28.	РЗИ ДОБРИЧ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
29.	РЗИ КЪРДЖАЛИ	не е получен	---
30.	РЗИ КЮСТЕНДИЛ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
31.	РЗИ ЛОВЕЧ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
32.	РЗИ МОНТАНА	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
33.	РЗИ ПАЗАРДЖИК	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
34.	РЗИ ПЕРНИК	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
35.	РЗИ ПЛЕВЕН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
36.	РЗИ ПЛОВДИВ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
37.	РЗИ РАЗГРАД	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
38.	РЗИ РУСЕ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
39.	РЗИ СИЛИСТРА	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
40.	РЗИ СЛИВЕН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
41.	РЗИ СМОЛЯН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
42.	РЗИ СОФИЙСКА ОБЛАСТ	не е получен	---
43.	РЗИ СОФИЯ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
44.	РЗИ СТАРА ЗАГОРА	не е получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
45.	РЗИ ТЪРГОВИЩЕ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
46.	РЗИ ХАСКОВО	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
47.	РЗИ ШУМЕН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
48.	РЗИ ЯМБОЛ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.

В. Информация, предоставена от бенефициенти по ИТС

- Информация е поискана и предоставена от следните бенефициенти:

№	Институция	Отговор
1.	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“	получен
2.	Агенция "Пътна инфраструктура"	получен
3.	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“	получен
4.	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“	получен
5.	„Метрополитен“ ЕАД	получен
6.	Столична община	получен
7.	Изпълнителна агенция „Морска администрация“	получен
8.	„БМФ Порт Бургас“ ЕАД	получен
9.	„Порт България Уест“ ЕАД	получен

Г. Указания в постановените административни актове по реда на глава шеста от ЗООС

Във връзка с изискванията на нормативната уредба за осъществяване на контрол по изпълнение на условията и мерките в административните актове, издадени по реда на глава шеста от ЗООС, представена в т. II.3 по - долу в доклада, следва да се отчетат разписаните указания, където са налични такива. Информацията за указанията може да бъде обобщена по следния начин:

1. В Решение № 12-ПР/2010 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък Септември - Пловдив и изграждане на пътни надлези" – с характер „да не се извършва ОВОС“ - няма указания за извършване на контрола.

2. В Решение по ОВОС № 2-2/2018г. на министъра на околната среда и водите за ИП за „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ - **изрично е записано**, че „На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – Пловдив, РИОСВ – Стара Загора, РИОСВ – Бургас, БД ИБР и БД ЧР контрола по изпълнение на поставените условия и мерки в настоящото решение“.

3. В Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите за ИП за „Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин - Костенец“ - няма указания за извършване на контрола.

4. В Решение № 11-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив, Първи етап – ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък София – елин Пелин и изграждане на пътни надлези“ - **изрично е записано**, че „На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – София и БД ДР контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение“.

5. В Решение № СО-03-02/2014 г. на директора на РИОСВ София за ИП „Развитие на възел София: Железопътен участък София - Волуяк“ - няма указания за извършване на контрола.

6. В Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка № ЕО-12/2014 г. на министъра на околната среда и водите за Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен“ - **изрично е записано**, че „На основание чл. 28 от Наредбата за ЕО, възлагам на директора на РИОСВ – София контрола по изпълнение на поставените условия в решението, в рамките на неговата компетентност“.

7. В Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП за разширение на метрото в София „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе – бул. Вл. Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“ - няма указания за извършване на контрола.

8. В Решение по ОВОС № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за ИП „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част - ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“ - **изрично е записано**, че „На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – София и БД ДР контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение“.

9. В Решение по ОВОС № 3-3/2014г. на министъра на околната среда и водите за одобряване на ИП „Изграждане на части от обект „Удвояване и електрификация на ж.п. линия Карнобат – Синдел“ в участък I: Лозарево – Прилеп, участък II: Люляково – Дъскотна, участък III: Дъскотна – Търнак, участък IV: Търнак – Аспарухово, участък V: Аспарухово – Комунари и участък VI: Юнак – Синдел“ - няма указания за извършване на контрола.

10. В Решение № 1-1/2008г. на министъра на околната среда и водите за одобряване на ИП: „Строителство на АМ „Струма“ (Долна Диканя – Кулата)“ - няма указания за извършване на контрола.

11. В Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/2009 г. на министъра на околната среда и водите за ИП „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма“ в участък „Благоевград – Крупник“ от км 354+000 до км 380+000“ - няма указания за извършване на контрола.

12. В Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-5/2015 г. на министъра на околната среда и водите за ИП за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „Струма“ - **изрично е записано**, че „На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – Благоевград и БД ЗБР контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение“.

13. Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г. на министъра на околната среда и водите за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.3 на АМ „Струма“ - **изрично е записано**, че „На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – Благоевград и БД ЗБР контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение“.

14. В Решение по ОВОС № 5-3/2013 г. на министъра на околната среда и водите за ИП за „Модернизация на Път I-8 „Калотина–СОП” от км 1+000 до км 48+270” по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пунктир до км 48+329.77” - няма указания за извършване на контрола.

15. Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите за ИП „Доизграждане н АМ „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово) - няма указания за извършване на контрола.

16. Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 12 - ПР/2018 г. на министъра на околната среда и водите за „АМ Хемус – Етап I, Участък 1 от км 87+800, вкл. пътен възел Дерманци, Участък II, вкл. пътен възел „Каленик“, **изрично е записано**, че „На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директорите на РИОСВ – Плевен и БД ДР контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение“.

17. Решение по ОВОС № 4-2/2012 г. на министъра на околната среда и водите за ИП „Път I-5 Обход на град Габрово от км 0+000 до км 30+673,48 с тунел под вр. Шипка, етапна връзка при км 20+120 с дължина 3130 м (от км 0+000 до км 3+130) и съпътстваща инфраструктура, за I-ви, II-ри, III-ти и IV-ти етапи“ - няма указания за извършване на контрола.

Д. Използвана нормативна уредба по околна среда

- КОНВЕНЦИЯ за оценка на въздействието върху околната среда в трансграничен контекст и ПРОТОКОЛ за стратегическа екологична оценка;
- КОНВЕНЦИЯ за биологичното разнообразие (в сила от 29 февруари 1996 г. (ДВ, бр.19/1999 г.);
- КОНВЕНЦИЯ по международната търговия със застрашени видове от дивата фауна и флора (Вашингтонска, CITES) (в сила от 16 април 1991 г. (ДВ, бр.6/1991 г.);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на мигриращите видове диви животни (известна като Бонска) подписана юни 1979 г., в сила от ноември 1983 г.;
- КОНВЕНЦИЯ по влажните зони с международно значение, по-специално като местообитания за водолюбиви птици (Рамсарска);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на дивата европейска флора и фауна и природните местообитания (Бернска) В сила от 01.05.1991 г. Обн. ДВ, бр. 23 от 10.03.1995 г.;
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на световното културно и природно наследство;
- КОНВЕНЦИЯ на ЮНЕСКО за опазване на културното наследство под вода (Париж, 2001 г.), в сила от януари 2009 г.;
- КОНВЕНЦИЯ на ООН за борба с опустиняването;

- ЕВРОПЕЙСКА КОНВЕНЦИЯ за ландшафта – Ратиф. на 13.10.2004 г. /ДВ бр. 94/22.10.2004 г./, в сила за Р България от 01.03. 2005 г.;
- ДИРЕКТИВА 2011/92/ЕС относно оценка на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда - кодифициран текст на Директива 85/337/ЕИО, изменена с Директива 97/11/ЕО, изменена и допълнена с Директива 2003/35/ЕС и Директива 2009/31/ЕО;
- ДИРЕКТИВА 92/43 от 1992 г. на Съвета на Европа за опазване на природните местообитания;
- ДИРЕКТИВА 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда;
- ДИРЕКТИВА 79/409/ЕЕС от 1979 г. на Съвета на Европа за опазване на дивите птици;
- ДИРЕКТИВА 92/43/ЕИО от 1992 г. на Съвета на европейската общност за запазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- Директива 2000/14/ЕС за шума, излъчван в околната среда от оборудване, което работи на открито;
- ЗАКОН за опазване на околната среда;
- ЗАКОН за биологичното разнообразие;
- ЗАКОН за защитените територии;
- ЗАКОН за чистотата на атмосферния въздух;
- ЗАКОН за водите;
- ЗАКОН за управление на отпадъците;
- ЗАКОН за почвите;
- ЗАКОН за защита от шума в околната среда;
- ЗАКОН за устройство на територията;
- ЗАКОН за културното наследство;
- ЗАКОН за лова и опазване на дивеча;
- НАРЕДБА за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- НАРЕДБА №1 за проучване, ползване и опазване на подземните води;
- НАРЕДБА № 9 от 19.03.2001 г за качеството на водата предназначена за питейно-битови цели;
- НАРЕДБА № 26 от 1996 г. за развитието, ползването и управлението на автоматизираната информационна система „Археологическа карта на България”;
- НАРЕДБА № 3 от 1 август 2008 г. за нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите в сила от 12.08.2008 г.;
- НАРЕДБА № 3 от 16.10. 2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди;

- НАРЕДБА № 4 от 27 декември 2006 г. за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството;
- НАРЕДБА № 4 от 12.01.2009 за мониторинг на почвите;
- НАРЕДБА № 5 от 23.04.2007 г за мониторинг на водите;
- НАРЕДБА № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението;
- НАРЕДБА № 7 за оценка и управление качеството на атмосферния въздух;
- НАРЕДБА № 12 /2010 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден диоксид и озон в атмосферния въздух;
- НАРЕДБА № 7/1986 г за показатели и норми за определяне на качеството на течащите повърхностни води;
- НАРЕДБА № 8 от 25.01.2001 г. за качеството на крайбрежните морски води;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и на опасни отпадъци;
- НАРЕДБА № 3 от 01.04.2004 г. за класификация на отпадъците;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране на отпадъците от моторни превозни средства;
- НАРЕДБА № 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;

- 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 доклада, са:

- Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.;
- Guidance on the implementation of Directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment, European Commission (*Ръководство на Европейската комисия за прилагането на Директива 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда*);
- Resource Manual to Support Application of the Protocol on Strategic Environmental Assessment, 2011 – UNECE (*Ресурсно ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за стратегическа екологична оценка, 2011 – ИКЕ-ООН*);
- Good Practice Recommendations on Public Participation in Strategic Environmental Assessment , 16 February 2016 – UNECE (Препоръки за добри практики за стратегическа екологична оценка);
- Impel report - Implementing Article 10 of the SEA Directive, 2002 (*Доклад – Прилагане на чл. 10 от Директивата за стратегическа екологична оценка*);
- Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment, 2013, European Commission (*Ръководство за интегриране на климатичните изменения и биологичното разнообразие в стратегическата екологична оценка, 2013 г., Европейска комисия*);
- Transport Analysis Guidance, Department of Transport, UK (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*);
- SEA in Transport Planning in Germany, 2005 (*Стратегическа екологична оценка в планирането на транспорта в Германия*);
- Generic TOR for transport infrastructure SEA, The Netherlands EIA Commission feb 2004 (*Обща структура на Задание за изготвяне на Стратегически Екологични оценки в транспорта, Комисия за ОВОС, Холандия*);
- Safety Management in the European Railway Sector - the implementation of the Safety Directive (*Управление на безопасността в железопътния сектор - прилагането на Директивата относно безопасността*);
- COST 341 Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure, Wildlife and Traffic, A European handbook for Identifying Conflict and Designing Solutions, 2003 (*COST 341 Фрагментация на местообитания в резултат на транспортната инфраструктура, Дива природа и Трафик, Европейски справочник за идентифициране на конфликти и проектиране на решения*);
- RESTORING ECOLOGICAL NETWORKS ACROSS TRANSPORT CORRIDORS IN BULGARIA - Identification of bottleneck locations and practical solutions, June 2008, (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*).

I. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПОДГОТОВКА, ИЗГОТВЯНЕ И ОДОБРЕНИЕ НА ДОКЛАДА ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ

Дейностите по подготовка, изготвяне и одобрение на доклада по наблюдение и контрол са съгласно Договора за изготвяне на настоящия доклад, представени в следващата таблица:

Дейност/задача	Срок за изпълнение ¹
ДЕЙНОСТ 1: Запознаване с документацията и приложимите методически документи за мониторинга на въздействието върху околната среда на планове и програми	До 30 работни дни
Задача 1: Провеждане на Встъпителна среща	До 10 дни
Задача 2: Запознаване с основните документи, необходими за изпълнение на поръчката	До 30 работни дни
Задача 3: Представяне на списък с индикаторите по наблюдение и контрол:	До 30 работни дни
ДЕЙНОСТ 2: Изготвяне на Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020 г. и на Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“ и за периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г.	До 4 месеца
Задача 1: Изготвяне на Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014 – 2020 г. (първи вариант)	До 4 месеца
Задача 2: Изготвяне на Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ИТС до 2030 г. (първи вариант)	До 4 месеца
ДЕЙНОСТ 3: Изпълнение на препоръките, свързани с одобрението на докладите и представяне на окончателни варианти на докладите	До 6 месеца
Задача 1: Изпращане до Възложителя на първия вариант на докладите	До 5 месеца

¹ Считано от датата на влизане в сила на договора за изпълнение

Задача 2: Допълване на докладите, в случай на изрични указания от министъра на околната среда и водите	До 15 дни
Задача 3: Изпращане до Възложителя на окончателния вариант на докладите	До 6 месеца

II. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИТС до 2030 г. И ИЗПЪЛНЕНИЕТО Й ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017 г. - 31.12.2019 г.

1. СЪЩНОСТ И ОДОБРЕНИЕ НА ИТС до 2030 г.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Стратегията очертава основните насоки за развитие на националната транспортна система в периода до 2030 г.

С разработването на стратегията са постигнати следните специфични цели:

- Създадена е база данни, необходима за целите на анализите на транспортния сектор, за прогнозиране на развитието на транспортната система и за разработване на национален транспортен модел;
- Извършен е детайлен анализ на нуждите на транспортния сектор, включващ автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален транспорт;
- Разработен е Национален мултимодален транспортен модел;
- Дефинирани са национални стратегически цели и стратегически приоритети;
- Формулирани са подходящи мерки за постигане на набелязаните цели;
- Предложен е списък с реалистични проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФРР (със съответните времеви график, бюджет и източници на финансиране);
- На база извършени анализи са предложени мерки за развитие на административния капацитет на бенефициентите за подготовка и изпълнение на предвидените проекти.

Стратегията определя **три стратегически цели**, които обхващат **девет стратегически приоритети**, всеки от който съдържа **рамка от конкретни цели (задачи)**. На тази база са набелязани мерки, които са най-подходящи за постигане на съответните цели.

Стратегическите цели на транспортната политика до 2030 г. са:

- Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор
- Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)
- Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.

Стратегическите приоритети в развитието на транспорта са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
- Подобряване на управлението на транспортната система
- Развитие на интермодален транспорт

- Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар
- Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта
- Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство
- Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната
- Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората
- Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.

В обхвата на стратегическия документ е подготвен и Национален транспортен модел, който е разработен за пътническия и товарния транспорт и е приложим за отделните видове транспорт в рамките на страната, международния и транзитния транспорт.

В ИТС се разглеждат по отделно всички видове транспорт, а именно:

- Железопътен;
- Автомобилен;
- Воден;
- Въздушен;
- Интермодален.

За ИТС е проведена процедура по реда на Наредба за ЕО, в резултата от която стратегията е одобрена от МОСВ и е постановено Становище по ЕО № 1-1/2017 г. на министъра на околната среда и водите. В становището са разписани условия и мерки, които са неотменна част от ИТС, и в частност – Доклад 7 (представляващ Доклада за екологична оценка) на ИТС. Тези условия и мерки трябва да бъдат прилагани към всички планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, относими към или произтичащи от стратегията и ще бъдат съобразявани при техните етапи на изготвяне и реализация. Съгласно т. II „Мерки за наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда и човешкото здраве при прилагане на ИТС“ на всеки три години МТС следва да изготвя доклад по наблюдението и контрола при прилагането на ИТС, включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването ѝ. Настоящият доклад изпълнява именно тези задължения.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет.

2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ИТС до 2030 г. ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017 г. - 31.12.2019 г.

В таблиците по-долу е дадена обобщена информация за проектите в рамките на стратегията, представени в т. 8.2 „СПИСЪК НА ПРОЕКТИТЕ“ от стратегията, обхващащи подготовката (вкл. по отношение на процедурите по опазване на околната среда) и реализирането им за периода 23.06.2017-31.12.2019 г. Следва да се отбележи, че част от проектите се припокриват с тези от *Оперативна програма „Транспорт и транспортна*

инфраструктура“ 2014 - 2020 г., като за целите на настоящия доклад е направена съпоставка по отношение на източниците на финансиране, видовете транспорт и е направена преценка дали съответният проект е предмет на оценка в настоящия Доклад.

А. ПРОЕКТИ ОТ ПРЕДХОДНИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД, ЗАВЪРШИЛИ СЛЕД БАЗОВАТА 2014 ГОД.

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ				
1.	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“ Обхват на проекта: -Пътен надлез на км 107+423.59 междугарие Септември- Пазарджик (сп. Ковачево); -Пътен надлез км 132 +592.42 в междугарието Огняново – Стамболийски (сп. Три водици); - Пътен надлез км 137 +336 в района на гр. Стамболийски; - Пътен надлез км 146 +269 в района на гр. Т. Каблешков Бенефициент: ДП „НКЖИ”	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение №12-ПР/2010 г.</u> на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение <i>"Модернизация на железопътна линия София-Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък Септември - Пловдив и изграждане на пътни надлези"</i> – с характер „да не се извършва ОВОС“ Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: - 2017 – сключени договори за изпълнение на проекта с 4 отделни изпълнители, в т.ч. и договори за строителен надзор. До края на 2017 г. са приключили строителни работи за два от строителните надлези – Акт 16, а останалите два надлеза са изпълнени 50,41 и 77,35%; - 2018 - завършен и пуснат в експлоатация; - 2019 – експлоатация С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е намален обхвата на проекта, спрямо първоначалния му вид: - към момента на одобрението на ОПТТИ през 2014 г. проектът е: Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември с обща дължина 79 км., изцяло двойна линия, а след изменението е: - Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин - Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2014 - 31.03.2017 г. Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: строителство Период на изпълнение: 19.08.2016 - 2017 г.	ДА
2.	„Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив-Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград”	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: РЕШЕНИЕ № 67-ОС/2008г.; № 49-12/2001г., вкл. Решение за потвърждаване и изменение от 30.07.2002г. на МОСВ; Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Няма развитие в този период. Изпълнението на проекта е приключило, обектът е въведен в експлоатация преди отчетния период.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2014 - 31.12.2016 г.	Не (извън периода на доклада)
3.	Рехабилитация на железопътна	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г.	Не

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас, фаза 1	Решение № 27-ПР/2009г. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Няма развитие в този период. Изпълнението на проекта е приключило, обектът е въведен в експлоатация преди отчетния период.	Фаза: строителство Период на изпълнение: 2014 - 31.12.2016 г.	(извън периода на доклада)
4.	Изграждане на интермодален терминал в южен централен район на планиране в България – Пловдив	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: РЕШЕНИЕ № ПВ-5-ЕО/2010; Становище изх. № ЕО-1250/02.10.2011 Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: В рамките на периода до 31.12.2019 г. обектът е изграден и е получено разрешение за ползване на 24.03.2017 г. На 21.09.2017 г. е сключен договор за концесия с избран концесионер за експлоатация на услугите на терминала. Реалната експлоатация е започнала от м. февруари 2018 г.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2014 - 2017 г.	Не (в цитираното решение няма поставени условия)
5.	„Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците от жп линията „Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции (ТПС) Бургас, Карнобат и Ямбол” Обхват на проекта: -Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС Бургас, Карнобат и Ямбол Бенефициент: Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура (“ДП „НКЖИ”)	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: -Писмо на МОСВ с изх.№ ОВОС-1860/07.09.2010г., съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от ЗООС процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС). В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – ТПС Ямбол и ТПС Бургас са завършени, подписан е Акт 15, ТПС Карнобат е завършена на 85%; - 2018 г. – проектът е цялостно завършен и пуснат в експлоатация. - 2019 г. – експлоатация. Проектът е добавен като разширение на проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ с първото изменение на ОПТТИ от 2016 г.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: строителство Период на изпълнение: 13.8.2015 - 2017 г.	Не (проектите не подлежат на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието и за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
6.	„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ Описание на проекта: -Общата разгъната дължина на	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: -Решение по ОВОС № 2-2/2018г. на министъра на околната среда и водите.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: строителство Период на изпълнение:	ДА

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	линиите, които ще бъдат реконструирани или модернизиран е 115 км. (от които 83,744 км. разгъната дължина са по двойна линия). Проектът включва и внедряване на ERTMS по протежение на железопътния участък от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км, вкл. 24 броя маршрутни компютърни централизации (МКЦ) Бенефициент: ДП „НКЖИ”	Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – извършват се работи по рехабилитация на жп участъци Скуtare – Оризово – 45% напредък и Стралджа – Церовски – 94% напредък. За останалите дейности предстоят тръжни процедури за избор на изпълнители; - 2018 г. - пусната е в експлоатация жп отсечката „Стралджа–Церковски“. Пуснато е движението и в участъка „Скуtare–Белозем“. През 2018 г. е стартирана процедурата за избор на изпълнител за участъка „Оризово–Михайлово“. - 2019 - Сключени са следните основни договори за строителство–„Проектиране и изграждане на системите за сигнализация и телекомуникация“; „Модернизация на „Оризово – Михайлово“; „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“. Общият физически напредък в изпълнението на проекта в края на 2019 г. е 12%. Очаква се дейностите по него да бъдат завършени в периода на допустимост на разходите по програмата. В одобрения през 2014 вариант на ОПТТИ е включен проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“, който е разширен с първото изменение на ОПТТИ от 2016 г. с дейности, предвидени за изпълнение по ОПТ 2007-2013 г. – проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация на ж.п. възел Бургас (като част от модернизацията на ж.п. възел Бургас); и отделен проект за проектиране и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол (описан по-горе).	2016 - 2022 г.	
7.	„Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец“ Описание на проекта: Модернизация в участъка Елин Пелин – Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия.	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение по ОВОС № 6-6/2014 г.</u> на министъра на околната среда и водите Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - в процес на проектиране; - 2017 г. – предвидени са 8 тръжни процедури, обявени са процедурите за строителство и строителен надзор. Процедурата за строителство е	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2016 - 2023 г.	ДА

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	Бенефициент: ДП „НКЖИ” Решението по ОВОС включва два проекта: „Модернизация на железопътен участък Елин Пелин - Костенец“ и „Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември“	обжалвана, а за надзор е прекратена; - 2018 г. – избран е изпълнител за изграждане на ТПС Казичене. Поради забавяне на действията по провеждане на процедурата за строителството и продължителните обжалвания по обособени позиции, сроковете за завършване на 2 от 3-те строителни лота на проекта излизат извън периода на допустимост на разходите. Разглеждат се възможности за „фазирание“ на проекта. - 2019 г. – сключени са договори за изпълнение на част от дейностите: „Изготвяне на ПУП, проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервисна поддръжка на тягова подстанция Казичене и интегриране към SCADA“; „Контрол, управление, оценка на съответствие, строителен надзор“; „Изготвяне на ПУП, проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервисна поддръжка на тягова подстанция Ихтиман и интегриране към SCADA“; Строителство по обособена позиция 1 „Модернизация на жп отсечка Елин Пелин – Вакарел“. Изборът на изпълнители по обособени позиции 2 и 3 на проекта не е приключил. С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е намален обхвата на проекта, в резултат на което актуалния обхват е съгласно описаното в колона 2 на таблицата. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Решение №11-ПР/2015г. на министъра на околната среда и водите. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Етапът на проектиране е завършен и е започнал етапа на строителство.	Програма: МСЕ Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2015 - 2020 г. Програма: МСЕ. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2016-2022 г.	
8.	„Модернизация на железопътен участък София – Елин Пелин“	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Решение №11-ПР/2015г. на министъра на околната среда и водите. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Етапът на проектиране е завършен и е започнал етапа на строителство.	Програма: МСЕ Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2015 - 2020 г.	ДА
9.	„Развитие на възел София: Железопътен участък София - Волуяк“ Бенефициент: ДП „НКЖИ”	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Решение № СО-03-02/2014 г. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: В периода са извършени отчуждителни и тръжни процедури. Издадено е Разрешение за строеж за Централна гара София на 04.01.2018г. Проектът е в забава, поради обжалване на процедурите. Договорите за строителство са сключени през 2020 г. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Решение № 120 - ПВ/ 2016 г.	Програма: МСЕ. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2016-2020 г.	ДА (само за етапа на проектиране)
10.	„Развитие на жп възел Пловдив”	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Решение № 120 - ПВ/ 2016 г.	Програма: МСЕ. Фаза: строителство	Не (в решението няма)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		<i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> В периода на докладване проектът е във Фаза "Проектиране".	Период на изпълнение: 2017-2020 г.	поставени условия)
11.	„Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии“ Бенефициент: ДП „НКЖИ“ Проектът включва 3 обекта: - Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора - Реконструкция на гаров комплекс Карнобат - Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	В рамките на отчетния период, проектите са във фаза подготовка и строителство. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Гаров комплекс Стара Загора – Писмо с изх. № КОС-01-3274/16.11.2018г. на РИОСВ - Стара Загора, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. - Гаров комплекс Нова Загора – Писмо с изх. № КОС-01-1519(2)/16.11.2018г. на РИОСВ - Стара Загора, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – няма развитие - 2018 г. – няма развитие - 2019 г. - постигнат е значителен напредък по реконструкцията на двата гарови комплекса - Стара Загора и Нова Загора. Договорът за жп гара Стара Загора е сключен в края на м. октомври 2019 г., а тръжната процедура за жп гара Нова Загора е в ход. Рискът от натрупаното закъснение при провеждането на тръжните процедури за гаровия комплекс Стара Загора е преодолян. - Гаров комплекс Карнобат - писмо с изх. № ПД-114(1)/05.02.2016г. на РИОСВ - Бургас, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма	Програма: ОПТТИ 2014-20202, ИТС Фаза: подготовка и строителство Период на изпълнение: 2017-2020 г.	Не – за гарови комплекси Стара Загора, Нова Загора и Карнобат (проектите не подлежат на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието и за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
				ДА – за гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС нчл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – няма развитие - 2018 г. – няма развитие - 2019 г. - постигнат е значителен напредък по реконструкцията на гаровия комплекс Карнобат. На 25.01.2019 г. е сключен договорът за реконструкция. Реконструкция на гаров комплекс Карнобат е стартиран на 12.02.2019 г. В периода април - октомври 2019 г. е стартирало строителството за жп гара Карнобат. Рискът от натрупаното закъснение при провеждането на тръжните процедури е преодолян. Постигнатият към края на 2019 г. напредък в реконструкцията е 30% за Карнобат. Гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене - Решение по ОВОС № СО-03-02/2014г. на директора на РИОСВ – София Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – няма развитие - 2018 - с ДП „НКЖИ“ е сключен ДБФП за изпълнението на проекта. За трите гарови комплекса има изработени и одобрени технически проекти и издадени Разрешения за строеж. През 2018 г. е открита процедура за възлагане на обществена поръчка за реконструкцията им, по обособени позиции, като се очаква през м. февруари 2019 г. да приключи работата на оценителната комисия. - 2019 постигнат е значителен напредък по реконструкцията на трите гарови комплекса - Искър, Подуяне, Казичене. На 25.04.2019 е сключен договора за реконструкция за жп гари Искър и Подуяне, а на 13.09.2019 за гара Казичене. В периода април - октомври 2019 г. е стартирало строителството за жп гари Подуяне и Искър. Рискът от натрупаното закъснение при провеждането на тръжните процедури за Казичене е преодолян. Постигнатият към края на 2019 г. напредък в реконструкцията на гаровите комплекси е както следва: 47% за Подуяне и 30% за Искър. С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е разширен обхвата на дейност „Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение		

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
12.	„Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ, включително система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение“ Бенефициент: ДП „НКЖИ“ Друго наименование на същия проект: „Проектиране и внедряване на системи за управление и контрол на жп транспорта“	на главните железопътни линии“ чрез добавяне на гари Казичене, Искър и Подуене, и замяна на гара Чирпан с гара Карнобат по направлението Пловдив-Бургас. Със същото изменение от ОПТТИ отпада първоначално включената в програмата дейност „Изграждане на интермодален товарен терминал“, както и планираните първоначално дейности в областта на въздушния транспорт. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Писмо с изх. № ОВОС-25/24.04.2018г. на МОСВ, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – в процес на подготовка; - 2018 г. – одобрен проект; - 2019 г. - Обявената от НКЖИ процедура за проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа е на етап оценка.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: реализация Период на изпълнение: 2017 - 2021г.	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието и за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
13.	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София - Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“ Бенефициент: ДП „НКЖИ“	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Проектът е за техническа помощ и не подлежи на процедури за оценка на въздействията. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Изпълнението на проекта за техническа помощ е започнало през 2019 г. За отчетния период за извършвани дейности по проектиране на участък Софи-Перник-Радомир. За участък Радомир-Гюешево - граница не са извършвани дейности през отчетния период. С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е разширен обхвата на проекта.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: подготовка Период на изпълнение: 2016 – 2018 г.	Не (Проектът е за техническа помощ и не е свързан с въздействие върху околната среда и здравето на населението)
14.	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София - граница	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Проектът е за техническа помощ и не подлежи на процедури за оценка на въздействията.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г., в следствие е променено на МСЕ	Не (Проектът е за техническа помощ и

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	с Република Сърбия“ Бенефициент: ДП „НКЖИ“	<i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Изпълнението му стартира през 2020г. За участъка Драгоман - граница с Република Сърбия предстои изготвяне на ДОВОС.	Фаза: подготовка Период на изпълнение: 2016 – 2018 г.	не е свързан с въздействие върху околната среда и здравето на населението) Не (Проектът е за техническа помощ и е отпаднал)
15.	Техническа помощ за проучване на жп направление Русе – турска граница Бенефициент: ДП „НКЖИ“	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Проектът за техническа помощ и не подлежи на процедури за оценка на въздействията. <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Проектът е отпаднал.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: подготовка Период на изпълнение: 2017 – 2019 г.	Не (проектът е за анализ на стратегически документ и е отпаднал)
16.	Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на българската железопътна инфраструктура в европейската мрежа за интермодален транспорт“	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Проектът за техническа помощ и не подлежи на процедури за оценка на въздействията. <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Проектът е отпаднал.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: реализация Период на изпълнение: 2018 – 2019 г.	Не (не са извършвани никакви дейности по проекта)
17.	Изграждане на интермодален терминал в северен централен район на планиране в България – Русе Бенефициент: ДП „НКЖИ“	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение № РУ-63-ПР/2015г. РИОСВ-Русе <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> За отчетния период не са извършвани дейности.	Програма: НФ ИЛИ ЗАЕМИ ОТ МФИ И ПЧП Фаза: реализация Период на изпълнение: 2018 – 2020 г.	
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ				
1.	АМ Струма ЛОТ 2 (Дупница - Благоевград) Бенефициент: АПИ	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Процедура по ОВОС/ОС/ЕО - приключила Решение № 1-1/2008г.; Решение № 42- ПР/2012г.; Решение № 13-ПР/2013г.; Решение № 1-ПР/2015 г.; Решение № ЕО-1/2015г. <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Обектът е в експлоатация от 22.10.2015 г. В периода 23.06.2017г. – 31.12.2019г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: завършен Период на изпълнение: 2014 - 2015 г.	Не (извън периода на доклада)
2.	АМ Струма ЛОТ 4 (Сандански - ГКПП Кулата) Бенефициент: АПИ	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Приключила Решение № 1-1/2008г.; Решение № 25-ПР/2011г. <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Обектът е в експлоатация от 10.09.2015 г. В периода 23.06.2017г. – 31.12.2019г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: завършен Период на изпълнение: 2014 - 2015 г.	Не (извън периода на доклада)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
3.	Обходен път на гр. Монтана - път I-1 (E79) Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Процедура по ОВОС/ОС/ЕО - приключила Решение № 9-4/2012г. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Обектът е в експлоатация от 29.12.2015 г. В периода 23.06.2017г. – 31.12.2019г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: завършен Период на изпълнение: 2014 - 2015 г.	Не (извън периода на доклада)
4.	Северна скоростна тангента Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Процедура по ОВОС/ОС/ЕО - приключила Решение № 6-3/2011г. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: В периода от 23.06.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза експлоатация.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: завършен Период на изпълнение: 2014 - 2016 г.	Не (извън периода на доклада)
5.	АМ "Марица" ЛОТ 1 - участък "ОРИЗОВО-ДИМИТРОВГРАД" Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Процедура по ОВОС/ОС/ЕО – приключила, изм. и доп. от 02.07.2010 г. на Решение № 37/1994; Решение № ЕО – 15/2013 г. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: На 29 октомври 2015 г. участъкът е пуснат в експлоатация. В периода 23.06.2017г. – 31.12.2019г. обекта е в експлоатация.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: завършен Период на изпълнение: 2014 - 2015 г.	Не (извън периода на доклада)
6.	АМ "Марица" ЛОТ 2 - участък "ДИМИТРОВГРАД - ХАРМАНЛИ" Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Процедура по ОВОС/ОС/ЕО – приключила, изм. и доп. от 02.07.2010 г. на Решение № 37/1994; Решение № ЕО – 15/2013 г. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: На 28 май 2015 г. участъкът е пуснат в експлоатация. В периода 23.06.2017г. – 31.12.2019г. обекта е в експлоатация.	Програма: ОПТ 2007 – 2013 г. Фаза: завършен Период на изпълнение: 2014 - 2015 г.	Не (извън периода на доклада)
7.	„Автомострала „Струма“ – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница” Бенефициент: АПИ Друго име на проекта: „Изграждане на автомагистрала „Струма“ лот 3 - Благоевград - Сандански проект 1 - лот 3.1 от Благоевград до Крупник, лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение по ОВОС №1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, изменено с Решение с изх. № 1-1(1)/2008 год. поради явна фактическа грешка</u> за инвестиционно предложение „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма“ (Долна Диканя - Кулата)“ и пътните възли - за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590.62 по кафяв вариант; за участък М3 - от км 330+590.62 до км 361+000 по кафяв вариант, от км 361+000 до км 363+500 по вариант лилав пункт и от км 363+500 до км 367+150 по оранжев вариант; за участък М4 - подучастък Благоевград - п.в. Крупник - от км 367+150 до км 373+000	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2015 - 2020 г.	ДА

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	Железница“	по <i>зелен вариант</i> и от км 373+000 до км 381+108 по <i>червен вариант</i>, подучастък след п.в. Крупник - 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 км 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>; - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/2009 г.</u> на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма“ в участък „Благоевград – Крупник“ от км 354+000 до км 380+000" - по „<i>виолетов вариант с подвариант с висока нивелета</i>“ (трасето на магистралата в променения участък от км 359+000 до км 380+000 попада в обхвата на Лот 3.1); - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-5/2015 г.</u> на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „Струма“; - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г.</u> на министъра на околната среда и водите за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.3 на АМ „Струма“. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – одобрен от ЕК Лот 3.1, 3.3 и тунел Железница – извършват се строителни работи по 3.1 и 3.3. На 31.08.2017г. е дадено начало на строителството на Лот 3.1. Физическото изпълнение на Лот 3.1 е 3,45%. За Лот 3.3 са изпълнени над 80 бр. малки съоръжения, завършени са 2 бр. реконструкции на газопроводи, 8 бр. мостове и 2 бр. подлези. Физическото изпълнение на Лот 3.3 е 58%. За тунел Железница се провежда тръжна процедура за избор на изпълнители на		

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
8.	„АМ Струма лот 3.2“	строителни работи. На 27.11.17г. са получени общо 28 оферти за три обособени позиции. Общият физически напредък на проекта е 21%; - 2018 г. - пуснат е в експлоатация Лот 3.3 с дължина 24 км. Във фаза строителство са отделни участъци по Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, с общ физически напредък от 42%. Предприети са действия по възлагане изготвянето на проект и изпълнение на дейности по преместване и запазване на откритите по време на археологическо проучване на обект „Зелендол 2“ артефакти в засегнатия участък по Лот 3.1, с дължина около 500 м. По отношение на тунел „Железница“ са подписани договорите за изпълнението на: Обособена позиция № 1: Подучастък № 1 от км 366+000 до км 366+720, включително обслужващ тунелен път при северния портал на тунел „Железница“ и Обособена позиция № 3: Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400. След приключило обжалване, през м. февруари 2019 г. е сключен и договорът по Обособена позиция № 2: Подучастък № 2 от км 366+720 до км 369+000, включително обслужващ тунелен път при южния портал на тунел „Железница“ и площадка за хеликоптери. През 2018 г. е обявено класирането на участниците за строителен надзор (по 3 обособени позиции). - 2019 г.- Подучастък 1 (6,5 км) от Лот 3.1 „Благоевград - Крупник“ на АМ „Струма“ е завършен предсрочно и движението по него е пуснато на 23.05.2019 г. Подучастък 2 е в процес на строителство. Решен е проблемът с археологическия обект „Зелен Дол“ по трасето на Лот 3.1 и през 2019 г. е завършила теренната консервация на преместените извън него структури. Строителните работи по Лот 3.3 „Кресна - Сандански“ са изцяло завършени през м. май 2019 г. Сключени са договорите за проектиране, строителство и супервизия за трите обособени позиции на тунел „Железница“, като през 2019 г. са издадени и съответните разрешения за строеж. През последното тримесечие на 2019 г. стартира строителството и по трите обособени позиции. Общият физически напредък по проект АМ „Струма“- Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница“ е 62%.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Проектът е включен в	Не (не е започнало)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	Бенефициент: АПИ Друго име на проекта: „Изграждане на автомагистрала „Струма“ лот 3 - Благоевград - Сандански проект 2 - за лот 3.2 от Крупник до Кресна.“	предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“ по Източен вариант Г 10.50“ Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. е приключила процедурата по ОВОС за проекта. - 2018 г. - в процес на подготовка. През 2018 г. са обявени процедурите по ЗОП за проектиране и изпълнение на строителството на Лотове 3.2.1 и 3.2.2. - 2019 г. - Формулярът за кандидатстване за изграждане на Лот 3.2 на АМ „Струма“ е одобрен от УО през 2019 и подаден към ЕК на 09.08.2019 г. Предвид постъпилите на 15.10.2019 г. коментари от ЕК, на национално ниво работата по ФК продължава, с оглед съобразяването му с приоритетите в политиката на ЕС по отношение опазването на околната среда. През м. февруари 2019 г. са отворени офертите за строителство и на двете обособени позиции по Лот 3.2, като на 15.11.2019 е обявен изпълнителя за проектиране и строителство на Лот 3.2.1 До края на отчетния период за Лот 3.2.2 няма избран изпълнител. Договорите с избраните изпълнители ще бъдат сключени при осигурено финансиране.	следващия програмен период. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2017 - 2022 г.	изпълнение на проекта)
9.	„Изграждане на АМ „Калотина-София“, ЛОТ 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път /СОП/“, фаза 2“ и „Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“ по протежение на Път I-8 „Калотина – Софийски околовръстен път”. Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 34-ПР/2010г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от ОВОС: да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Софийски околовръстен път от км 59+400 до км 6+310 - разширение и реконструкция и изместване на съоръжения на съществуващата инфраструктура”. Решението не съдържа условия и мерки, поради което не следва да се разглежда в настоящия доклад. - Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 6-ПР/2013г. на министъра на околната среда и водите за ИП: „Изместване и реконструкция на съоръженията на други ведомства в участъка на „Път II-18 „Софийски околовръстен път - западна дъга" от км 0+780 до км 6+308.17". Това решение е свързано с изместване на обекти, собственост на други ведомства, налагащи се за уширяване на габарита	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Проектът „Модернизация на път I-8 „Калотина – Софийски околовръстен път“ от км 1+000 до км 15+500 и етапна връзка” е предвиден за финансиране по МСЕ. Фаза: изпълнен Период на изпълнение: 2015 - 2016 г.	ДА за участък от км 15+500 до км 32+447,20 на АМ Европа.

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		на пътното трасе, но не е свързано с изграждането на самия път. Поради това не следва да се разглежда в настоящия доклад. - Решение по ОВОС № 5-3/2013 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Модернизация на Път I-8 „Калотина–СОП” от км 1+000 до км 48+270” по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пунктир до км 48+329.77” Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Проектът за изграждане на път I-8 участък „Калотина-София” (част от АМ „Европа“) е дефиниран като състоящ се от три взаимосвързани отсечки – „ГКПП Калотина – СОП”, „Западна дъга на СОП” и „Северна скоростна тангента”. По Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г. бе изградена „Северна скоростна тангента”, а по ОПТ 2007-2013 г. участък 1 на лот 1 „Западна дъга на СОП”, от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780, както и част от участък 2 на лот 1, която включва частично изпълнение на мостово съоръжение от км 1+290,46 до км 1+634,46. Проектът за АМ „Европа“ е разделен на два участъка – от км. 15+500 до км 32+447.20 и от км 32+447.20 до км 48+903. Дължината на първия участък е 16,947 км. и е предвидено изграждането на 11 големи съоръжения. Дължината на втория участък е 16,456 км. Предвидено е изграждане на 13 големи съоръжения. На 21.12.2018 г. е подписан договор за проектиране (изготвяне на технически проект) и строителството на участъка от км 15+500 до км 32+447,20 на АМ Европа. В разглеждания период проектът (за този участък) е бил на етап проектиране и строителство. За участъка от км 32+447,20 до км 48+903 е изготвен технически проект от юли 2019 г. - 2017 г. – Изпълнението на проект „Изграждане на АМ "Калотина-София", Лот 1 "Западна дъга на Софийски околновръстен път /СОП/", фаза 2 е на 99% поради неприключили процедури по учредяване на сервитут за изпълнение на инженерни мрежи и съоръжения. За 2018 г. и 2019 г. няма данни за този участък.		

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
10.	Подготовка за доизграждане на автомагистрала „Черно море“	Проектът „Модернизация на път I-8 „Калотина – Софийски околовръстен път“ от км 1+000 до км 15+500 и етапна връзка” към 31.12.2019 г. е в процес на одобрение на техническия проект от МРРБ. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Няма данни. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Няма осигурено финансиране. На 26 октомври 2020 г. е подписан договор за „Изработване на разширен идеен проект с извършване на пълни инженерно-геоложки проучвания и ПУП-Парцеларен план на АМ Черно море“	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: подготовка (Само в ДЕО за ИТС) Период на изпълнение: няма посочен	Не (извън периода на отчет)
11.	Подготовка на проект: ПЪТ I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца“ - скоростен път (техн. помощ)	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Има такива за инвестиционното предложение, включващо участъци: „Видин“ – Димово“, „Димово – Бела – Ружинци“, „Ружинци – Монтана“ от км 3+757 до км 102+060. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Предмет на проектиране са следните участъци: • I участък – Видин- Димово, от км 3+757 до км 39+480; • II участък – Димово-Бела-Ружинци, от км 39+480 до км 61+750; • III участък – Ружинци-Монтана, от км 61+750 до км 102+060; • IV участък –Монтана-Враца, от км 111+305 до км 140+008. Участъкът Монтана - Враца е изключен от проекта. Към 31.12.2019 г. за обекта са изготвени технически проекти за останалите три участъци. Започнали са процедури по изготвяне на ПУП-ПП – издаване на заповед от компетентния орган – МРРБ.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: подготовка (Само в ДЕО за ИТС) Период на изпълнение: 01.01.2020 - 31.12.2020	Не (Проектът е за техническа помощ и не е свързан с въздействие върху околната среда и здравето на населението)
12.	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово - Хасково – АМ Марица Част: „АМ Русе - Велико Търново“	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Има проведени отделни процедури, отнасящи се до отделните участъци от това трасе. За „АМ Русе - Велико Търново“ е постановено Решение по ОВОС № 1-1/2018 г. на министъра на околната среда и водите. Информацията е представена на съответните места в таблицата. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Съгласно данните за отделните участъци. „АМ Русе - Велико Търново“	Програма: МСЕ. Фаза: подготовка (Само в ДЕО за ИТС) Период на изпълнение: няма данни	Не (Проектът е съставен от отделни участъци, разгледани на съответните места в таблицата)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
13.	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково) – Кърджали – ГКПП Маказа»	е в етап на подготовка. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:	Програма: МСЕ. Фаза: подготовка (Само в ДЕО за ИТС) Период на изпълнение: няма данни	Няма данни за проекта
14.	Обходен път на гр. Кърджали	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Решение по ОВОС № 4 – 2/2013г. на министъра на околната среда и водите. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: няма развитие	Програма: МСЕ. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (извън периода на отчет)
15.	Рехабилитация на „Път II-57 Стара Загора - Раднево" (ЛОТ 1)	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище №: КОС-01-158 / 13.01.2016 на РИОСВ гр. Стара Загора, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Лот 1, "Път II 57 Стара Загора - Раднево - Път II-55 от км 0+250 до км 11+075 и от км 12+460 до км 40+554, области Сливен и Стара Загора", с обща дължина 38,919 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
16.	Рехабилитация на пътни участъци по направление Костинброд - Берковица (Лот 2 "Път II-81 Костинброд - Бучин Проход" и Лот 3 „Път II-81 Бучин Проход-Берковица")	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище изх. № ОВОС-33/31.07/2015 на МОСВ, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: <u>Лот 2</u> , "Път II-81 Костинброд - Бучин проход от км 8+200 до км 30+400, област София", с обща дължина 22,200 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация. <u>Лот 3</u> , "Път II-81 Бучин проход - Берковица от км 30+400 до км 51+235, област София", с обща дължина 20,835 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
17.	Рехабилитация на пътни участъци по направление Варна - Кардам (Лот 4 „Път II-29 Варна – Добрич“ и Лот 5 „Път II-29 Добрич –Кардам“)	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище изх. № ОВОС – 40 /21.08.2015 г. на МОСВ, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: <u>Лот 4</u> , "Път II-29 Варна - Добрич от км 20+394.73 до км 23+199.86 и от км 25+342 до км 38+100.31, области Варна и Добрич", с обща дължина 15,563 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация. <u>Лот 5</u> , "Път II-29 Добрич - Кардам от км 38+100.31 до км 52+168.81, Област Добрич", с обща дължина 14,069 км В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
18.	Рехабилитация на „Път II-86 Пловдив - Асеновград" (Лот 6) от км 14+860 до км 25+150, Област Пловдив, с обща дължина 10,290 км	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище Изх. № ОВОС-348/21.05/2014 на РИОСВ – Пловдив, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация; Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
19.	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч", Лот 11 "Път II-44 Севлиево – Драгановци" и Лот 12 „Път II-44 Драгановци – Габрово")	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище № ОВОС – 40 /21.08.2015 г. на МОСВ и за трите Лот-а, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: <u>Лот 7</u> , "Път II-35 Плевен - Ловеч от км 13+600 до км 25+384, Област Плевен", с обща дължина 11,784 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация. <u>Лот 11</u> , "Път II-44 (о.п. Севлиево - В. Търново) - Севлиево - Драгановци от км 0+000 до км 14+600, Област Габрово", с обща дължина 14,60 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		експлоатация. <u>Лот 12</u> , "Път II-44 Драгановци - Габрово от км 14+600 до км 23+978,36 и от км 25+731 до км 28+972,75, Област Габрово", с обща дължина 12,62 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация.		
20.	Рехабилитация на пътни участъци по направление Старо Оряхово - Провадия (Лот 8 „Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово" и Лот 9 "Път III-904 Гроздьово-Провадия")	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище № ОВОС – 40 /21.08.2015 г. на МОСВ, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Лот 8, "Път III-904 Старо Оряхово - Долни Чифлик - Гроздьово от км 0+000 до км 17+377.07, Област Варна", с обща дължина 17,377 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация.	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
21.	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - Пещера "Леденика" и Лот 15 „Път III-107-Рила - Рилски Манастир")	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище № В- 3194/12.01.2016г. на РИОСВ –Враца, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. За Лот 15 няма процедура. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: <u>Лот 10</u> , "Път III-1002 Враца - пещера Леденика от км 0+160 до км 17+588,80, Област Враца", с обща дължина 17,429 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация. <u>За Лот 15</u> няма развитие.	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
22.	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - "Път II-49 Търговище – Разград" и Лот 14 „Път II-49 Кубрат – Тутракан")	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становище № ОВОС – 40 /21.08.2015 г. на МОСВ, не съдържа условия и мерки, подлежащи на контрол. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Лот 13, "Път II-49 Търговище - Разград" от км 9+800 до км 11+832.85 и	Програма: ОПРР 2014-2020. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		от км 11+942.87 до км 30+658.87, Област Разград", с обща дължина 20.749 км. В периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза подготовка, строителство и експлоатация. Към 31.12.2019 г. обектът е в експлоатация.		
МЕТРОПОЛИТЕН				
1.	„Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап I – участък „бул. Владимир Вазов – ЦГЧ - ул. Житница“ Бенефициент: Метрополитен ЕАД	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка № ЕО-12/2014 г. на министъра на околната среда и водите на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен; - Решение № 80/2015 г. за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. обектът е в строителство; - 2018 г. - изпълнението на проекта, с дължина 7,8 км, се реализира с ускорени темпове чрез 9 сключени договора. Към 31.12.2018 г. средният физически напредък на СМР по проекта е 81%, като напредъкът по договора за изграждане на тунел с тунело-пробивна машина е 87%, а на метродепо „Земяне“ – 100%. Напредъкът при доставката на влаковете и системите за управление е 69%. В метродепо „Земяне“ са доставени 13 метровака; - 2019 г. - за Етап I в процес на изпълнение остават само общите системи за управление. В ход са необходимите процедури за въвеждане в експлоатация на участъка от ж.к. „Красно село“ до бул. „Патриарх Евтимий“, който ще бъде пуснат в движение през 2020 г.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2016 - 2020 г.	ДА
2.	„Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 10-ПР/2013	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г.	ДА

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
3.	„ул. Житница– жк. Овча купел – Околовръстен път” Бенефициент: Метрополитен ЕАД	г. за инвестиционно предложение за разширение на метрото в София – „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе – бул. Владимир Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“ - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 10-ПР/2015 г.</u> за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“; - <u>Решение № 19/28.01.2016 г. за допускане на предварително изпълнение</u> на Решение № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – проектирането и строителството е разделено на 2 обособени позиции и системи за управление – започнало е строителството - 2018 г. – проектът, с дължина 4 км и изграждането на четири метростанции, е 48%. Строителството върви по график и се очаква завършване до средата на 2020 г. - 2019 г. - СМР са на финален етап, като предстои изпълнението на работите по изграждане на системите за управление.	Фаза: строителство Период на изпълнение: 2017 - 2019 г.	Не (няма условия от актовете по реда на глава шеста и ЗБР, отнасящи се за периода на
	„Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ – фаза 2“ Бенефициент: Метрополитен ЕАД	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 11-ПР/2013 г.</u> на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: изпълнен Период на изпълнение: 2014 - 2016 г.	

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
4.	„Разширение на метрото в София, линия 3, етап III“	Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Проектът е завършен и въведен в експлоатация на 20.07.2016 г. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Процедура по ОВОС/ОС/ЕО - приключила РЕШЕНИЕ 10-ПР/2013; 10-ПР/2015 МОСВ. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Започнало е проектиране, което продължава и след периода на докладване.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. (отпаднал от програмата) Фаза: строителство Период на изпълнение: 2018 - 2022 г.	експлоатация) Не (процесът на проектиране не е завършил в отчетния период)
ВОДЕН ТРАНСПОРТ				
1.	Предпроектни проучвания за PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS) ЗА българските пристанища	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Проектът за проучвания и не подлежи на процедури за оценка на въздействията. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Няма.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: изпълнение Период на изпълнение: 01.01.2020 – 31.12.2020 г.	Не (Проектът е за проучване и не е свързан с въздействие върху околната среда и здравето на населението)
2.	Проект FAIRWAY DANUBE, включва: „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав – фаза2» и «Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез доставка на оборудване»	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Становища на МОСВ изх. № ОВОС-42/13.08.2015 г и № ОВОС-42/15.11.2016 г Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Чрез FAIRway Danube се стартира изпълнението на Генералния план за рехабилитация и поддържане на корабоплавателния път по р. Дунав. По първия проект е доставен специализиран кораб през 2017 г. Вторият проект е в процес на изпълнение до 2022 г. и вкл. доставка на оборудване.	Програма: МСЕ Фаза: подготовка и изпълнение Период на изпълнение: 01.07.2015 – 31.12.2020 г.	Не (доставката на оборудване не е предмет на оценки по околна среда)
3.	“Port Bulgaria West – Safe and Competitive Multimodal Port” Бенефициент: „Порт Уест България“ АД	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Няма предприети действия. Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.: Няма предприети действия.	Програма: МСЕ Фаза: подготовка и изпълнение Период на изпълнение: 01.07.2017 – 31.12.2020 г.	Не (няма предприети действия по проекта)

№	Наименование, обхват на проекта, бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза към датата на изготвяне на ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПЪТИЩАТА				
1.	Въвеждане на система от такси за ползване на пътищата за тежкотоварни МПС	Проектът е свързан с информационни технологии и комуникационни системи и за него не са приложими режимите на ЗООС и на ЗБР.	Програма: ОПТТИ 2014 – 2020 г. Фаза: изпълнение Период на изпълнение: 2018-2019 г.	Не (дейността няма отношение към компонентите на околната среда)

Б. ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ ЧРЕЗ НАЦИОНАЛНО ФИНАНСИРАНЕ И/ИЛИ ДЪРЖАВНИ ЗАЕМИ ОТ МФИ, ДО 2022 Г.

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза в ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ				
1.	„Модернизация на жп линията Волуяк - Драгоман”	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение № 5-5/2016 г. МОСВ <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> През периода няма извършени дейности. Изпълнението на проекта стартира през 2021 г.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Проектът е включен в ПТС 2022-2027 г. (не е включен в ДЕО за ИТС) Фаза: строителство Период на изпълнение: 2017-2022 г.	Не (няма предприети действия по проекта)
2.	Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение № 9-ПР/2010 г. на МОСВ; Становище на РИОСВ-Русеизх. № 2845/02.09.2013г <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> За отчетния период не са извършвани дейности.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2018-31.12.2022 г.	Не (няма предприети действия по проекта)
3.	Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Становище на МОСВ изх. № ОВОС-2394/17.11.2010г <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> За отчетния период не са извършвани дейности.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2018-31.12.2022 г.	Не (няма предприети действия по проекта)
4.	Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Няма данни. <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> За отчетния период не са извършвани дейности.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2018-31.12.2022 г.	Не (няма предприети действия по проекта)
5.	Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) е на отсечки от линията	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение по ОВОС на МОСВ № 3-3/2014г.; Становище изх. № ПД-114/05.02.2016 г. РИОСВ – Бургас <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Развитие има само участък Люляково-Дъскотна. Разрешение за строеж от 11.12.2017 г.; Разрешение за ползване от 28.01.2019 г.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: строителство Период на изпълнение: 2018-31.12.2022 г.	ДА, за конкретния участък

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза в ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		Новопроектираното трасе премоства седем пъти р. Луда Камчия с ж.п. мостове.		
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ				
1.	Скоростен път Трасе: Скоростен път „Русе – Шумен” или рехабилитация	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	Няма данни за проекта
2.	Изграждане на АМ „Калотина-София“ – път I-8 Калотина – Софийски околовръстен път	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	Информацията е представена по-горе в т. I.
3.	Скоростен път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана – Враца”	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: строителство Период на изпълнение: няма	Информацията е представена по-горе в т. I.
4.	Скоростен път „РИЛА” Трасе: Кюстендил – Дупница – Самоков – ПВ Богородица – АМ „Тракия”/АМ „Хемус”	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	Няма данни за проекта
5.	Скоростен път Трасе: Русе – Бяла – Велико Търново – Габрово – Хасково – АМ Марица	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	Информацията е представена по-горе в т. I.
6.	Рехабилитация на отсечката от АМ Марица (Хасково) – Кърджали – ГКПП Маказа»	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	Няма данни за проекта
7.	Скоростен път „Гюешево-София” – Трасе: ”ГКПП Гюешево – Кюстендил – Радомир – Перник – София”	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	Няма данни за проекта
8.	Доизграждане на АМ „ЧЕРНО	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ.	Информацията е

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза в ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	МОРЕ”	<i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	(Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	представена по-горе в т. А
9.	Модернизация на пътя "Асеновград – Смолян – Рудозем" до параметри за „скоростен път”	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: няма	Няма данни за проекта
10.	Проект „Обход на гр. Габрово” - участък 3 и участък 4	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение № 4-2/2012г. на МОСВ <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Етап проектиране и строителство. Трети участък – с обща дължина 5,070 км – ново строителство; Четвърти участък – с обща дължина 4,115 км - ново строителство.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2017-2018	ДА (частично, за участъци съобразено с периода на докладване)
11.	Проект „Обход на гр. Габрово” - етапна връзка включително тунел под „Шипка”	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение № 4-2/2012г. на МОСВ <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Няма сключен договор за изпълнение на проектирането и строителството.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2017-2019	Не (няма предприети действия по проекта)
12.	Обходен път на Казанлък	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение № СЗ – 41 – ПР/ 2015г. на РИОСВ – Стара Загора, <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2022-2022	Няма данни за проекта
13.	Скоростен път „Пловдив-Асеновград” – Трасе: „Пътен възел на АМ Тракия – обходен път Пловдив – Асеновград“	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. (Включен само в ДЕО за ИТС) Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2017-2018	Няма данни за проекта
14.	Изграждане на скоростен обходен път на гр. Бургас	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i>	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2022-2022	Няма данни за проекта
15.	Ам Хемус от Ябланица до Белокопитово (Участъци от 1 До 7)	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите; Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 12 - ПР/2018 г. на министъра на околната среда и водите.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: проектиране и строителство Период на изпълнение: 2017-2022	ДА, за участъците, в които има извършени

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Програма, фаза в ИТС, период на изпълнение	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		<i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Има одобрени проекти за някои от участъците и проведени тръжни процедури за избор на изпълнител. Лот 0 Ябланица – Боаза е била в строеж и е в експлоатация от 2019 г. За Лот 1 Боаза – ПВ Дерманци има издадени разрешения за строеж. Участъците от Шумен до Варна са в експлоатация и са извън настоящия доклад.		дейности
ВОДЕН И ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ				
1.	Изграждане на интермодален терминал Варна	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> Решение по ОВОС на РИОСВ-Варна № ВА-3/2015г. Решение то е загубило правно действие. <i>Развитие на проекта в периода 23.06.2017-31.12.2019 г.:</i> Не са предприети действия по проекта.	Програма: НФ или заеми от МФИ. Фаза: подготовка и строителство Период на изпълнение: 2018-2020	Не (няма предмет на контрол)

В. ПРОЕКТИ, ПЛАНИРАНИ ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ СЛЕД 2022 Г.

Проектите, предвидени за реализиране след 2022 г., са с известна степен на неопределеност като време и място на изпълнение, тъй като на етапа на разработване на ИТС не може да се даде точна прогноза за възможностите за финансиране, промените, които биха могли да се наложат в социален, демографски, организационен или административен план, както и резултатите от актуализираните резултати при прилагане на Националния транспортен модел към този период. Националният транспортен модел ще се използва за периодично актуализиране на транспортните показатели, при което някои проекти може да се отложат за още по-далечен времеви хоризонт за сметка на прилагането на други мерки, които са по-адекватни при възникналите условия. Предвид това, както и параметрите на конкретната задача, а именно „Изготвяне на доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“ за периода 2017 - 2019 г.“, проектите, планирани за реализация след 2022 г. не следва да бъдат разглеждани, тъй като са извън периода на мониторинг и контрол.

Въз основа на горния анализ, **предмет на оценка в настоящия Доклад** е начина на изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста на ЗООС за **следните проекти**:

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

Обхват на проекта:

- Пътен надлез на км 107+423.59 междугарие Септември- Пазарджик (сп. Ковачево);
- Пътен надлез км 132 +592.42 в междугарието Огняново – Стамболийски (сп. Три водици);
- Пътен надлез км 137 +336 в района на гр. Стамболийски;
- Пътен надлез км 146 +269 в района на гр. Т. Каблешков

Бенефициент: ДП „НКЖИ”

2. „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“

Описание на проекта:

- Общата разгъната дължина на линиите, които ще бъдат реконструирани или модернизиран е 115 км. (от които 83,744 км. разгъната дължина са по двойна линия). Проектът включва и внедряване на ERTMS по протежение на железопътния участък от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км, вкл. 24 броя маршрутни компютърни централизации (МКЦ)

Бенефициент: ДП „НКЖИ”

3. „Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец“

Описание на проекта:

Модернизация в участъка Елин Пелин – Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия. Включва и „Модернизация на железопътен участък Костенец - Септември“.

Бенефициент: ДП „НКЖИ”

4. „Модернизация на жп линията София-Пловдив, Етап I, Лот I, участък София – Елин Пелин“

Описание на проекта:

Модернизация в участъка София - Елин Пелин – Костенец с обща дължина от 22,069 км, за осигуряване движението на влакове със скорост 160 км/ч.

Бенефициент: ДП „НКЖИ”

5. „Развитие на възел София: Железопътен участък София - Волуяк“

Ще се разгледа само за етапа на проектиране.

Бенефициент: ДП „НКЖИ”

6. „Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии“ - Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

7. „Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“

Друго наименование на проекта: „Изграждане на автомагистрала „Струма“ лот 3 - Благоевград - Сандански проект 1 - лот 3.1 от Благоевград до Крупник, лот 3.3 от Кресна до Сандански и тунел Железница“

Бенефициент: АПИ

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

Бенефициент: АПИ

9. Проект „АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7)“

Бенефициент: АПИ

10. Проект „Обход на гр. Габрово“ - участък 3 и участък 4

Трети участък – с обща дължина 5,070 км – ново строителство; Четвърти участък – с обща дължина 4,115 км - ново строителство.

Бенефициент: АПИ

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

13. Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) - на отсечки от линията

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

3. УПРАВЛЕНИЕ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО НА ОТГОВОРНОСТИТЕ ПО ВЪПРОСИТЕ, СВЪРЗАНИ С ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ИТС ДО 2030 г.

ИТС е национален стратегически документ, определящ стратегическите цели и приоритети, залегнали в транспортната политика на ЕС и на Р България, като страна-членка на Съюза. Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната

свързаност. Предвид това, основните задължения за прилагане и изпълнение на стратегията, както и свързаните с това екологични отговорности, са на **Министерство на транспорта и съобщенията**.

Пряко отговорни са и **всички бенефициенти по стратегията**, които са ангажирани с изпълнението на конкретните проекти, предвидени в стратегията, а именно: ДП „НКЖИ”, АПИ, ИАПД, ДППИ, „Метрополитен” ЕАД, ИАМА, както и някои пристанища с оперативна самостоятелност.

Както министерството, така и бенефициентите са отговорни за осигуряване на изпълнението на относимите условия и мерки от Становището по ЕО за стратегията, както и от актовете по реда на глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР за всеки конкретен проект.

С оглед изясняване на задачите и отговорностите на всички страни в процеса на наблюдение и контрол, е необходимо да се посочат и конкретните нормативни изисквания, свързани с осъществяването на контрола.

Съгласно чл. 100 от ЗООС компетентните органи по околна среда или упълномощени от тях длъжностни лица осъществяват контрол по плана за изпълнение на мерките по чл. 96, ал. 1, т. 7 от същия закон и по изпълнението на условията от решението по ОВОС и в решенията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Съгласно чл. 148, ал. 2 от ЗООС контролът бива превантивен, текущ и последващ. В алинея 3 на същия член е записано, че „Контролът се осъществява на национално равнище от министъра на околната среда и водите или от оправомощени от него лица, а на регионално равнище - от директорите на РИОСВ, директорите на басейновите дирекции, директорите на националните паркове, областните управители и от кметовете на общините или от упълномощени от тях длъжностни лица.“

Превантивният контрол за опазване на околната среда се осъществява чрез екологичната оценка и чрез ОВОС.

Съгласно чл. 154, ал. 2, т. 2 от ЗООС *текущият контрол* обхваща контрола по изпълнението на издадените от Министерството на околната среда и водите, басейновите дирекции, дирекциите на националните паркове и от регионалните инспекции по околната среда и водите разрешителни, решения и на предвидените мерки в програмите.

Съгласно чл. 156, т. 1 от ЗООС *последващият контрол* се осъществява чрез **„проследяване резултатите от изпълнението на условията, мерките и ограниченията в решения по ОВОС, решения за преценяване на необходимостта от ОВОС, становища по екологична оценка, решения за преценяване на необходимостта от екологична оценка** и в разрешителните, както и от изпълнението на инвестиционните проекти и от прилагането на плана или програмата“.

По-конкретните дейности по извършване на контрола са разписани в съответните подзаконови нормативни актове към ЗООС.

В чл. 3, ал. 1, т.8 от *Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО*, като част от процедурата по ЕО изрично е записан като етап извършването на наблюдение и контрол при прилагането на плана или програмата.

В чл. 28, ал. 1 от същата Наредба е указано, че „Органът по чл. 4, издал становището по чл. 26, ал. 1, т. 1 или решението за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка по чл. 14, или оправомощено от него длъжностно лице е компетентен по наблюдението и контрола по изпълнението на мерките, посочени в становището по ЕО, или на условията и мерките в решение за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО в процеса на прилагането на плана или програмата.“

В чл. 2, ал. 1, т. 7 от *Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС*, като част от процедурата по ОВОС изрично е записан като етап осъществяването на контрол по изпълнението на условията и мерките от решението по ОВОС или решението за преценяване на необходимостта от ОВОС.

В чл. 22, ал. 1 от същата Наредба е указано, че компетентните органи осъществяват контрол по изпълнението на условията от решенията: при одобряване и съгласуване на инвестиционните проекти; по време на строителството; при издаване на разрешение за ползване на строежа; по време на експлоатацията на обекта. В алинея 3 на същия член е записано: „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 и мерките може да се възлага на съответната РИОСВ, басейнова дирекция или дирекция на национален парк.“

III. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ИТС ДО 2030 г., ПОСТАНОВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2017 г.

ИТС до 2030 г. е съгласувана от министъра на околната среда и водите със Становище по ЕО № 1-1/2017 г. Мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия, които е необходимо да бъдат съобразявани при прилагането на програмата, са общо 26 на брой - включени в т. I.B. на Становището по ЕО.

До момента няма промяна в стратегията, съответно не са провеждани други процедури по ЕО и няма постановени други решения по ЕО.

Начинът и степента на изпълнение на мерките от т. I на Становище по ЕО № 1-1/2017 г. за периода от приемане на стратегията 23.06.2017 до 31.12.2019 г. е както следва:

Мярка I.1: Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на ИТС, попадащи в обхвата на приложенията към ЗООС или извън тях, както и под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС за одобряване/съгласуване, при съобразяване с

препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, постановени в решението/становището.

Изпълнението на мярката е разгледано по бенефициенти:

ДП „НКЖИ“ в качеството си на Възложител на инвестиционни предложения и подробни устройствени планове изготвя уведомленията по реда на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС и по реда на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, възлага изготвянето на доклади за ОВОС и ОСВ, в съответствие с указанията на компетентните органи и отговаря за провеждане процедурата от страна на Възложителя.

Мерките и условията от решенията по процедурите по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от ЗБР 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 строителството по проектите се изисква да изготвят планове за управление на околната среда (ПУОС), в които се разписва подробно начина и отговорностите на изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 от ЗБР за етапа на строителство.

Контролът по изпълнение на мерките и условията заложи в решенията по ОВОС и ОС се осъществява от строителния надзор, който разполага със съответните специалисти. Изпълнителите на проекта и строителният надзор докладват ежемесечно за напредъка на проекта. Като част от докладването се дава информация и по въпросите свързани с опазването на околната среда.

За изпълнение на мерките по време на експлоатация, отговорността е на Възложителят/бенефициента – ДП НКЖИ.

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

Агенция „Пътна инфраструктура“ има специално създаден отдел „ПИП, ОСИП и ОВОС“ към Дирекция „Инвестиционно проектиране и отчуждителни процедури“, който разработва документацията за инициране на процедурите по ЕО, ОВОС и ОС (уведомления по реда на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми и по Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда) и координира провеждането на изискващите се процедури по ЕО, ОВОС и ОС за пътните проекти.

МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД - за изпълнение на екологичните изисквания на нормативната уредба по опазване на околната среда, към дружеството е назначен еколог, който отговаря за подготвянето на документацията и координирането на процедурите по ЕО, ОВОС и ОС за проектите и техните изменения.

В ДППИ е създадена организация (аналогична на тази за проектите с европейско финансиране) за техническо, административно и финансово управление на проектите, в т.ч. за

провеждане на изискващите се процедури по ОВОС, ЕО и ОС, като съдействие оказват и еколозите на съответните пристанища и обекти.

В ИАПД има назначени служители на длъжност „еколог“, ангажирани с необходимите действия по отношение на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР и прилагането на мерките за опазване на околната среда до завършването им.

ИАМА изпълнява задълженията си на Възложител по смисъла на ЗООС, като за проектите, на възможно най-ранен етап изготвя уведомления до съответния компетентен орган по околна среда и осигурява провеждане на процедурите съгласно указанията му.

Мярката се изпълнява в 100% от случаите.

Мярка I.2: Всеки проект по ИТС да се съобразява със заложените цели и мерки, забраните и ограниченията за водните тела в съответните Планове за управление на речните басейни (ПУРБ) и Планове за управление на риска от наводнения (ПУРН), които са актуални към момента на реализация, както и с Морската стратегия на Република България- при проекти, засягащи морски води. Всички проекти, засягащи водни тела да бъдат оценявани за допустимост спрямо ПУРБ и ПУРН, съгласно разпоредбата на чл.155, ал.1, т.23 от Закона за водите и последните изменения и допълнения към него (ДВ бр. 12 от 03.02.2017 г.).

Мярката се изпълнява за всички проекти, като съобразяването на предвижданията на действащите към момента на подготовка на проектите ПУРБ, ПУРН се осигурява чрез процедурите по ОВОС, ЕО и ОС за проектите.

Мярка I.3. Всеки проект по ИТС, който предвижда изграждане на нови транспортни връзки в близост до съществуващи предприятия и съоръжения с нисък или висок рисков потенциал в съответствие с чл. 104 от ЗООС, да осигури безопасни разстояния до тях.

Мярката се изпълнява по време на проектирането и провеждането на съответните процедури по ОВОС и ЕО, като от страна на Възложителя/бенефициента се извършва проверка за наличието на съществуващи предприятия и съоръжения с нисък или висок рисков потенциал в близост до трасето/площадката/имотите, предвидени с проекта. При наличие на такива съоръжения се изискват данни от съответното предприятие за определените/потвърдените безопасни разстояния и същите се съобразяват в проекта. Изпълнението на мярката се гарантира чрез процедурата по ОВОС/ЕО, в рамките на която компетентният орган по околна среда преценява осигурени ли са безопасните разстояния.

Мярка I.4. Възложителите на проекти по ИТС да оценят и осигурят безопасни разстояния на съществуващите предприятия с нисък и висок рисков потенциал до

проектите на нови транспортни пътища, въз основа на установените пространствени зони на сериозни поражения на тези предприятия, и при необходимост да предвидят допълнителни мерки за ограничаване на идентифицираните рискове за човешкото здраве или околната среда.

Мярката се изпълнява в рамките на процедурата по ОВОС за проекти за транспортни пътища, аналогично на мярка I.3., анализирана по-горе.

Мярка I.5. Преди и по време на строителството, в случай на дейности по съхранение и употреба на опасни вещества и смеси (напр. горива и масла, битум, бои и лакове, материали за нанасяне на трайна маркировка, взривни вещества), възложителят следва да осигури извършването на тези дейности, като вземе предвид мерките за безопасно съхранение и употреба, предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответния нормативен/административен акт и в информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба на опасните химикали.

Мярката се възлага на изпълнителя на строителството, към който се поставят посочените изисквания.

Мярка I.6. При проектиране и строителство на пътна и жп инфраструктура, да се прави анализ на уязвимостта на проекта на ефектите от изменението на климата, като се предвидят подходящи по структура пътни настилки или елементи на железопътното трасе, които да са в състояние да издържат повишени температури и неблагоприятни климатични условия, съобразени със съответния климатичен район и прогнозите за климатичните промени.

Строителството на обектите се извършва при спазване на условията в издадените решения по ОВОС, за което по принцип се осъществява контрол от компетентните органи.

Въз основа на представените данни за контрол на спазването на условията в издадените решения във връзка с процедурите по ОВОС за проектите, може да се посочи, че не са констатирани нарушения на условия, отнасящи се до мерките във връзка с изменението на климата, включително в частност във връзка с уязвимостта на ефектите от изменението на климата.

Решенията по ОВОС и мерките за изпълнение в тях за всеки един проект, са формулирани преди началото на строителните дейности, въз основа на представена подробна информация за предвидените дейности, включваща и подробни анализи за въздействието на компонентите и факторите на околната среда, като в тази информация задължително се включва и анализ на въздействието върху изменението на климата.

В докладите по ОВОС и/или информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за разглежданите проекти от Стратегията, няма данни от подробни анализи за уязвимостта на проектите към ефектите на изменението на климата. Независимо от това, проектирането и изграждането на новата пътна и ж.п. инфраструктура следва да се извършва с подходящи материали и настилки, които да съответстват на характерните климатични условия за съответните географски райони.

Мярка I.7. При строителство на пътните обекти, строго да се контролира прилагането на мерките за ограничаване на прах и вредни вещества в атмосферата, включително при транспорт на насипни материали. Да се прилагат Планове за собствен мониторинг на пътните обекти, включващи периодични измервания за замърсяване на атмосферния въздух в обхвата на населените места.

Строителството на пътните обекти се извършва при спазване на задължителните изисквания на действащото законодателство за недопускане на замърсяване на атмосферния въздух.

За повечето проекти, изискванията на законодателството за ограничаване на емисиите на прах и други замърсители при строителството на обектите, са включени като условия в решенията по ОВОС/преценка на необходимостта от извършване на ОВОС и изпълнението им подлежи на контрол от компетентните органи по околна среда.

Въз основа на представените данни за контрол на спазването на условията в издадените решения във връзка с процедурите по ОВОС за проектите, включени в Стратегията, може да се посочи, че не са констатирани нарушения при строителството на пътните обекти, прилагани са предвидените мерки за ограничаване на емисиите на прах и други замърсители в атмосферния въздух, както и утвърдените планове за мониторинг.

Същевременно по отношение на мониторинга на качеството на атмосферния въздух в населените места следва да се отчете, че реализацията на проектите като цяло ще доведе до значителен положителен ефект за местното население, а качеството на атмосферния въздух в конкретните населени места в обхвата на реализация на проектите по същество не се формира от временно извършваните строителни дейности, а се получава като резултат от редица други съществуващи по-значими източници на емисии и специфични фактори, като локални източници на замърсяване от битовия и промишления сектор, както и временни проявления на неблагоприятни метеорологични условия, оказващи съществено въздействие върху атмосферния въздух и затрудняващи бързото разсейване на замърсителите в него.

Мярка I.8. Проектите да се съобразяват с приложимата нормативна уредба по водите по отношение на разрешителния режим, свързан с проектиране и строителство, особено при необходимост от преминаване през II-ри и III-ти пояс на санитарно-охранителни зони за питейни и минерални води да се извършва в съответствие с

изискванията на Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.

Изпълняването на мярката се извършва чрез процедурите по ОВОС и ЕО, и за издаване на разрешителни съгласно ЗВ. Преди започване на строителството от страна на Възложителя се провеждат необходимите съгласувания и/или процедури по реда на Закона за водите и Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди. Спазването на мярката се контролира за всеки проект от компетентната Басейнова дирекция.

Мярка I.9. Да се осигурява редовно почистване на канавки, водостоци, терените под мостовете и всички съоръжения на инфраструктурата, проходите за животни от натрупани отпадъци, за райони с риск от наводнения.

Мярката е в компетенциите на бенефициентите и се отнася за етапа на експлоатация на проектите. По информация, предоставена от бенефициентите, мярката би следвало да се изпълнява. При обходите на терен това се потвърждава за повечето от обектите, но от обходите на терен по АМ „Струма“, например е констатирано непочистване на изградените каломаслоуловители.

Мярка I.10. Към проектите за изграждане, реконструкция или рехабилитация на пътна инфраструктура да се предвидят подходящи мерки за предпазване от ерозия и укрепителни мероприятия за откосите на високите насипи и дълбоките изкопи.

Мярката се изпълнява при всички случаи, по подразбиране, тъй като изискването произтича от нормативната уредба и техническите изисквания, на които следва да отговарят проектите.

Мярка I.11. Изготвяне и реализиране на проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти, като в проектите за озеленяване трябва да се включва поддръжка от 3 години, за гарантиране на качествено развитие на растителните видове от проекта.

Такива проекти се изготвят като част от цялостната техническа документация към всеки обект. По принцип, изпълнението на мярката се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. От теренните обходи е установено, че нарушените площи са рекултивирани и

оформени, но в повечето случай са неподдържани, има изсъхнала дървесна растителност (АМ Струма).

Мярка I.12. *Още при предпроектните проучвания и вариантни решения на устройствено ниво за цялостната концепция за развитие на трасето за конкретно инвестиционно намерение, свързано с транспортната инфраструктура, да се извършват предварителни проучвания за наличие на защитени територии и защитени зони, и да се дават препоръки относно бъдещите трасета, като се отдалечават максимално от границите на защитените зони, защитените територии и други уязвими и чувствителни зони по отношение на биоразнообразието. При необходимост да се премине към избор на ново трасе.*

Мярката се изпълнява – при започването на проектиране на транспортна инфраструктура. Възложителят изисква съобразяване и спазване на нормативните изисквания по опазване на околната среда, в т.ч. съобразяване на защитените зони и защитените територии в района на трасето.

Мярка I.13. *При проектиране и/или реконструкция и рехабилитация на транспортна инфраструктура, след необходимите проучвания да се предвиди на подходящи места изграждането на съоръжения за безопасно преминаване на дивите животни, комбинирано с прегради, предпазващи ги от излизане на пътното платно, включително предпазни прегради за птици и прилепи.*

Съоръженията за безопасно преминаване на дивите животни, комбинирано с прегради, в т.ч. предпазни прегради за птици, техните параметри и точно местоположение, се оценяват и препоръчват в рамките на процедурите по ОВОС, за всеки конкретен проект. На етап проектиране това се съобразява от проектантските екипи, като изпълнението на мярката се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта.

Мярка I.14. *В проекти за техническа рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване на инфраструктурните обекти да не се използват инвазивни чужди видове (за референции: <https://easin.jrc.ec.europa.eu/>).*

Мярката се изпълнява като проектантите (ландшафтните архитекти) са запознати с изискването и го прилагат като се консултират с експерти по биоразнообразие.

Мярка I.15. *Стриктно спазване на разпоредбите на Закона за културното наследство и свързаните с него подзаконовни нормативни актове по отношение опазване на културните ценности, включително съобразяване на вариантите за разполагане на трасета за транспортна инфраструктура с културните ценности. Предварителните археологически проучвания да предхождат с достатъчно време началото на*

строителството, за спокойно и качествено провеждане на спасителни разкопки на застрашените археологически обекти. Предварителните археологически проучвания да обхванат освен проектното трасе и всички, свързани с пътя съоръжения, включително терените за депа и временни пътища.

Изискването се спазва, като бенефициентите възлагат по открита процедура по чл. 73, ал. 1 от ЗОП или с процедура за рамково споразумение на културни или научни организации, съгласно условията по чл. 20, ал. 5 от Наредба № Н-00-0001 от 14.02.2011 г. за извършване на теренни археологически проучвания предварителни археологически проучвания преди започване на строителството. Обхватът на проучванията се определя координирано между бенефициентите и специалисти – археолози, като се обхващат терените както на основните обекти, така и терените на свързаните с тях съоръжения, в т.ч. терени за депа и временни пътища.

Мярка I.16. Изготвяне на самостоятелни проекти с акустична и строително - конструктивна части, за предвидените шумозащитни съоръжения разположени в близост до жилищни територии и други обекти с нормиран шумов режим в населените места. В етапа на строителство, при необходимост да се поставят временни шумозащитни екрани между съответните строителни участъци и жилищни терени, или обекти с повишени изисквания (училища, детски градини, болници, зони за отдих), разположени в непосредствена близост до строителния обект.

За всички проекти, за които с Решенията по ОВОС е изискано изготвяне на шумозащитни съоръжения, се изготвят акустични проекти, които би следвало да се съгласуват с МЗ или съответната РЗИ. От предоставените от бенефициентите и контролните органи данни не може да се потвърди реалното изпълнение на мярката за етапа на строителство, но от обходите на терен е видно поставянето на постоянни шумозаграждения.

Мярка I.17. При реализиране на проектите да се предвиди и осъществява управление на отпадъците - събиране, временно съхранение, предаване за рециклиране, повторна употреба и оползотворяване, съгласно Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни актове към него. Задължително преди започване на строителство да се съгласува План за управление на околната среда и План за управление на строителните отпадъци с кмета/кметовете на общината/общините, в които попада инвестиционното предложение.

По принцип, изпълнението на мярката се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. За всеки проект бенефициентите/възложителите поставят като изискване към строителя изготвяне и прилагане на План за управление на строителните отпадъци, съгласно ЗУО.

От предоставената от Бенефициентите информация не може еднозначно да се потвърди, че за всеки проект от ИТС се изготвя и съгласува План за управление на околната среда, по скоро се изготвят единствено ако са изискани с Решението по ОВОС за съответния проект, съответно не може да се потвърди еднозначно, че мярката не се изпълнява цялостно.

Мярка I.18. По мярка „Насърчаване закупуването на нови автомобили, чрез данъчни облекчения“ да се дава приоритет на електроавтомобилите и автомобилите, работещи с алтернативни горива.

През 2016 г. стартира пилотната схема на Националния доверителен екофонд за подкрепа за публичните институции за закупуване на електрически и plug-in хибридни превозни средства в рамките на Инвестиционната програма за климата – електромобили.

За финансиране по линия на Националния доверителен екофонд могат да кандидатстват централната администрация, териториалните й подразделения и общинските администрации. Всяка от тях може да кандидатства за финансиране максимум на три превозни средства.

Финансирането по проектите за насърчаване използването на електромобили е в размер на:

- 20 000 (двадесет хиляди) лв. за изцяло електрически превозни средства категория M1 (4+1 места) и N1
- 10 000 (десет хиляди) лв. за хибридни електрически (plug-in) превозни средства категория M1(4+1 места) и N1
- 20 000 (двадесет хиляди) лв. за изцяло електрически превозни средства категория L7e, както и за допълнителни надстройки (за почистване, за поливане, за превозване на обемни предмети, изотермални кутии, контейнери за боклук) до 50% от стойността им, но не повече от 3 000 (три хиляди) лв.
- 30 000 (тридесет хиляди) лв. за изцяло електрически превозни средства (ванове 7+1; 6+1 места), категория M1 или N
- 40 000 (четиридесет хиляди) лв. за изцяло електрически превозни средства категория M2 и N2.

Въпреки, че е извън отчетния период на настоящия доклад, в рамките на програмата към края на 2020 г. са закупени 41 електрически превозни средства.

През годините е постигнат значителен напредък по отношение на създаването на регулаторна и финансова рамка за насърчаване на превозни средства с високи екологични характеристики. С изменения в Закона за местните данъци и такси, от 01.01.2013 г. от данък върху превозните средства са освободени електромобилите, а от 01.01.2014 г. данъкът за останалите категории превозни средства се определя в зависимост от екологичните им характеристики в полза на по-малко замърсяващите такива. Така е направена решителна

крачка за модернизиране и интегриране на данъчното и екологичното законодателство. От 2015 г. се освобождават от данък не само електрическите автомобили, но и електрическите мотоциклети и мопеди. От 01.01.2019 г. е въведена нова концепция за определяне на данъка върху превозните средства за леки автомобили и товарните автомобили с технически допустима максимална маса не повече от 3,5 т., а именно данъкът се определя по формула, която включва два компонента: имуществен и екологичен. По този начин всички собственици на моторни превозни средства (МПС) ще имат възможност да ползват данъчни преференции, в случай че притежават МПС, отговарящи на по-високи екологични стандарти. Данъчните облекчения за електрически превозни средства се запазват без промяна.

От съществено значение е въведеното през 2016 г. намаляване на продуктовете такси за електрически и хибридни автомобили.

През 2018 г. са приети нормативни промени, насочени към допълнителни изменения в продуктовете такси за МПС, с които се намалява размерът на продуктовата такса за нови автомобили, увеличава се за по-дълго употребявани автомобили, както и се въвежда такса и за по-големите МПС от категории М2, М3, N2 и N3.

Мярка I.19. При изпълнение на мярка „Разработване на схеми за определяне и управление на такси за ползване на пътищата“ по Конкретна цел 1 да се вземе предвид и въздействието върху околната среда при ползването на пътищата.

От 2019 г. в България е въведено електронното отчитане на пътни такси – винетки и тол, като съвременен начин за събиране на такси за ползване на републиканската пътна мрежа. Събраните по този начин финансови средства се използват за поддръжка и развитие на съществуващите и изграждане на нови пътища, както и за пътна безопасност.

Системата за събиране на пътни такси е базирана на съвременни технологии, които позволяват удобни начини за заплащане и осъществяване на контрол, без това да забавя и пречи на свободното движение на пътни превозни средства.

Българската тол система използва GNSS (Глобална навигационна сателитна система) технология и е базирана на принципа „free flow“. Това означава, че ако шофьорът е избрал да използва GNSS бордово устройство, отчитането се осъществява автоматично и не е необходимо водачите да спират някъде, за да плащат. Бордовото устройство TollPass като част от интегрираната система, използва последно поколение GNSS технология за позициониране с високо ниво на точност. Когато оборудваният с GNSS бордово устройство автомобил пътува по платената пътна мрежа, сателит го засича в реално време. Бордовото устройство изпраща данните за позициите към системата на TollPass, където се обработват и се изпращат за оценяване към централната система на Агенция „Пътна инфраструктура“.

Стационарните камери и мобилните контролни единици разпознават регистрационните номера на транспортното средство, засичат преминаването му и след проверка в централната система регистрират коректното или некоректно ползване на

платената пътна мрежа. Данните се изпращат към централната система на АПИ непрекъснато. Интелигентната транспортна система осигурява денонощен мониторинг в реално време. Коректността на подадената информация за свързаните с тол таксуването параметри на превозните средства се следи от вградени в пътното платно устройства за динамично измерване на теглото и камери.

Тол таксуването е приложимо за пътните превозни средства за превоз на товари или пътници с обща технически допустима максимална маса над 3.5 тона. Цената на километър за камионите и автобусите се определя в зависимост от брутното тегло на автомобила, броя на осите, екологичната категория и класа на пътя, по който се движи превозното средство.

Пътните превозни средства, подлежащи на таксуване с тол такса на база изминато разстояние, са определени в тарифа, приета с Постановление на Министерския съвет.

За определяне на дължимата тол такса, освен тегловите характеристики, значение имат броят оси или екологичната категория (ЕВРО категория) на превозното средство, класът на пътя и изминатите километри.

Мярка I.20. При инвестиционните предложения за развитие на пристанищата, изграждане на пристанищна инфраструктура и т.н., задължително да се предвиждат подходящи съоръжения за приемане и/или пречистване на отпадъчните води, формирани на пристанищата, в т.ч. отпадъчните води от кораби.

В докладвания период не са изпълнявани такива инвестиционни предложения.

Мярка I.21. При инвестиционни предложения за подобряване на корабоплаването в Българо-румънския участък на р. Дунав и проекти за изграждане и реконструкция на пътни трасета в участъци, разположени в близост до или пресичащи влажни зони, да се изисква подробна оценка на въздействието по отношение на влажните зони, в т.ч. разработване и разглеждане на по-благоприятни алтернативи, в рамките на приложимите процедури по ОВОС и ОС.

Мярката се изпълнява по подразбиране в рамките на процедурите по ОВОС и ОС.

Мярка I.22. Проектите за развитие на транспортна инфраструктура да съобразяват относимите мерки от Националната приоритетна рамка за действие по Натура 2000. да интегрират относимите към тях цели на Седмата програма за действие за околната среда на ЕС, както и относимите насоки от Стратегията за биологично разнообразие на ЕС.

Изпълнението на мярката се постига чрез процедурите по ОВОС и ОС на проектите.

Мярка I.1.23. Приоритетно реализиране на мерки от ИТС, водещи до подобряване на качеството на атмосферния въздух (КАВ), в общините с нарушено КАВ.

ИТС не предвижда приоритизиране на проектите, а комбинация от проекти, като всеки от тях е с посочен предвиден срок на изпълнение. Но следва да се отбележи, че приоритетното реализиране на мерките от ИТС в големите общини, като например проектите за развитието на метрото в София, е от съществено значение за подобряване на КАВ и е важно допълнение към изпълняваните мерки по общинската програма за КАВ.

Мярка I.1.24. При разработването на проекти, свързани с корабоплаване, да се прави проучване кои водни пътища могат да поемат най-много трафик при най-ниска екологична цена и при най-устойчива комбинация с други видове транспорт.

Реализацията на проекти, които имат за цел да приложат добрите европейски практики в областта на управлението на трафика, позволяват създаването на условия за оптимизиране на маршрутите и проучване на трафика на вътрешноводните и морските пътища в България.

Непрекъснатото технологично развитие и подобряване в сектора (радиолокация, специализирано видеонаблюдение – дневно и нощно, ИТ и др.) предполагат необходимостта от технологично усъвършенстване и разширяване обхвата на системите за наблюдение и управление на трафика чрез внедряване на модернизирана инфраструктура и иновативни подходи при изграждането и експлоатацията ѝ.

Значими изпълнявани проекти в областта на водния транспорт през периода са:

- Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4

Системата за наблюдение и управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) принадлежи към класа на сложните и териториално разпределени информационни системи. Тя е предназначена да решава широк спектър от навигационни и информационни задачи, произтичащи от международни, европейски и национални правни норми, които са динамични и търпят изменения в зависимост от количествените и технологичните промени в естеството на морския транспорт. Всяка една такава система е уникална и не представлява завършен продукт, предлаган на пазара, а се изгражда и надгражда в зависимост от спецификата на региона и нуждите на съответната държава, с оглед на това да реализира определени функционални възможности за определени райони и да отговаря на актуалните технически и нормативни изисквания и нововъзникнали предизвикателства.

Разширяването на обхвата и допълване функциите на системата VTMIS води до подобрене на безопасността и сигурността на корабоплаването при посещение на корабите в българските морски пристанища – Бургас и Варна.

С реализирането на системата за разширение на VTMIS се засилва екологичния контрол по опазване на морската природна среда от замърсяване в резултат на корабоплавателната дейност.

Посредством осигуряване на географското разширение на обхвата на системата с монтаж на оборудване в нови точки за покриване на зони се постига по-висока безопасност на корабоплаването, опазване на човешкия живот на море и опазване на околната среда от замърсяване.

- Проект „RIS enabled COrridor Management EXecution“ (RIS COMEX)

Проект RIS COMEX, финансиран по Механизма за свързване на Европа, има за цел въвеждането и устойчивото функциониране на речните информационни услуги на ниво Коридор, следвайки получените резултати от проучването в рамките на проекта CoRISMa. Този RIS-базиран Коридор (под формата на информация и услуги) позволява управлението на трафика от страна на властите и на логистичния сектор, с помощта на съществуващата национална инфраструктура и услуги. В рамките на проекта участват 15 партньора от 13 различни европейски държави (Австрия, Белгия, Чехия, Германия, Франция, Унгария, Хърватия, Люксембург, Румъния, Нидерландия, Словакия, Сърбия и България) под координацията на австрийската речна администрация Viadonau.

Управлението на ниво Коридор има за цел подобряване и свързване на съществуващите речни информационни услуги по даден маршрут или в мрежа, което ще позволи предоставянето на такива услуги не само на местно ниво, но и на регионално, национално и международно. Управлението на Коридора ще подпомогне планирането на маршрута, на пътуването, както и управлението на транспорта и трафика. Corridor Management се дефинира като информационна услуга между отговорните за вътрешно водните пътища органи, ползвателите на тези пътища и свързаните с тях логистични партньори, за да се оптимизира използването на коридорите за вътрешно корабоплаване в рамките на мрежата на европейските пътища.

Резултати от проекта:

- По-добро планиране на превозите по вътрешни водни пътища
- Намаляване на времето за чакане и пътуване
- Ефективно изпълнение на вътрешното корабоплаване
- Намаляване на административните бариери.

Ползата от реализацията на RIS COMEX е в повишаване качеството на услугите и достъпността на информация относно фарватера, трафика, както и информационното обслужване, свързано с транспорта. Очакваният резултат е най-вече значително увеличаване на ефективността в рамките на движението по вътрешно водните пътища, което директно допринася за усвояването на общите ползи от RIS, т.е. повишаване на безопасността, ефективността и екологосъобразността на речното корабоплаване.

Мярка I.1.25. *Да се дава приоритет на проекти, чието реализиране ще допринесе в най-голяма степен до опазване на човешкото здраве.*

Намаляването на негативното влияние на различните видове транспорт върху околната среда, което да осигури в най-голяма степен опазване на човешкото здраве, е сред основните изпълнявани приоритети на МТС, като пряко отговорно за прилагането на стратегията.

Ангажираността към бъдещото развитие на устойчив транспорт е съобразена с нарастващата загриженост за опазване на околната среда, като се насърчава развитието на екологосъобразни видове транспорт в противовес най-вече на автомобилните превози. От значение е стимулиране използването на по-щадящите околната видове транспорт, което се постига чрез реализацията на инфраструктурни проекти в железопътния и водния транспорт, както и разширението на софийското метро.

Проектите, които се изпълняват в железопътния транспорт, имат пряк принос към:

- Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз чрез постигне баланс и развитие на връзките между различните видове транспорт и съкращаване на времето за пътуване на гражданите и транспортирането на товарите. Това ще окаже благотворно влияние освен върху опазването на човешкото здраве като цяло, така и върху развитието на икономиката на района и на страната.

- Постигане на баланс между отделните видове транспорт чрез даване на възможност за пренасочване на трафика към по-екологосъобразните видове транспорт, какъвто е железопътния, и съответно до по-равномерно натоварване на отделните видове транспорт.

- В икономически план резултатът ще бъде осигурена техническа възможност за превозване на повече пътници и товари и икономически просперитет на региона и страната.

Някои от основните железопътни проекти, с най-голямо значение за напредъка на ОПТТИ 2014 – 2020 г., са: Рехабилитация на жп линията Пловдив – Бургас, Фаза 2; Модернизация на жп участък Елин Пелин – Костенец, Фаза 1 и Модернизация на жп линията София – Драгоман – Сръбска граница: участък Волюяк – Драгоман, Фаза 1.

По Механизма за свързване на Европа се реализират железопътните проекти по направление на Коридор Ориент-Източно Средиземноморие: Модернизация на жп участък София – Елин Пелин; Развитие на жп възел София: жп участък София – Волюяк; Модернизация на жп участък Костенец – Септември; Развитие на жп възел Пловдив.

Развитието на метрото в София значително улеснява ежедневието на жителите на столицата с оглед на спестеното време и средства. В допълнение се подобряват и сигурността, надеждността и комфорта при пътуване в градски условия и се насърчава употребата на екологосъобразни видове транспорт, което води до опазване на човешкото здраве.

В експлоатация са въведени и бреговите центрове за управление на морския и речния трафик във Варна, Бургас и Русе, които осигуряват наблюдението на цялата акватория на България с най-модерната информационна система в света. По този начин се цели повишаване на безопасността, сигурността и ефикасността на водния транспорт, както и намаляване на екологичните последици от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността.

МТС работи активно за развитието на комбинираните превози. През 2019 г. беше изготвена тръжна документация за избор на изпълнител за подготовка на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. Към края на 2019 г. беше избран изпълнител, с който през януари 2020 г. е сключен договор. Основната цел на националния план е да се насърчи пренасочването на товари към екологичните видове транспорт. Разработването на документа се финансира от Приоритетна ос „Техническа помощ“ на ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Мярка I.1.26. За инвестиционните предложения, при които се очакват неблагоприятни въздействия върху околната среда и възникване на риск за човешкото здраве, да се предвидят и изпълнят ефективни мероприятия и своевременни мерки за отстраняване или редуциране на въздействието в рамките на действащите към този момент здравно-хигиенни изисквания.

Недопускането на неблагоприятни въздействия върху околната среда и възникване на риск за човешкото здраве от реализацията на отделните проекти се осъществява чрез процедурите по ОВОС, при което спазването на здравно-хигиенните норми се гарантира чрез поставените условия и мерки в крайните актове, постановени по реда на глава шеста на ЗООС. Изпълнението на тези условия би следвало да се контролира от съответните компетентни органи – РИОСВ, РЗИ, Басейнови дирекции.

IV. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО РЕДА НА ГЛАВА ШЕСТА НА ЗООС И ПО ЧЛ.31 ОТ ЗБР ЗА СЪОТВЕТНИЯ ПРОЕКТ ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017-31.12.2019 г.

I. Железопътна инфраструктура.

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

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Проект:	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“ Обхват на проекта: -Пътен надлез на км 107+423.59 междугарие Септември- Пазарджик (сп. Ковачево); -Пътен надлез км 132 +592.42 в междугарието Огняново – Стамболийски (сп. Три водици); - Пътен надлез км 137 +336 в района на гр. Стамболийски; - Пътен надлез км 146 +269 в района на гр. Т. Каблешков
Решения по ЗООС и ЗБР	- <u>Решение № 12-ПР/2010 г.</u> на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение "Модернизация на железопътна линия София-Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък Септември - Пловдив и изграждане на пътни надлези" – с характер „да не се извършва ОВОС“
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.

1. Да се обсъди възможността за изграждане на пешеходен подлез при с. Мокрище, с цел безконфликтно преминаване на хора от двете страни на ж.п. линията.	При проектирането е взето предвид мнението на кмета на с. Мокрище за изграждане на пешеходен подлез с цел безконфликтно преминаване под жп линията на хората.
2. Да се поставят постоянни шумозащитни прегради между жилищните терени на с. Мокрище и трасето на ж.п. линията.	За района на село Мокрище е изготвен проект за част „Акустична за шумозащитни екрани“, съгласно изискванията на Закон за защита от шума в околната среда, Наредба № 6 от 26 юни 2006г. за показателите за шум в околната среда и Наредба № 4 за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството. Въз основа на акустичните оразмерявания от ляво на жп линията е проектиран транспортен шумозащитен екран с дължина 433м, а от дясно два екрана с дължина съответно 179 м и 514 м. Така изготвения технически проект е съгласуван с РЗИ-Пазарджик. При обхода на обекта бе констатирано, че шумозащитната преграда е изградена.
3. Депонирането на строителните материали да се извършва в границите на сервитута на ж.п. линията и подлежащите на смяна инертни материали да бъдат депонирани извън защитените зони, с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.	Депонирането на строителните материали се извършва в границите на сервитута на ж.п. линията, извън защитени зони. Не са констатирани нарушения при обхода на обекта.
4. С цел преодоляване на фрагментацията на местообитания и генетична изолация на екземплярите от двете страни на ж.п. линията за видовете, предмет на опазване в защитени зони BG0000578 "Река Марица" и BG0002057 "Бесапарски ридове" да се предвиди изграждане на поне 3 прохода за дребни животни на всеки километър в границите на защитените зони. - Новите проходи да бъдат с диаметър минимум 500 мм, положени под предпазния пласт или по-ниско от него, и дъното им да е запълнено до 2/3 от профила с пясък или пръст до формиране на плоска ивица. - Ако проходите са правоъгълни, напречните им размери не могат да бъдат по-малки от 350/350 мм. За проходи могат да бъдат използвани съществуващите водостоци, като в тях допълнително бъдат изградени странични пътеки "крила", които да позволяват преминаването на животните. Тези крила трябва да бъдат съобразени с височината на водата във водостока и възможността за достъп на животните към тях.	В рамките на жп участък, от км 119+624 до км 130+727 са осигурени 16 бр. съоръжения за преминаване на дребни животни. 14 броя от тях са съществуващи водоотводни съоръжения и 2 броя новоизградени прохода. Това бе потвърдено и при последния оглед на обекта.
5. Броят и местата за преминаване да бъдат съгласувани със съответната РИОСВ.	Броят, местата и конструкциите на проходите са съгласувани с РИОСВ – Пазарджик.

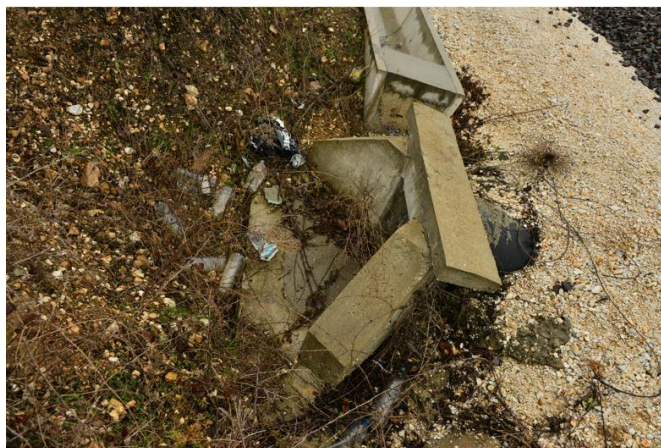
Обща информация за изпълнението: В отчетния период проектът е бил във фаза строителство. Промяната на предназначението на земите, засегнати от проекта, е извършено преди отчетния период. Не са изпълнявани проекти за рекултивация. Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на

укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура. Няма данни за установени наводнения. Не са провеждани предварителни археологически проучвания. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

Изкопните работи за изграждането на надлезите в близост, до които са регистрирани археологически обекти, са извършени под наблюдение от археолози, регламентирано с договор между ДП „НКЖИ“ и НАИМ–БАН. Не са открити следи от археологически структури и находки и площадките са освободени за строителство.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 08.03.2022 г.

Направен е обход на местата, където може да бъде видяно и отчетено изпълнението на поставените условия. При обхода беше установено следното: има налични проходи за преминаване на дребни животни, които са проходими. Шумозащитни съоръжения са изградени при с. Мокрище. Шумозащитни съоръжения и пешеходен надлез има изградени и около гара Септември.





Снимков материал: Проходи за животни по линията Пловдив- Септември, в участъка от км 119+624 до 122+09.



Снимков материал: Шумозащитни съоръжения при с. Мокрище и пешеходен надлез при гара Септември

2. „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ Бенефициент: ДП „НКЖИ”

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“
адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

Проект:	„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ Обхват на проекта: -Общата разгъната дължина на линиите, които ще бъдат реконструирани или модернизирани е 115 км. (от които 83,744 км. разгъната дължина са по двойна линия). Проектът включва и внедряване на ERTMS по протежение на железопътния участък от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км, вкл. 24 броя маршрутни компютърни централизации		
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение по ОВОС № 2-2/2018г. на министъра на околната среда и водите, с характер за одобряване на ИП за „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“, включващо: <u>Компонент 1:</u> Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по ж.п. линия Пловдив – Бургас; <u>Компонент 2:</u> Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за ж.п. участъка Пловдив – Бургас; <u>Компонент 3:</u> Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос; <u>Компонент 4:</u> Рехабилитация на ж.п. участък Скуtare – Оризово; <u>Компонент 5:</u> Модернизация на ж.п. участък Оризово – Михайлово; <u>Компонент 6:</u> Модернизация на ж.п. участък Ямбол – Зимница, при гара Завой; <u>Компонент 7:</u> Реконструкция на стрелково развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактна мрежа в гарите Зимница и Стралджа; <u>Компонент 8:</u> Рехабилитация на ж.п. отсечка Стралджа – Церковски“		
Условия/Мерки		Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.	
За фазата на проектиране			
I. 1. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти - аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводи, по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ.		В отчетния период е подадено едно заявление за ползване на воден обект за изграждане на нов мост над река Тунджа на км 191+450 (изх. № ЖИ-27863/06.08.19г.). Получено е Разрешително № 27863/06.08.20г.	
I. 2. Да бъдат съобразени забраните и ограниченията за извършване на дейности, които могат да доведат до пряко или непряко отвеждане на опасни и вредни вещества в подземните води, регламентирани в Наредба № 3/2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно - охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно - битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.		По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.	
I. 3. Да се изготвят проекти за определяне на параметрите на шумозащитните съоръжения между железопътната линия (включително железопътните гари) и близките до нея населени места, за които може да се очаква наднормено шумово въздействие – с. Маноле, с. Рогош, с. Белозем, с. Оризово, с. Черна Гора, с. Михайлово, с. Зимница. Проектите да се представят за съгласуване на Министерство на здравеопазването.		По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.	
IV. 6. Да се спазва разпоредбата на чл. 125 от ЗВ, че включването на нови количества отпадъчни води, следва да се съобрази с капацитета и ефективността на съществуващата канализационна система.		По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.	
IV.7. Да се сключат договори с лицензирани фирми за почистване на водоуплътните изгребни ями.		По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на	

	съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.8. Да се получи разрешително за заустване на дренажите от тунела подземни води (при наличие на такива), а при необходимост от използването им - разрешително за водовземане.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.9. Да не се използват строителни материали, съдържащи приоритетни и вредни вещества, както и да се осигури спазване на забраните на чл.118а от ЗВ, с цел опазване на подземните води от замърсяване по отношение на приоритетни вещества. Да се спазват изискванията на чл. 134 и чл. 143 от ЗВ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.10. При проектирането на мостовете да се спазват изискванията на чл. 143, ал. 1 от ЗВ, за защита от вредното въздействие на водите като не се допускат дейности, с които се нарушава естественото състояние и проводимостта на речните легла, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.14. Заустванията на канализацията, събираща дъждовните води от трасето на линията в участъците преминаващи през СОЗ на водоизточници да се ситуират извън тези зони.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.16. При ремонт на гарите, включени в ИП, да се извърши ремонт на санитарните възли.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.24. Проектиране и полагане на два нови прохода за животни (правоъгълни със сечение поне 50/50 см) при км 51+000 и км 51+550 (Компонент 5).	Мярката е извън отчетния период.
IV. 25. Трасето на железопътната линия в обхвата на Компонент 5 от км 50+700 до км 52+100 да се ограда двустранно с телена/оградна мрежа с височина мин. 4 м от кота релса.	За този компонент няма извършвани дейности.
IV. 43. Да бъдат определени хигиенно-защитните зони, местоположението и въвеждането на всички източници на йонизиращи лъчения /базови станции към компонент 1 – „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация“/ и да бъдат съгласувани по съответния ред съгласно Наредба № 9 за ПДК на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
<i>Преди и по време на строителството</i>	
II.1. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци съгласно чл. 11, ал. 1 на ЗУО преди началото на строителните дейности за всеки компонент на ИП.	За компоненти 4 и 8 са изготвени Планове за управление на строителните отпадъци.
II.2. Образуваните отпадъци да се класифицират съгласно Наредба № 2/2014 г. за класификация на отпадъците.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на

	съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
П.3. Образованите отпадъци да се събират отделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъци.	За компоненти 4 и 8 на строителните площадки е създадена необходимата организация за събиране и съхранение на различните видове отпадъци.
П.4. Образованите отпадъци да се предават въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответните документи по чл. 35 от ЗУО.	Образованите отпадъци се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.
П. 5. Маршрутите на движение на обслужващия строителството автомобилен транспорт да бъдат съгласувани със съответните общини.	Маршрутите за движение на строителна техника и автомобилен транспорт са съгласувани с Общинските власти.
П. 6. Да се проведат предварителни археологически проучвания за издирване на археологически обекти за компонент 2 (компонент 2: Премахване на прелези и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив-Бургас, идеен проект 2016 г. – описан е на стр. 2 от Решението за ОВОС) на ИП съгласно чл.161, ал.1 от ЗКН	Проведени са. Виж информацията по-долу.
П.7. Преди започване на строителството, възложителят да изготви собствена оценка за възможните случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на ЗОПОЕЩ, съгласно приложение № 1 на Наредба № 1/2008 г. за вида на превантивните и оздравителни мерки в предвидените случаи от ЗОПОЕЩ и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
П. 8. Проектираните шумозащитни съоръжения да бъдат изпълнени преди въвеждане в експлоатация на модернизирания участък от железопътната линия Пловдив-Бургас с оглед постигане на нива на шума за териториите на близките населени места в съответствие с граничните стойности съгласно табл. 2 на приложение № 2 от Наредба № 6 от 2006 г. за показателите на 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 за показателите на шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на хората.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
П.9. При строителните дейности по Компонент 6, да не се разчиства дървесна растителност в ЗЗ „Река Тунджа I” в периода от 1 март до 31 юли, съвпадащ с размножителния период и периода на отглеждане на малките на горски видове прилепи, с цел предотвратяване на смъртност на индивиди на горски видове прилепи, включително и на двата вида - широкоух прилеп (<i>Barbastella barbastellus</i>) и дългоух нощник (<i>Myotis bechsteinii</i>), предмет на опазване в ЗЗ „Река Тунджа I”.	За този компонент не са извършвани дейности.
П.10. При строителните дейности по Компоненти 4, 5 и 6, при работа в речните течения на реките Стряма, Мартинка, Омуровска и Тунджа, течението на реките да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността) посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (<i>turbidity curtains</i>) или подходящи строителни	При извършване на СМР по компонент 4 са използвани подходящи строителни технологии и не е констатирано повишаване на турбидността по течението на река Стряма. Няма констатирани увреждания на потенциални местообитания, както и повишена смъртност на видове.

технологии с цел намаляване на риска от смъртност и увреждане площта на потенциални местообитания на водни безгръбначни и риби, вкл. такива, предмет на опазване в ЗЗ „Река Стряма“, „Река Мартинка“, „Река Омуровска“ и „Река Тунджа 1“.	По компонент 5 и 6 няма стартирани строителни дейности.
IV. 1. Контрол върху извънгабаритното товарене на пътни превозни средства с насипни инертни материали, земна маса и материал от баластова призма.	Извършвано е контролирано натоварване на транспортните средства и покриване на превозваните материали.
IV.2. Използване на затворени или покрити с платнища транспортни средства при транспорт на земна маса и материал от баластова призма.	Извършвано е контролирано натоварване на транспортните средства и покриване на превозваните материали.
IV.3. При използване на открити транспортни средства за насипни материали (като транспортни ленти)- същите да се затварят или капсуловат.	Извършвано е контролирано натоварване на транспортните средства и покриване на превозваните материали.
IV.4. Местата за товарене и разтоварване на открито да се навлажняват, доколкото това не пречи на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им.	При установяване на замърсявания на съседни на работните площадки терени, в резултат на товаро-разтоварни дейности и от другите извършвани дейности, ще се предприема незабавно почистване.
IV.5. Да бъдат оросявани транспортните пътища в обхвата на пресичаните населени места при много сухо и топло време.	Извършвано е навлажняване на временните пътища за намаляване на емисиите от прах. Честотата на навлажняване се определя от климатичните условия в момента на работа. В сухо време ще се извършва ежедневен контрол на запрашаемостта на временните пътища и площадките.
IV.11. Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води	Иходите от временната строителна площадка към временните пътища и към републиканската пътна мрежа задължително се покриват с чакъл. Дължината на покрития участък е 30-50 м. Иходите на строителната площадка към републиканската пътна мрежа са оборудвани със система за измиване на гумите
IV.12. Да не се извършва складиране, депониране и третиране на отпадъци, миене и обслужване на транспортни средства и техника и изхвърляне на отпадъци в крайбрежните заливаеми ивици и прилежащите земи на водохранилища съгласно чл. 134, точки 1, 3, 4 и 6 от ЗВ.	Ситуиране на паркинги за транспортна техника и механизация, депа за земни маси и строителни материали, площадки за съхранение на ГСМ в отдалечени от водни обекти места. При изграждане на паркинги за механизация и транспортна техника, площадки за съхраняване на ГСМ ще се изпълнят мерки за предотвратяване замърсяването на повърхностните води от разливи с нефтопродукти.
IV.13. Да се осигурят химични тоалетни за персонала, при изпълнение на строителни дейности извън района на съществуващите гари/спирки.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.18. Спазване на утвърдените проекти в част „Земни работи“.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.19. Отнемане и съхраняване на хумуса при условията, регламентирани със Закона за почвите и използването му за рекултивация съгласно Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за

	установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.20. Строителните дейности да се ограничават в обхвата на железопътната линия и строителните площадки.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.21. Движението на транспортната техника да се осъществява по определени маркирани маршрути. Да не се допуска движение на техника извън пътищата и подходите към строителните площадки	Маршрутите за движение на строителна техника и автомобилен транспорт са съгласувани с Общинските власти.
IV.22. Да не се допуска сеч на дървесна растителност в горски насаждения, извън маркираните в обхвата на железопътната линия.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.23. При залесяването по Компонент 3 и при рекултивацията по Компонент 6 да не се използват инвазивни или потенциално инвазивни видове - <i>Ailanthus altissima</i> , <i>Robinia pseudoacacia</i> , <i>Lonicera tatarica</i> , <i>Caragana arborescens</i> , <i>Elaeagnus angustifolia</i> , <i>Spiraea thunbergii</i> , <i>Symphoricarpos</i> spp. (<i>Symphoria</i> spp.), <i>Forsythia suspensa</i> , <i>Amorpha fruticosa</i> , <i>Acer negundo</i> , <i>Fallopia japonica</i> , <i>Gleditsia triacanthos</i> , <i>Pueraria lobata</i> , <i>Phytolacca americana</i> и др.	За тези компоненти не са извършвани дейности.
IV.26. Разчистването на дървесно-храстовата растителност при пресиането на горски участъци по компонент 5 да става извън размножителния период на птиците (от 15 март до 30 юни).	За този компонент не са извършвани дейности.
IV.27. Прилагане на ефективни мерки за намаляване на праха в целия строителен период, особено при транспортни дейности по пътища (без настилка) и недопускане на замърсяване на пътищата с масла, гориво и опасни химични вещества.	Транспортирането на материали, оборудване и отпадъци ще се извършва по предварително съгласувани маршрути Материали и отпадъци, отделящи прах ще се транспортират задължително с покрити товарни автомобили. В сухо време ще се извършва ежедневен контрол на запрашаемостта на временните пътища и площадките
IV.28. Да се спазват правилата за противопожарна безопасност и да не се опожарява растителност.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.29. Извеждането на сечите на територията на ж.п. трасе и в близост до него в горски територии, да се извършва в съответствие с действащата нормативна уредба и с минимални въздействия върху ландшафта.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.30. Площадките за временно съхранение на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на обхвата на ж.п. линия в отчуждената полоса, където има достатъчно площи.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

IV.31. Преди началото на строителството за всеки компонент, местоположението на временните площадки за съхранение на земни маси, които ще се използват на обекта и площадки за изкопани земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, да се съгласува със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, съгласно чл. 19 от ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.32. Образуваните опасни отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки с уплътнен изолационен материал до предаването им за третиране съгласно ЗУО и подзаконовите актове към него.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.33. Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели. Използване на технически изправни строителни машини.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.34. Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.35. В случай на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО.	Обучение на персонала за работа с опасни химични вещества и нефтопродукти и мерките за действие при разливи.
IV.36. Употребата на опасни вещества да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозиция, определени със съответния акт, в ИЛБ и инструкция за безопасна употреба.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 37. Използваните машини и съоръжения да отговарят на изискванията на Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на машините и съоръженията, които работят на открито по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха (ДВ, бр. 11/2004 г.)	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 38. В участъците от трасето през и покрай населените места (с. Маноле, с. Рогош, с. Белозем, с. Оризово, с. Черна Гора, с. Михайлово, с. Зимница), строителна дейност да се извършва само през дневния период.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 39. Да се изготви план за собствен мониторинг (преди началото на строителните дейности, за ограничаване на шумовото въздействие върху околната среда и здравето на хората)	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни

	наказания от контролните органи.
IV.40. Провеждане на спасителни археологически разкопки (за компоненти 5 и 6). В случай, че бъдат установени археологически обекти при предварителните проучвания или наблюдението – и при останалите компоненти.	Проведени са. Виж информацията по-долу.
IV.41. Археологическо наблюдение по цялата дължина на участъка (за всички компоненти).	По принцип се изпълнява.
IV.42. Археологическо наблюдение в границите на три археологически обекта за компонент 5.	Проведени са. Виж информацията по-долу.
По време на експлоатация	
III.1. Да се проведе мониторинг на смъртността при видове птици, вкл. такива, предмет на опазване в ЗЗ „Комплекс Стралджа” по трасето на Компонент 8. Мониторингът трябва да започне веднага след пускане в експлоатация и да продължи минимум 3 години. Дизайнът му трябва да бъде такъв, че да позволи отчитане на реалната смъртност на целевите видове птици (вкл. тестове за откриваемост на мъртви птици от изследователите и скорост на изчезване на мъртвите птици, породено от хищници и мършояди). Мониторингът да се извършва през размножителния период – май и юни, с периодичност, зависеща от скоростта на изчезване на мъртвите птици, от двама експерти орнитолози, от двете страни на железопътната линия. След приключване на мониторинга да се проведат изчисления за реалната смъртност и влиянието ѝ върху популациите на засегнатите видове в зоната. При доказване на значително въздействие, да се предприемат съответните мерки – ограждане на трасето двустранно с телена/оградна мрежа с височина минимум 4 м от кота релса.	Изпълнява се – сключен договор със СНЦ Зелени Балкани.
III.2. Рекултивацията на терените на ж.п. трасе по Компонент 6 на ИП, което подлежи на извеждане от експлоатация, да се изпълнява в съответствие с изискванията на Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени.	За този компонент не са извършвани дейности.
III.3. След изграждане на шумозащитните съоръжения и въвеждане на железопътната линия в експлоатация, да се проведат измервания на нивото на шума на границата на най-близките до железопътната линия терени с нормиран шумов режим, през трите периода на денонощието.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Липсват конкретни данни за извършени измервания.
IV. 15. Стриктно да се спазват изискванията за забрани и ограничения за употреба на препарати за растителна защита използвани по трасето на линията, попадащо в СОЗ на водоизточниците	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.17. При пресичане на РЗПРН да се съобразят мерките, заложи в ПУРН, свързани със защита от вредното въздействие на водите, в т.ч. и почистване на речни участъци и дерета в местата на премостването им от съоръжения на ИП за преминаване на висока вълна.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

Обща информация за изпълнението:

В отчетния период във фаза строителство са единствено Компонент 4: Рехабилитация на ж.п. участък Скуtare – Оризово и Компонент 8: Рехабилитация на ж.п. отсечка Стралджа – Церковски. Договорите за изпълнението на останалите компоненти са сключени след октомври месец 2020г., съответно изпълнението на приложимите към тях условия не са разглеждани. Предвид получената информация от контролните органи, не са установени нарушения. Няма данни за установени наводнения.

През 2018 г. от НАИМ-БАН е извършено археологическо наблюдение в участъка Скуtare – Оризово по време на изпълнение на строителните работи. Съгласно решението на експертната комисия на Министерство на културата е необходимо да бъде извършено спасително теренно проучване чрез спасителни археологически разкопки на обект № 1 в отсечката км 37+150-37+250 в м. Чанталъка, на 2100 м ЮЗ от центъра на с. Опълченец, община Братя Даскалови, обл. Стара Загора. Същото е извършено през същата година.

През 2018 г. от НАИМ-БАН е извършено археологическо наблюдение в участъка Стралджа – Церковски по време на изпълнение на строителните работи. Не са открити културни ценности.

В края на 2018 г. и началото на 2019 г. е извършено издирване на археологически обекти от НАИМ-БАН за обект „Изграждане на надлези/подлези по жп линията Пловдив – Бургас“. Локализиран са осем археологически обекта, за които са предвидени следните мерки за опазване:

- Пълно археологическо проучване – един археологически обект, попадащ в границите на Подобект 229 (надлез при км 244+619, землище на с. Черноград, община Карнобат).

- Предварително археологическо проучване – четири археологически обекта, попадащи частично в границите на: Подобект 213 (подлез при км 114+729 (115+115), землище на с. Калитиново и с. Хрищени, община Стара Загора), Подобект 214 (надлез при км 119+450, землище на с. Горно Ботево и с. Дълбоки, община Стара Загора), Подобект 219 (надлез при км 151+770, землище на с. Коньово, община Нова Загора) и Подобект 227 (надлез при км 230+320, землище на гр. Карнобат, община Карнобат).

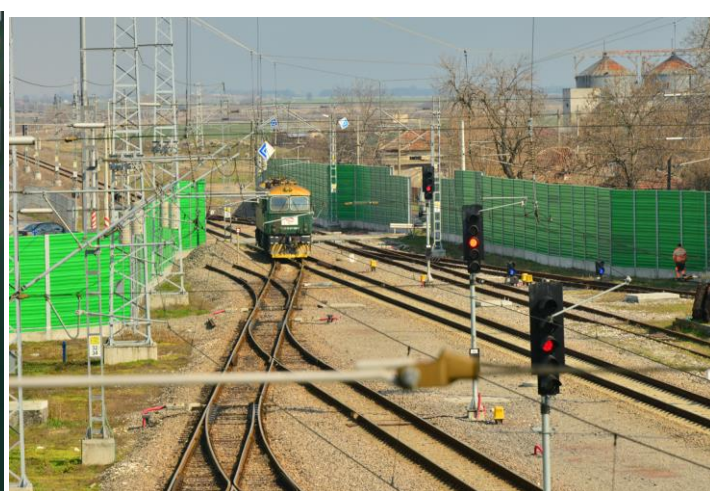
- Наблюдение от археолози по време на строителните дейности – три археологически обекта, попадащи в границите или в непосредствена близост на: Подобект 106 (надлез при км 39+092, землище на с. Мирово и с. Опълченец, община Братя Даскалови), Подобект 115 (надлез при км 85+083, землище на с. Михайлово, община Стара Загора) и Подобект 223 (надлез при км 187+590, землище на с. Кабиле, община Тунджа).

- В площадките за строителство на Подобекти 101, 102, 103, 104, 105, 116, 117, 118, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 224, 225, 226, 228, 230, 231 и 232 няма данни за наличието на недвижими или движими културни ценности.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 09.03.2022 г.

Направен е обход в района на гарите в с. Маноле и с. Белозем. Видни са изградени шумозащитни съоръжения при двете села и изграден пешеходен надлез при с. Белозем.

Съоръженията са в много добро състояние.



Снимков материал: Шумозащитни съоръжения при с. Маноле и с. Белозем и пешеходен надлез при с. Белозем

3. „Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин -Костенец“ Бенефициент: ДП „НКЖИ”

Проект:	„Модернизация на жп линията София - Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец“ Обхват на проекта: Модернизация в участъка Елин Пелин – Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия.	
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите за одобряване на ИП „Модернизация на жп линията София - Пловдив в участъка Елин Пелин - Септември“ по преработен Вариант С на трасето на железопътната линия“ <u>Забележка:</u> През отчетния период са изпълнявани условия само за етапа на проектиране , затова само те са разглеждани в таблицата. Не е правен обход на терен.	
Условия/Мерки		Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
I.1. За относимите участъци от трасето да се проведат процедури по издаване на Разрешителни за ползване на воден обект по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ за изграждане на линейна инфраструктура,		По данни към м.10.2019г. за проекта „Модернизация на междугарие Белово-Септември, жп участък от км 94+765 до км 98+162,33 по Път 1 се очаква да бъде издадено разрешение за строеж, като проектното

пресичаща водни обекти и Разрешителни за ползване на воден за заустване на отпадъчни води в повърхностни води по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от ЗВ.	трасе на ж.п. линията в този участък не предвижда пресичане на водни обекти и съответно издаване на разрешителни за ползване на воден обект. За останалите участъци при пресичане на трасето на жп линията с водни обекти ще се проведат процедури по реда на ЗВ.
I.2. Да се извърши допълнително хидрогеолошко проучване, което да оцени въздействието на ИП по време на строителството и последващата експлоатация върху качеството и дебита на минералните води от находище „Момин проход“, находище „Пчелин“ и находище „Белово“ и водите, подавани от водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване (ПБВ): в района на с. Момин проход; ТК 2 и ТК 3 на „Сентрал парк 1“, с. Нови хан, Елин Пелин; ШК „Веринско“, с. Веринско и КИ „Владикин“, гр. Белово. При очаквано отрицателно въздействие да се предложат и предприемат необходимите мерки, включително и изместване на трасето. Резултатите от хидрогеоложките проучвания да бъдат представени съгласуване в МЗ и в съответната БДУВ.	За участъка Ихтиман – Септември са относими само водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване на гр. Момин проход, КИ „Владикин“, гр. Белово. Направено е допълнително хидрогеолошко проучване за оценка на въздействието на проекта по време на строителство и експлоатация върху качеството и дебита на минералните води от находище „Момин проход“, находище „Пчелин“ и находище „Белово“ и водите, подавани от водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване в района на гр. Момин проход и КИ „Владикин“, гр. Белово. Хидрогеоложкото проучване е съгласувано с МЗ и БДИБР.
I.3. при изготвяне на техническите проекти да се преоценят всички мостове с височина под 10 м с оглед увеличаване на проводимостта на реките, избягване на подприщване и заливане от повърхностни водни обекти. При необходимост да се предприемат мерки за увеличаване на пропускливостта чрез извършване на корекционни действия в коритото на реката.	При техническото проектиране всички мостове с височина под 10 м са преоценени и проектирани, като са взети предвид резултатите от хидроложките проучвания и съоръженията са съобразени.
I.4. Провеждане на инженерно-геоложки и геофизични проучвания и изследвания в редица отговорни участъци на предлагането за одобряване трасе на ж.п. линията (мостове, естакади, тунели, дълбоките изкопи, високите насипи), както и изследване на физико-механични показатели на земните маси в нарушено състояние за оценка на тяхната годност за изграждане на насипи и проектиране на параметрите на откосите им.	Проведени са инженерно-геоложки и геофизични проучвания и изследвания. Резултатите от проучванията показват, че проектирането на всяко едно от проектите съоръжения трябва да се съобрази с конкретния геоложки строеж и геотехническите характеристики на отделните видове (пластове). Насипите са с разнородни деформационни характеристики и с неравномерни граници по между си, което налага извършването на предварително уплътняване и заздравяване на насипите преди изграждане на защитния пласт. За достигане на необходимия деформационен модул на земната основа е необходимо заздравяването на земната основа с геомрежи или изграждане на усилващ пласт. Препоръчва се основата на насипите в заблатените участъци и при плитко ниво на подземните води да се изградят от дрениращ материал за прекъсване на капилярното покачване на подземните води в проектите насипи.
I.5. Преди започване на строителството да се проведат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените, предвидени за помощни съоръжения за одобрения вариант, съгласно чл.161, ал.1 от ЗКН с цел установяване наличието на неизвестни обекти и предприемане на мерки за тяхното опазване.	От НАИМ – БАН е проведено теренно проучване, свързано с издирването на археологически обекти по трасето на жп участъка Елин Пелин – Септември, въз основа на което Министерство на културата е съгласувало техническите проекти за „Модернизация на жп линията София – Пловдив, жп участъци Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември.
I.6. Да се изготви План за управление на	Към м.10.2019г. е изготвен План за управление на

строителните отпадъци съгласно ЗУО.	строителните отпадъци в съответствие със ЗУО.
I.7. Да се разработи и представи в МЗ за становище акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения за защита на териториите на населените места с. Момин проход, с. Момина Клисура, гр. Белово, с. Гара Елин Пелин, с. Стамболов, с. Мирово и гр. Костенец.	За жп участъка Ихтиман – Септември е изработен технически проект за шумозащитни съоръжения, които е внесен за становище в МЗ. Съгласно заключението на МЗ проектът на шумозащитните съоръжения съответства на здравните норми и изисквания. В акустичната оценка към проекта са изчислени очакваните наднормени шумови нива в близко разположените участъци до трасето на жп линията, жилищни зони и територии. Въз основа на изчисленията са разработени конструктивни проекти, в които са определени характеристиките на шумозащитните екрани, така че да се достигнат нормативно определените нива на шума. Ефективността на екраните е изчислена като е прието, че звукоизолацията на оградящата конструкция на сградата е 25 db(A), което отговаря на среден клас дограма с двоен стъклопакет. Изводът на авторите на част „Акустична“ на проекта е, че при спазване на направените от тях препоръки при изграждането на шумозащитни екрани, ще бъдат достигнати нормативно определените шумови нива в близко разположените до трасето на жп линията жилищни територии и сгради.
I.8. При необходимост да се изготви оценка за безопасно съхранение на използвани химични вещества и смеси и да се предвидят мерки, в съответствие с Наредбата за реда и начина на съхранение на ОХВС, както и с условията за контрол на експозиция, посочени в ИЛБ.	Оценка за необходимостта от допълнителни мерки за безопасното съхранение на използваните ОХВС ще бъде направена от изпълнителя преди започване на строителните работи по новата жп линия, след като се изясни вида и количествата им. Изпълнението на условията от решението по ОВОС е вменено като задължение на избрания изпълнител, тъй като е част от техническата спецификация към документацията за провеждане на процедура по ЗОП.
I.9. При изготвяне на технически проекти да се съобрази трасето с наличието и точното място на магистрални водопроводи и канали, помпени станции, каптажи – вид на каптажа и разположение, начин на преминаване, преливане и др.	На етап предварителни технически решения са поискани изходни данни от съответните инстанции за наличието на елементи на техническата инфраструктура, в т.ч. магистрални водопроводи и канали, помпени станции, каптажи и точното им местоположение. За установените пресичания на трасето с тези съоръжения са изготвени съответните проекти за пресичане, в съответствие с изискванията на приложимите нормативни документи.
I.10. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за рекултивация и възстановяване на нарушените по време на строителството терени в защитена зона BG0000304 „Голак“ с цел елиминиране на въздействия, като загуба на площ, на екотон, кумулативен ефект, местообитанията на прилепи и безгръбначни, за които е отчетено въздействие, както и за възстановяване на засегнатите площи от природни местообитания 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови сообщества върху варовик (Festuco-Brometalia) (*важни местообитания на орхидеи) и 91M0 Балкано-панонски церово-горунови гори.	Изработен е проект за „Техническа и биологична рекултивация“, включващ „Рекултивация на изоставени жп трасета по линията Ихтиман-Септември“. Предложената технология за рекултивация на изоставените трасета на старата жп линия предполагат минимална намеса в околната среда, като се запазват в максимална степен създадите се в продължение на годините микрохабитати около трасето на съществуващата жп линия.
I.11. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за подпомагане възстановяването на	В междугарието Белово-Септември, жп участък от км 94+765 до км 98+162,33 по Път I, за който се очаква

крайречната растителност в защитена зона BG0000578 "Река Марица", която ще бъде увредена по време строителството на ж.п. линия при пресичането на река Марица, площ на местообитание 92A0 Крайречни галерии от Salix alba и Populus alba, както и с цел елиминирание на въздействията върху свързаните с него видове.	да бъде издадено разрешение за строеж, проектното трасе на жп линията не предвижда пресичане на водни обекти. Съгласно техническия проект трасето пресича 33 „Река Марица“ много малък, периферен участък от км 90+390 до км 90+425, поради което информация за изпълнение на това условие може да бъде предоставена на следващ етап от реализиране на проекта.
I.12. В техническия проект да се предвиди облицоване на вътрешните стени на тунелите, което да не дава възможност тунелите да се ползват от прилепите за укритие (каквито са голи скали, цепнатини, места за захващане по стените и тавана) с цел намаляване на смъртността на индивиди в защитените зони.	В техническия проект се предвижда облицоване на вътрешните стени на тунелите по начин, по който да не дава възможност същите да се ползват от прилепи за укритие. Проектът предвижда използването на бетонова облицовка от монолитен гладък бетон, излят на място, без фуги. Подобен метод на строителство не предполага наличие на фуги или други места за захващане на прилепи по стените и тавана.
I.13. При входовете на тунелите задължително да се предвиди поставяне на прогонваща (репелентна) със звукови вълни техника, както и на прогонваща прилепите със звукови вълни техника по носещите колони на естакади и надлези.	В междугарието Белово-Септември, жп участък 94+765 до км 98+162,33 по Път I, за които се очаква да бъде издадено разрешение за строеж, проектното трасе на жп линията не преминава през тунелни съоръжения, поради което информация за изпълнение на мярката може да бъде предоставена на следващ етап от реализиране на проекта.
IV.9. По отношение на ТК 2 и ТК 3 на „Сентрал парк 1“ за ПБВ: - Да бъдат разработени мерки за защита на количеството и качеството на водата на двата водоизточника, съгласувани с БДУВ и съответната РЗИ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.10. За находища на минерална вода „Момин проход“ и „Белово“: - Да се проектира и реализира технология за изграждане на тунелите, изкопите и мостовете в участъка срещу находището, гарантираща опазване на количественото и качествено състояние на водоизточника.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.11. Да се проектира и реализира тампониране на водоносните зони, разкривани в тунелите.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.12. Да не се допуска активизиране на проявените срутища, като се проектира и реализира технология за изграждането на тунелите и изпълнение на изкопите, а при необходимост и укрепителни съоръжения, в участъците на преработен Вариант С от км +77+790 до км 77+970 и от км 78+030 до км 79+170.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.16. Проектите за рекултивация и възстановяване на нарушените площи от местообитания да включват местни видове - за горските сообщества видовете цер, блаун, келяв габър, мъждрян и сребролистна липа, а за нарушените пасищни терени, респ. природни местообитания - валезийска власатка, садина, белизма, ежова главица.	Изготвени проекти за рекултивация на нарушени терени по време на строителството. Липсват данни за състава на използваната растителност.
IV.17. Мрежата за ограждане на трасето,	Неприложимо за разглеждания участък – не се

преминаващо през защитените зони, да бъде с диаметър на околото 1 см и височина 1 м; 0,5 м от нея да бъдат вкопани в земята, за предотвратяване преминаването на ровеци бозайници през ж.п. линия. Мрежата да бъде поставена върху долната част на здрава еластична мрежа с по-големи отвори в ярък цвят (червен или оранжев) с височина 3 м.	пресичат защитени зони.
IV.18. В зависимост от възможностите на терена в защитени зони „Голак“ и „Река Марица“ да бъдат проектирани и изградени на всеки 200 - 400 м проходи с размери от 1 м височина и 2 м ширина до 3 м ширина и 3,5 м височина, като мястото, вида и размерите да се определят след консултация със специалист.	Неприложимо за разглеждания участък – не се пресичат защитени зони.

Обща информация за изпълнението: В отчетния период проектът е бил във фаза проектиране, като не са извършвани строителни дейности. Към м. април 2017 г. са изготвени проекти на:

- ПУП – парцеларни планове за терените, засегнати от трасето на новата ж.п. линия София – Пловдив, в участъка Елин Пелин – Септември, в землищата на община Елин Пелин, община Ихтиман, община Костенец – Софийска област; община Белово и община Септември, област Пазарджик.
- ПУП – изменение на план за регулация и план за застрояване за имоти, попадащи в урбанизираните територии на община Костенец, Софийска област и община Белово, област Пазарджик и засегнати от ж.п. линията София – Пловдив (вкл. имоти засегнати от трасетата на новите и подлежащи на преместване мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура), в участъка Ихтиман – Септември.

Одобрени са ПУП за териториите на община Елин Пелин и община Ихтиман и за с. Костенец, с. Долна Василица и гр. Момин проход.

Всички засегнати територии са с променено предназначение и представляват "територия на транспорта".

Изготвени са проекти за рекултивация на нарушени терени по време на строителството, но такива не са изпълнявани, в рамките на отчетния период.

Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура. Няма данни за установени наводнения.

Във връзка с изпълнението на Договор № 5434/24.06.2016г., сключен между ДП НКЖИ и НАИМ-БАН, Изпълнителят е провел теренни издирвания на археологически обекти по трасето на жп участъка Елин Пелин-Септември. Като резултат от проведените проучвания са регистрирани 12 археологически обекта, за които са предвидени следните мерки за опазване: за предварително археологическо проучване - обект №№ 3, 4 и 5; за цялостно археологическо проучване - обект №№ 9, 11 и 12; за наблюдение от археолози по време на СМР - обект №№ 6, 7, 8 и 10.

Въз основа на Рамково споразумение №5998/24.01.2018г., сключено между ДП НКЖИ и НАИМ-БАН, е изготвен научен доклад, в който са констатирани шест броя археологически

обекта, за които трябва да се извършат археологически проучвания преди стартиране на строителните дейности (обект №№ 3, 4, 5, 9, 11 и 12). В обхвата на проекта "Модернизация на железопътен участък Елин Пелин-Костенец" попадат обекти №№ 3, 4, 5, 11 и 12.

Обект № 3 Намира се в м. Аладжови круши, на 2,300 км С от центъра на с. Пауново, общ. Ихтиман, между км 36+320 и км 39+58. Приблизителната му площ е 28 дка, като площта в границата на сервитута е 25 дка. Обект № 4 Намира се на 1,750 км И от с. Живково, общ. Ихтиман, между км 51+730 и км 51+870. Обектът попада в обработваеми площи с добра възможност за наблюдение. Приблизителната му площ е 18 дка, като площта в границите на сервитута е 4,5дка - проучването е приключено през 2021 г., предстои възлагане на пълно проучване, съгласно заповед на МК;

Обект № 5 Намира се в непосредствена близост до гара Ихтиман, на 1,750 км ЮЗ от центъра на гр. Ихтиман, общ. Ихтиман, между км 54+860 и 55+070. Приблизителната му площ е 40,5 дка, като площта в границите на сервитута е 9 дка. - проучването е приключено през 2021 г., обектът е освободен за извършване на инвестиционното намерение;

Обект № 11 – Намира се на 2 км ЮИ от с. Горна Василица, общ. Костенец, при тунел № 6 и км 68+160. Обектът представлява надгробна могила. Попада в необработваеми площи, самият могилен насип е обрасъл с тревиста растителност и единични ниски дървета. На билото има триангулачен знак с нисък клас. Има следните запазени размери: височина около 2м, диаметър по оста С-Ю 15м и по оста И-З 15м. Приблизителна площ с охранителна зона е около 2 дка. - предстои проучване;

Обект № 12– Намира се на 0,900 км И от гр. Костенец в землището на с. Долна Василица, общ. Костенец при тунел №9 и км 71+500. Обектът представлява надгробна могила. Попада в необработваеми площи, самият могилен насип е гъсто обрасъл с тревиста растителност и ниски храсти. На билото има следи от стар иманярски изкоп. Има следните запазени размери: височина около 2м, диаметър по посока С-Ю 15м и по посока И-З 15м. Приблизителната площ с охранителна зона е около 2 дка. - проучването е приключено през 2021г., обектът е освободен за извършване на инвестиционното намерение.

В обхвата на проекта "Модернизация на железопътен участък Костенец-Септември" попада Обект № 9, който се намира на 3,950 км източно от гр. Белово, общ. Белово, при км 93+550. Обектът представлява надгробна могила, част от могилен некропол с АИС АКБ регистрационна карта № 2010052. Попада в необработваеми площи, самият могилен насип е гъсто обрасъл с ниски дървета и храсти. Има следните запазени размери: височина около 3 м, диаметър по оста С-Ю 40м и по оста И-З 40м. Приблизителната площ с охранителната зона е около 3 дка. - предстои проучване.

Няма налагани санкции от органите по околна среда.

В техническите спецификации към документацията за избор на изпълнител по реда за ЗОП е заложено изискване при изготвяне на техническите проекти и при строителството на новата жп линия да бъде осигурено изпълнението на всички условия и мерки, поставени в Решението по ОВОС.

За останалите, относими към фазата на проектиране условия, съгласно предоставената информация от контролните органи, не са установени нарушения.

Поради липсата на строителни дейности в разглеждания период, не е извършен обход на обекта.

4. Модернизация на жп линията София-Пловдив, Етап I, Лот I, участък София – Елин Пелин

Бенефициент: ДП „НКЖИ”

Проект:	„Модернизация на жп линията София – Пловдив, Етап I, участък София – Елин Пелин Обхват на проекта: Модернизация в участъка София - Елин Пелин – Костенец с обща дължина от 22,069 км, за осигуряване движението на влакове със скорост 160 км/ч.
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение № 11-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив, Първи етап – ЛОТ I: Изграждане на равнинен участък София – Елин Пелин и изграждане на пътни надлези“ с характер „да не се извършва ОВОС“
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
1. При реализирането на ИП да се спазват мерките, заложи в ПУРБ в ДР за опазване на повърхностните и подземните води от замърсяване.	ИП е допустимо от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложи в ПУРБ на ДР, налична е декларация от органа за управление на водите.
2. Да се спазват мерките за опазване на подземните води от замърсяване, като се вземат предвид забраните по чл. 118а, ал. 1, т.2,3,4 и от ЗВ при модернизацията на пътни участък.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
3. При засягане на пояси II и III на СОЗ по време на реализацията и експлоатацията на ИП, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10 от Наредба №3/2000 г. за СОЗ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
4. При евентуално засягане на водни обекти от предвидените дейности при изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти – аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни, по смисъла на чл. 46 от ЗВ е необходимо провеждане на процедура за издаване на разрешително за ползване на воден обект.	Издадени разрешителни за ползване на повърхностен воден обект в отчетния период: Разрешително № 12170661/10.08.2018г. за река Владайска; Разрешително № 12170659/07.08.2018г. за река Перловска; Разрешително № 12170658/06.08.2018г. за река Слатинска;
5. С цел смекчаване и предотвратяване на риска от сблъсък, респективно смъртността на птици, да се предвидят технически средства за изолиране и обезопасяване на стълбовете и електропроводите (напр. полимерни изолатори, изолиране на чашки и др.), съобразно техническите възможности за реализацията им.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. При обхода са видни поставени изолатори.
6. Складирането на инертни и строителни материали, необходими за строителството, както и временното съхраняване на генерираните отпадъци, да се осъществяват извън границите на ЗЗ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни

	наказания от контролните органи.
7. Да се спазват предвидените в доклада за ОВОС за „Развитие на железопътен възел София“ мерки, както и тези, предложени в допълнителната информация за модернизация на участъка „София – Елин Пелин“ с цел недопускане влошаване на качеството и количеството на питейните води от водоизточниците, на които жп линията пресича пояси II и III на техните СОЗ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
8. След извършване на модернизацията на път I и път 2 и достигане на предвидените максимални скорости на движение на влаковете да се извършат съответни измервания на шумовите нива в най-близките населени места и жилищни райони. При констатиране на наднормени шумови нива да започне изпълнението на съответните шумозащитни мерки, така, както са предвидени в доклада за ОВОС и разработени в хода на техническото проектиране на ИП „Развитие на жп възел София“, без да се изчаква цялостното му изпълнение – изграждането на трети и евентуално четвърти коловоз.	При увеличаване на трафика (съответно увеличаване на шумовото натоварване) след модернизацията на ж.п. трасето е предвидено провеждането на теренни измервания на потока композиции и шумовото замърсяване след пускане на трасето в експлоатация, което е след периода на доклада.

Обща информация за изпълнението: В отчетния период етапът на проектиране е завършен и е започнала фаза строителство. Не са извършвани процедури за промяна на предназначението на земите, засегнати от проекта. Няма изготвени проекти за рекултивация. Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура. Няма данни за установени наводнения. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

Във връзка с изпълнението на Договор № 5094/03.08.2015г., сключен между ДП НКЖИ и НАИМ-БАН, е представен Научен доклад за резултатите от извършените теренни археологически проучвания по трасето на жп участъка София-Елин Пелин. Като резултат от проведените проучвания са регистрирани два археологически обекта, за които са предвидени следните мерки: да се упражнява наблюдение от археолози в границите на археологическите обекти, както и по цялата дължина на жп участъка София-Елин Пелин по време на всички етапи на СМР, свързани с изкопни работи. Обект №1 - намира се в м. Песоко на 1.2 км ЮЗ от центъра а с. Казичене и заема около 150дка площ. Теренът ежегодно се обработва. Обект № 2 - намира се в м. Хаджиеца на 4.8 км ЮИ от центъра на с. Казичене. Заема около 80 дка площ. Теренът ежегодно се обработва. В изпълнение на договор № 6076 от 27.04.2018 г. между ДП „НКЖИ“ и НАИМ-БАН периодично се провежда археологическо наблюдение в района на регистрираните археологически обекти, както и по цялото трасе на жп линията.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 09.03.2022 г.

Трасето е в добро състояние, изградените съоръжения са поддържани. Видни са поставени изолатори на стълбовете.



Снимков материал: Жп участък близо до гр. Елинн Пелин

5. „Развитие на възел София: Железопътен участък София - Волуяк“

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Проект:	„Развитие на възел София: Железопътен участък София - Волуяк“
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение № СО-03-02/2014 г. на директора на РИОСВ – София за одобряване на ИП за „Развитие на железопътен възел София“ <u>Забележка:</u> През отчетния период са изпълнявани условия само за етапа на проектиране , затова само те са разгледани в таблицата и не е правен обход на терен

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“
адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
I.1. Да се проведат процедури за издаване на разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти по смисъла на чл.46 от ЗВ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.2. Да се спазват ограниченията на чл.143, т.3 и т.5 от ЗВ с цел защита от вредното въздействие на водите, а именно забраната да се ползват речните легла като депа за отпадъци, земни маси и скални маси, както и съхранението или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.3. Всички дейности да бъдат съобразени с Прил. № 2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба № 3/2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.4. Да се сключи договор с лицензирана фирма за почистване на химическите тоалетни.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.5. Преди започване на строително-монтажни дейности по ж.п. трасето и експлоатацията, да бъдат изпълнявани необходимите изисквания за намаляване на праховите и възможни взривно-газови емисии (оросяване с вода в сухи периоди, организиране на работата в безветрени дни или в дни с благоприятна посока на вятъра спрямо най - близко разположените населени места).	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.6. Генерираните отпадъци да се третират съгласно изискванията на чл. 8, ал. 1 от ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.7. Преди началото на строителството да се изготви план за управление на строителните отпадъци съгласно ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.9 Преди началото на строителството, да се определи местоположението на площадките за депониране и съхранение на хумуса до неговото използване при изпълнение на ландшафтният проект.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.10 Във връзка с разпоредбите на чл.22 от Закон за почвите и чл.41 и 42 от ЗООС при допуснати разливи на петролни продукти е необходимо замърсените почвени площи да бъдат почистени и обезвредени.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за

	установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.11 Да се спазват изискванията на чл.43 от ЗООС – хумусът от терена да бъде иззет и депониран и оползотворен в съответствие с изискванията на Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.1. Да се предвидят охранителни канавки за отвеждане на атмосферните /повърхностни/ води към водоприемници.	По проект са предвидени.
II.2. При необходимост от изграждане на прагове за защита на мостовите съоръжения над реките, да се предвидят рибни проходи, с цел опазване биокоридорните функции на реките при миграция на видовете риби.	Не се предвижда изграждане на прагове за защита на мостовите съоръжения и водостоците, поради липса на доказана необходимост.
II.3 Да се предвидят конкретни мерки за недопускане възникването на аварийни ситуации при неблагоприятни атмосферни условия, които да застрашават целостта и състоянието на насипите от земни маси, строителни материали и оборудване, от паднали обилни валежи и формиралите се временни повърхностни потоци в района на инвестиционното предложение.	С работните проекти се предвиждат конкретни мерки.
II.4. Да се предвидят мерки за предотвратяване, намаляване или където е възможно прекратяване на значителни вредни въздействия върху водните обекти и водните тела. зоните за тяхната защита и при засягане на водоизточници и съоръжения за питейно-битово водоснабдяване, както и пунктовете за мониторинг на подземните и повърхностните водни тела	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.5. С цел защита на жилищните територии от шума на релсовия транспорт с нива над граничните стойности, където е необходимо, включително с. Казичене, да се проектират шумозащитни съоръжения, разположени в близост до ж.п. линията	В рамките на други проекти такива вече са изградени.
II.6. Преди започване на строителството да се проведат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените, предвидени за помощни съоръжения, съгласно чл.161 на ЗКН с цел установяването на неизвестни обекти и определяне на мерки за тяхното опазване. В случай, че бъдат установени застрашени културни ценности да бъдат проведени спасителни археологически разкопки.	Провеждането на теренни археологически проучвания по проекта „Развитие на възел София“ е част от рамково споразумение между НП „НКЖИ“ и НАИМ–БАН от 2018 г.
II.7. При пресичане на новата ж.п. линия със съществуващата електропреносна мрежа или ВиК инфраструктура, техническите проекти да се съгласуват със съответните оператори преди започване на строителните работи.	Спазва се на етап съгласуване на работните проекти.
II.8. С цел гарантиране на нормативните изисквания за сигурност на газопроводите и кабелите в района на пресичането им с ж.п. линии в обхвата на ИП, в зависимост от конкретното пресичане, да се предвидят реконструкции чрез удължаване на съществуващ защитен кожух и възможни частични измествания на газопроводи и кабели към тях.	Спазва се на етап съгласуване и одобряване на работните проекти.

П.9. Да се уточнят местата за зоните за временно съхраняване на инертни материали, иззети от старата и необходими за призмата на новата ж.п. линия, както и за временно съхранение на земните маси, генерирани по време на изкопните работи.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
П.10. Да се изготви план за действие при пожар и други аварийни ситуации.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
V.5. Всички осветителни тела трябва да бъдат инсталирани на височина над 6м и на разстояние поне 10 м от трасето.	Осветлението в гарите и спирките е проектирано в съответствие с актуалната нормативна уредба.
V.6. да се избягва инсталирането на осветителни тела с разсеяна светлина и такава осветяваща излишно растителността край ж.п. трасетата.	Осветлението в гарите и спирките е проектирано в съответствие с актуалната нормативна уредба.
V.10. Изготвяне на проект за рекултивация на временните площадки и депа.	Неприложимо (съгласно отговора на НКЖИ, не се предвиждат временните площадки и депа).
V.11. В ландшафтните проекти да се предвиди подмяна на изсъхналата растителност. Гаранционен срок минимум 2 год. за доказване на ефекта от съответния проект.	Ще бъде направено на следващия етап от развитие на проекта.

Обща информация за изпълнението: В отчетния период проектът е във фаза проектиране и са извършени отчуждителни и тръжни процедури. Поради липсата на строителни дейности не е извършен обход на обекта. Проектът е в забава, поради обжалване на процедурите. Договорите за строителство са сключени през 2020 г.

За отчетния период не са извършване процедури за промяна на предназначението на земята. Строителството е в имотни граници на ДП НКЖИ. Издадено е Разрешение за строеж за Централна гара София на 04.01.2018 г.

Не са изпълнявани проекти за рекултивация. Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура. Няма данни за установени наводнения. В периода не са възлагани и провеждани археологически проучвания. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

6. „Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии“: Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене.

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Проект:	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене
Решения по ЗООС и ЗБР	Решение по ОВОС № СО-03-02/2014г. на директора на РИОСВ – София, с характер да не се извършва ОВОС за ИП „Развитие на железопътен възел София“ <u>Забележка:</u> За конкретния проект няма самостоятелно решение по ОВОС. Предвидените дейности попадат в обхвата на посоченото решение. Предвид това, в таблицата са включени само онези условия и мерки, които са относими към проекта.

Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
I.6. Генерираните отпадъци да се третират съгласно чл. 8, ал. 1 от ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.7. Преди началото на строителството да се изготви план за управление на строителните отпадъци съгласно чл. 11, ал. 1 от ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.8. Преди въвеждане на обекта в редовна експлоатация възложителят трябва да извърши класификация на образуваните отпадъци.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.8. Строителната дейност да се извършва само през дневния период при добра организация	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.15. Организиране на дейностите за ограничаване на „комуникационни риск“ за населението.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

Обща информация за изпълнението: В отчетния период проектите са във фаза подготовка и строителство и по-конкретно: „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“ е стартиран на 12.02.2019 г. Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ по обекти договорите за строителство са стартирани както следва: 1. Договор с предмет „Реконструкция на гаров комплекс Подуяне“, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“ е стартирана на 15.05.2019 г. 2. Договор с предмет „Реконструкция на гаров комплекс Искър“, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“ е стартиран на 21.05.2019 г.; 3. Договор с предмет „Реконструкция на гаров комплекс Казичене“, в това число изготвяне на работни чертежи и детайли, и упражняване на авторски надзор“ е стартиран на 10.10.2019 г. Нито един проект не е бил във фаза "експлоатация" след завършена реконструкция в рамките на отчетния период.

Не са извършвани процедури за промяна на предназначението на земите, засегнати от проекта, тъй като дейностите са в имотните граници на ДП НКЖИ.

За проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ са изготвени проекти за рекултивация, но такива не са изпълнявани. За всички обекти, във фаза изпълнение е предвидено да бъдат проведени благоустройствени и рекултивационни

дейности за възстановяване на засегнатите терени в първоначалният им вид, но след дата 31.12.2019 г.

Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за установени наводнения. Поради липса на застрашени културни ценности не са провеждани археологически проучвания. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

За така посочените условия, не са налични данни за нарушения и наложени санкции от контролните органи.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 18.02.2022 г.

На 18.02.2022 г. беше направен обход на гара Казичене. Установена е организация на дейностите за ограничаване на „комуникационни риск“ за населението чрез изграждане на предпазни парапети, релефни плочки за незрящи хора, указателни табели и изградени надлези за безопасно преминаване на гражданите.



Снимков материал: Гара Казичене

7. „Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията“

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Проект:	„Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп)“ Обхват на проекта: участък Люляково-Дъскотна.
---------	--

Решения по ЗООС и ЗБР	Решение по ОВОС № 3-3/2014г. на министъра на околната среда и водите за одобряване на ИП „Изграждане на части от обект „Удвояване и електрификация на ж.п. линия Карнобат – Синдел“ в участък I: Лозарево – Прилеп, участък II: Люляково – Дъскотна, участък III: Дъскотна – Търнак, участък IV: Търнак – Аспарухово, участък V: Аспарухово – Комунари и участък VI: Юнак – Синдел“. Становище изх. № ПД-114/05.02.2016 г. РИОСВ – Бургас. <u>Забележка:</u> През отчетния период има дейности само по участък Люляково-Дъскотна. В таблицата са разгледани само онези условия и мерки, отнасящи се до този участък.
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
I.1. Да се проведат процедури по издаване на разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейната инфраструктура, пресичаща водни обекти, по смисъла на чл. 46 от ЗВ. В хода на процедурите да се вземе предвид, че участъците от ж.п. линията преминават в близост до р. Камчия и р. Провадийска в зони под заплаха от наводнения.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.2. Да се проведе процедура по издаване на разрешително за заустване на дренажни води от тунел № 1 по смисъла на ЗВ.	Тунелът все още не е довършен.
I.3. В проектите за новите и реконструкцията на съществуващи гари да се предвиди изграждане на водоуплътни изгребни ями за формираните БФОВ.	Неприложимо за участъка.
I.4. С цел предотвратяване развитието на негативни процеси да се извърши проверка на съответствие на проектите със съществуващата ситуация преди започване на строителството и допроектиране или корекция на проектите, ако е наложително.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.5. Да се извърши оценка и за да се разработят мерки за безопасно съхранение на използваните ОХВС в съответствие с Наредбата за съхранение на ОХВС и изискванията от ИЛБ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.6. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци съгласно ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.7. Преди началото на строителството за всеки участък да се определи окончателното местоположение на площадките за предварително съхраняване на отпадъци.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.8. Да бъдат изготвени проекти за шумозащитни съоръжения – екран за защита на територии, засегнати от наднормени шумови за селата: Климаш, Юнак, Синдел, Ведрово, Величково и Нова шипка.	За разглеждания участък няма предвидени такива мерки.
I.9. Преди започване на строителството да се провеждат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените, предвидени за помощни съоръжения съгласно чл. 161 от ЗКН с цел установяване наличието на неизвестни обекти и определени мерки за тяхното опазване.	Не са възлагани и провеждани археологически проучвания за разглеждания участък, тъй като е по съществуващата линия.

I.10. В случай, че бъдат установени застрашени културни ценности да бъдат проведени спасителни археологически разкопки.	Неприложимо.
I.11. При пресичане на новата ж.п. линия със съществуващата електропреносна мрежа или ВиК инфраструктура, техническите проекти да се съгласуват със съответните оператори преди започване на строителните работи.	Неприложимо за участъка.
II.1. да се спазват условията в разрешителните за ползване на воден обект.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.2. да се доставят химически тоалетни за работещите по участъците на ж.п. линията.	Неприложимо за участъка.
II.3. да се сключат договори с ВиК оператори за осигуряване на питейна вода и третиране на отпадъчни води от обектите на ж.п. линията.	Неприложимо за участъка.
II.5. Да бъде извършена техническа и биологична рекултивация на съществуващите трасета от ж.п. линията, които ще бъдат изведени от експлоатация по утвърден проект.	Извършена е за участъка, видно от теренното обхождане.
II.6. Да се осигури спазването на приложимите изисквания за безопасно съхранение на използваните ОХВС и контрол на изпълнението на мерките, разработени във фазата на проектиране по т.1.5.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.7. Образуваните отпадъци да се събират отделно и предварително да се съхраняват на площадки, съгласно ЗУО до предаването има за окончателно третиране.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.8. Отпадъците да се предават за окончателно третиране въз основа на писмени договори при спазване на йерархията за управление на отпадъците само на лица, притежаващи разрешения или регистрация по ЗУО или КР по ЗООС.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.10. Строителната дейност да се извършва само през дневния период с оглед смекчаване на шумовото въздействие върху близките до строителната площадка зони с нормиран шумов режим.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.11. Да се извършва археологическо наблюдение от археолози по време на строителството, за да не се допусне разрушаване на неизвестни археологически обекти.	Неприложимо за участъка.
II.12. При строителството и експлоатацията на ИП в пояси II и III на СОЗ на водоизточници за питейно водоснабдяване, определени по Наредба № 3/2000 г. за СОЗ да се спазват съответните забрани и ограничения.	Неприложимо за участъка

П.13. С цел намаляване и елиминирание на незначителните по степен въздействия като фрагментация, увреждане/унищожаване на природни местообитания, местообитания на видове и техни популации, в границите на защитени зони:	
П.13.1. Да се използват само съществуващи пътища за транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни маси по време на строителството.	При обхождането на терена няма констатирани отклонения.
П.13.2. Да не се допуска складирането на инертни и строителни материали, необходими за строителството, както и временно съхраняване на генерираните скални и земни маси и строителни отпадъци в границите на ЗЗ, с цел предотвратяване влошаването на качествата и унищожаване на природни местообитания и местообитанията на видовете, предмет на опазване.	При обхода на обекта са констатирани струпани скални маси в границите на сервитутите на трасето в отчуждената полоса.
П.13.3. Да не се разкриват съпътстващи строителството строителни площадки и паркинги за строителна механизация и транспортиране коли извън сервитута на ж.п. трасето с цел да не се засягат допълнителни площи.	При обхождането на терена няма констатирани отклонения.
П.13.4. Да не се допускат разливи на горива и смазочни масла от строителни машини и ремонтни дейности на транспортна техника.	При обхождането на терена няма констатирани отклонения.
П.13.5. При строителството на мостови съоръжения над р. Луда Камчия разчистването на крайбрежната растителност да обхваща само конкретните петна за строителство.	Неприложимо за участъка.
П.13.6. По време на строителството да не се изхвърлят изкопани земни маси в речните корита.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
13.7. В границите на ЗЗ предварителните дейности по подготовка на строителството и неговото осъществяване да започнат преди началото на размножителния период (15 март-15 юли) на видовете, вкл. птици.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
П.14. С цел съхраняване на местообитание 91МО „Балкано-панонски церово-горунови гори“ в ЗЗ BG0000137 „Река Долна Луда Камчия“ и намаляване на неблагоприятните въздействия от осъществяване на ИП върху местообитанието да се приложат следните мерки:	Неприложимо за участъка.
П.14.1. По време на строителството на ж.п. трасе да не се засяга площта между северната строителна линия и сервитут на ж.п. трасето в следните участъци: от км 53+860 до км 54+130; от км 54+360 до км 54+420; от км 56+955 до км 57+130, както и между южната строителна линия и сервитута на ж.п. трасето в участъка от км 56+990 до км 57+130.	Изпълнено - няма налагани санкции от органите по околна среда.
П.14.2. Да се изгради подпорна стена в участъци от км 55+475 до км 55+700 и от км 55+750 до км 56+200 от северната страна на ж.п. трасето, за да не се	Изпълнено, направени от габиони.

засягат площи от местообитанието.	
П.15. С цел съхраняване на 91МО „Балкано-панонски церово-горунови гори“ в 33 BG0000133 „Камчийска и Еменска планина“ и намаляване на неблагоприятните въздействия от осъществяване на ИП върху местообитанието, да не се засяга площта между югозападната строителна линия и сервитута на ж.п. трасето в участъка от км 64+690 до км 64+750.	Неприложимо за участъка.
П.16. Да се заменят предвидените за ползване облицовки тип „ЕКТ 200/50“ на проектираните канавки с такава с полегати стени – например „ЕО 1-100“ или „ЕО 1-200“. По този начин се осигурява възможност за преминаване на земноводни и костенурки, за които канавките с отвесни стени са непреодолима преграда.	При обхода на обекта се констатира, че канавките не са сменени. На определени места са разрушени и изградени такива с полегати стени, което позволява на животните да излязат, ако попаднат в тях.
П.17. На всеки 50 м дължина на трасето да се оставят две съседни траверси, между които нивото на насипания чакъл е по-ниско, като се остави светъл отвор между чакъла и долния ръб на релсата с височина не по-малко от 20 см. По този начин се осигурява възможност за животните да минават под релсите, което намалява риска от прегазване, както и физическата невъзможност на дребните екземпляри да преминат самите релси.	Изпълнено е. При обхода на обекта се констатира, че това е направено, но просветите не са поддържани и се запълват (при ремонти), което ограничава проходимостта.
П.18. В границите на 33, вкл. в участъците, въведени вече в експлоатация, да се поставят предпазни съоръжения върху електропреносната и контактна мрежа, с цел избягване на вероятността от инциденти с птици и прилепи и недопускане на възможността за кацане по тях.	Изпълнено е с керамични елементи.
П.19. В границите на 33 с цел превенция на смъртността в следствие сблъсък на прилепи с влаковете, всички осветителни тела да не са с разсеяна светлина и да бъдат инсталирани на височина над 6 м, на разстояние най-малко 10 м от трасето, за да се ограничи привличането на насекоми.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
П.20. В границите на 33 строителството за се извършва само в светлата част на денонощието, за да се избегне осветяване на строителния обект и да се предотврати безпокойството на прилепи и птици.	Изпълнено - няма налагани санкции от органите по околна среда.
П.21. За смекчаване на бариерния ефект от наземното трасе (предизвикан от канавките с отвесни стени) в участъка в експлоатация (Прилеп – Люляково), през 50 до 100 м, по протежение на 2 м, отводнителните канавки тип „ЕКТ 200/50“ да бъдат заменени с полегати стени например „ЕО 1-100“ или „ЕО 1-200“.	Извън разглеждания участък.
П.22. Подмяната на канавките с отвесни стени с двустранно полегати стени, да се извърши и в 33 BG0000137 „Река Долна Луда Камчия“ от км 32+329 до км 34+400 и от км 39+590 до км 39+640 и в BG0000393 „Екокоридор Камчия – Емине“ от км 32+329 до км 39+590.	При обхода на обекта се констатира, че канавките не са сменени. На определени места са разрушени и изградени такива с полегати стени, което позволява на животните да излязат, ако попаднат в тях..
П.23. След приключване на строителните дейности в 33 да се възстанови унищожената при строителството храстова и дървесна растителност по бреговете на реката, с оглед възстановяване на подходящите местообитания на видра.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни

	наказания от контролните органи.
II.24. След приключване на строителните дейности, при извършване на техническа и биологична рекултивация в границите на 33 с цел подпомагане самовъзстановяването на местообитанията, засегнати от реализацията на обекта 91МО, 6210, 91ЕО, да се предвиди използването на характерните за съответните местообитания видове. В рамките на проекта да бъдат заложени специфични възстановителни мерки за засегнатите от новото строителство местообитания на видовете южен гребенест тритон и червенокоремна бумка.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
III.1. Да бъдат извършени измервания на нивото на шума от ж.п. поток след пускане на ж.п. линията в експлоатация по протежение на целия маршрут, за да се оцени необходимостта от въвеждане на допълнителни мерки за подобряване на шумоизолацията на разположените около ж.п. линията зони с нормиран шумов режим. При измерванията да се спазват съответните нормативни изисквания.	Не са представени данни за измервания. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
III.2. По цялата дължина на ж.п. линията „Карнобат – Синдел“ от км 0+723 до км 122+939, да се осигури непрекъсната поддръжка на проходимостта на съоръженията (водостоци, проходи), осигуряващи безпрепятствено преминаване на диви животни под трасето на ж.п. линията и на предпазните съоръжения върху електропреносната и контактна мрежа. Проверките по трасето да се документират и информация за констатациите и предприетите мерки да се предоставя на контролния орган.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.1. Контрол върху състоянието на ППС и строителната техника.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.2. Контрол върху извънгабаритно товарене на ППС с насипни инертни материали.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.3. Контрол върху местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омократ, за да се намалят неорганизираните емисии на прах.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.5. Изграждане на водопълтни изгребни ями или реконструкция на съществуващи септични ями във водопълтни изгребни.	Извън разглеждания участък.
IV.6. Отнемане на хумусния слой и съхранението му на определени за целта депа.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни

	наказания от контролните органи.
IV.7. Да не се допускат разливи на горива и смазочни масла от строителните машини. Пълна забрана за ремонти на транспортна техника и машини в района.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.8. За транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни маси да се използват съществуващи пътища.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.9. В дендрологичния състав на дървесни и храстови видове за биологична рекултивация да бъдат включени: скален дъб, космат дъб, виргилиев дъб, сребролистна липа, маклен, мекиш, келяв габър, мъждрян; птиче гроде, обикновен глог; английски райграс, ежова главица, валезийска власатка, горски късокрак и др.	Проведени са благоустройствени и рекултивационни дейности за възстановяване на засегнатите терени, но липсват данни за състава на растителността.
IV.10. Всички изкопни дейности в речното корито да започнат извън размножителния период (15 март – 15 юли) на риби и земноводни.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.11. Дейностите по изсичане на крайречната горска растителност да започват извън размножителния период (15 март – 15 юли) на бозайниците.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.12. Ж.п. тунел, изведен от експлоатация в непосредствена близост до моста (км 57+630) да бъде реконструиран с цел обособяването му като благоприятно убежище за прилепи.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.13. В изграждащия се тунел при км 22+350 преди започване на подготвителни и основни строителни дейности и други такива, свързани с присъствие на хора в близост до колонията на дългокрилия прилеп, нейното състояние да бъде проверено от специалист – зоолог и при наличие на прилепи те да бъдат уловени по утвърдена методика и преместени в друго подходящо подземно местообитание преди започване на дейностите. Преместването на колонията от прилепи, както и извършването на строителни дейности, да започнат извън периода 15 март – 15 юли на размножаване и отглеждане на малките.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.14. При осъществяване на корекция на р. Патомишка между км 22+250 и км 23+825 се запазва крайречната растителност и речни седименти в засегнатия участък, като се забранява преминаването на строителна техника през бродовете на реката, разполагане на строителна и транспортна техника, както и на помощни временни или постоянни постройки между сегашното течение на реката и елементите на корекцията.	Извън разглеждания участък
IV.15. Местата за депониране на земни и скални маси да се договорят със съответната община и кметства, в чиито землища попадат.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

I.V.16. Отработените масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, е допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.17. В случай на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно почистване на замърсените маси от лице, притежаващо съответното разрешение или да се отстранят и транспортират до площадка за третиране на този вид отпадъци, притежаваща съответното разрешение.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.18. 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 извозват на определени за третиране на отпадъци места съгласно ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.19. Площадките да предварително съхраняване на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на сервитутите на трасето в отчуждената полоса и на територията на близко разположените съществуващи ж.п. гари, където има достатъчно площи.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.20 Съхранението и употребата на ОХВС да се осъществява съгласно изискванията на съответните ИЛБ и Наредбата за съхранение на ОХВС.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

Обща информация за изпълнението: В отчетния период в етап на строителство и експлоатация е бил единствено участък Люляково-Дъскотна, като е издадено Разрешение за строеж от 11.12.2017 г. и Разрешение за ползване от 28.01.2019 г.

Не са извършвани процедури за промяна на предназначението на земите, засегнати от проекта.

За участък „Лозарево – Прилеп“ са изготвени проекти за рекултивация. Рекултивация е извършена за участък Люляково-Дъскотна.

Няма данни за установени ерозирани терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура. Няма данни за установени наводнения. Не са възлагани и провеждани археологически проучвания. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 10.03.2022 г.

При обхода беше установено следното:

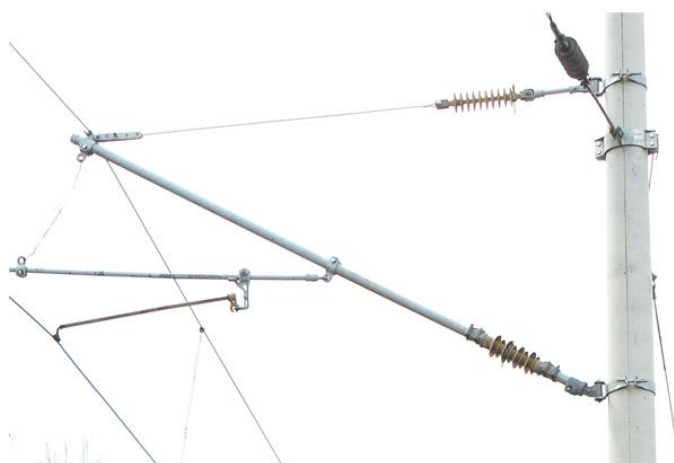
Не са забелязани участъци, които да се нуждаят от рекултивация. Не са установени новопрокарвани пътища. На места са установени струпани скални маси, които се превръщат в местообитания. Изградени са подпорни стени от габиони в участъци от км 55+475 до км

55+700 и от км 55+750 до км 56+200 от северната страна на ж.п. трасето, за да не се засягат площи от местообитанието. Канавките не са сменени и те са „капани“ за някои животински видове, които не могат да излязат от тях. Много голяма част от тях са закрити и така са обезопасени. На определени места са разрушени и изградени такива с полегати стени.

Оставян е светъл отвор между две съседни траверси, между които нивото на насипания чакъл е по-ниско, но просветите не са поддържани и се запълват (при ремонти), което ограничава проходимостта. Поддръжката на проходимостта на съоръженията (водостоци, проходи), осигуряващи безпрепятствено преминаване на диви животни под трасето на ж.п. линията и на предпазните съоръжения е слаба.



Снимков материал: Оставен проход под релсата две съседни траверси, между които нивото на насипания чакъл е по-ниско, като се остави светъл отвор между чакъла и долния ръб на релсата с височина не по-малко от 20 см.



Снимков материал: Поставени предпазни керамични елементи върху електропреносната и контактна мрежа, с цел избягване на вероятността от инциденти с птици и прилепи.



Снимков материал: Изградени подпорни стени от габиони от северната страна на ж.п. трасето, за да не се засягат площи от местообитанието.





Снимков материал: Участъци от канавките с полегнали стени и закрити канавки

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

Проект:	„Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап I – участък „бул. Владимир Вазов -ЦГЧ - ул. Житница“	
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка № ЕО-12/2014 г. на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ЕО на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиа метър“ на Софийски метрополитен; Възложител – Столична община. - Решение № 80/2015 г. за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиа метър“ на Софийски метрополитен. - Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ОВОС за ИП за разширение на метрото в София „Изграждане на III метродиа метър – „Депо Ботевградско шосе – бул. Вл. Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“. <u>Забележка:</u> През отчетния период проектът е бил в етап на реализация (строителство) и е въведен в експлоатация. Затова относими са само условията, свързани с етапите на строителство и експлоатация.	
Условия/Мерки		Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
<i>Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка № ЕО-12/2014 г</i>		
1. Да се спазват условията, поставени в Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите.		Представени са по-долу.
2. Произтичащи от Изменението на ОУП на СО инвестиционни предложения, планове или проекти,		Това условие е неотнoсимо към разглеждания проект, тъй като то е насочено към Възложителя на

за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и оценка за съвместимостта с предмета и целите на опазване на защитени зони (по реда на ЗБР) да се одобряват по реда на съответния специален закон.	изменението на ОУП - Столична община, но е изпълнено.
<i>Решение № 80/2015 г. за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г.</i>	Не съдържа условия и мерки, а само поправка на очевидна фактическа грешка.
<i>Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите</i>	
3. За намаляване на нивото на шум и вибрации под граничните стойности да се използва строителна технология за конструкцията на релсовия път, позволяваща еластичното скрепление на елементите.	Използвано е за цялото трасе.
4. Строителните работи да бъдат предшествани от теренни археологически проучвания по реда на Правилника за провеждане на теренни археологически проучвания в Р България.	Реализирано е проучване в рамките на застрашени културни ценности.
5. При разриване на археологически находки по време на строителството да се преустанови незабавно работа и да се започне провеждането на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките.	Не са открити археологически находки.
6. Да се оросяват пътищата в строителните площадки при движението на автосамосвали и товарни автомобили. Да се използват плътни заграждения на площадките, за намаляване на страничното разсейване на прах и разпиляването на фини прахови частици.	Изпълнено е. Пътищата са оросявани. Използвани са пътни заграждения.
7. За ограничаване на шума от вентилационните отвори на подземните участъци да се монтират вентилатори с вградено шумозаглушаване.	Изпълнено е. Монтирани са вентилатори с вградено шумозаглушаване.
8. След реализация на инвестиционното предложение (в процеса на експлоатация) да се извършат измервания по параметър „обща вибрация“ за подземния участък от трасето, преминаващ под комплекса на Медицинска академия. При необходимост да бъдат предприети съответни мерки за намаляване на въздействието.	Извършено е измерване по параметър „обща вибрация“ на много участъци в близост до сгради. В района на Медицинска академия те са многократно по-ниски от нормите заради значителната дълбочина на участъка. При измерване в участък в близост до жилищен блок в жк Овча купел, за да се достигнат нормите бяха извършени необходимите дейности за намаляване на вибрациите.

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

Проект:	„Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница– жк Овча купел – Околовръстен път“
Решения по ЗООС и ЗБР	- <u>Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г.</u> на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ОВОС за ИП за разширение на метрото в София „Изграждане на III метродиа метър – „Депо Ботевградско шосе – бул. Вл. Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“. - <u>Решение по ОВОС № 10-ПР/2015 г.</u> на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ОВОС за ИП „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“.

	- Решение № 19/28.01.2016 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“. <u>Забележка:</u> През отчетния период проектът е бил в етап на реализация (строителство) и е въведен в експлоатация. Затова относими са само условията, свързани с етапите на строителство и експлоатация.
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
<i>Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите</i>	Изпълнението на мерките са представени в предходната точка.
<i>Решение по ОВОС № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите</i>	
1. По време на строителството да се оросяват пътищата в строителните площадки при движението на автосамосвали и товарни автомобили. Да се използват плътни заграждения на площадките, за намаляване на страничното разсейване на прах и разпиляването на фини прахови частици.	Изпълнено е. Пътищата са оросявани. Използвани са пътни заграждения.
2. Строителните работи да бъдат предшествани от теренни археологически проучвания по реда на Правилника за провеждане на теренни археологически проучвания в Република България.	Реализирано е проучване в рамките на застрашени културни ценности.
3. При разкриване на археологически находки по време на строителството да се преустанови незабавно работа и да се започне провеждането на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките.	Не са открити археологически находки.
4. При реализацията на ИП да се спазват мерките от програми 7.1.3. 7.1.4. 7.1.5 и 7.1.6 на ПУРБ 2010-2015 в Дунавски район.	Мерките са спазени
5. Разполагането на ремонтния и бояджийския цехове на територията на метродепото да е при максимално възможна отдалеченост от най-близките жилищни сгради.	Ремонтния цех е разположен максимално отдалечено от най-близките жилищни сгради.
6. Да се предвиди техническа възможност за работа на ремонтния и бояджийския цехове при затворени врати.	Осигурена е работа при затворени врати и има наличие на вентилация.
7. Да се въведат ограничения за ниска маневрена скорост на мотрисите на територията на депото.	Осигурена е ниска скорост на маневриране.
8. Да се спазват стриктно „Плана за безопасност и здраве“ (като част от техническия проект) при строителните дейности и всички нормативни изисквания.	Планът се спазва, провеждат се регулярни инструкции.
9. Работа по строежа на метродепото да е по нормиран дневен работен режим, е оглед осигуряване през нощните часове на здравословни условия за почивка на околното живущото население.	Съобразено е. Няма постъпили оплаквания от живущите в близост.
10. Да се гарантира безаварийна работа и изправност на планираните пречиствателни съоръжения (каломаслоуловител), водонепроницаемост на съответните канализационни и тръбопроводни съоръжения, непрекъснат цикъл на функциониране на помпените и всички останали пречиствателни	Всички съоръжения в метрото от част ВиК се поддържат и обслужват непрекъснато от персонала на „Метрополитен“ ЕАД с оглед гарантиране на нормалната им експлоатация. Тръбопроводите, които са изградени по проекта са изпълнени с безшевови тръби няма възможност за изтичане на

съоръжения по време на експлоатацията на метродепото.	вода в почвата от тях.
11. За недопускане постъпването на аерозоли и парогазови замърсители в атмосферния въздух при камерното боядисване на вагоните, препоръчително е в технологичните указания да се въведе забрана за провеждане на камерно боядисване в случай на неизправност на филтърните съоръжения и пълното имкомплектоване с ефективни филтри, съобразно състава на съответните бои и покрития.	Съоръженията за боядисване в депото работят само при изправни филтърни устройства съгласно съответните инструкции на „Метрополитен“ ЕАД.
12. Да се осигури недопускане на наднормено шумово замърсяване в отделните части на депонощието чрез изпълнение на следното: • Обектът да бъде въведен в експлоатация и да се експлоатира само при условие, че стойностите от извършените при приемането му и при последващата му експлоатация измервания на нива на шум са в съответствие с изискванията на <i>Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум а околната среда</i> , отчитащи степента на дискомфорт през различните части на депонощието, граничните стойности па показателите за шум е околната среда, методите за оценка па стойностите на показателите за шум и па вредните ефекти от шума върху здравето на населението на границите на обектите, подлежащи на здравна защита. В случай на необходимост да се проектират допълнителни шумозащитни съоръжения, допълнително озеленяване и др.	Нивото на шум се залага в съответствие с нормите и преди въвеждане в експлоатация се правят необходимите замервания. В случай, че при контролно замерване се констатира шум над нормата се предприемат необходимите мерки за намаляването му в рамките на нормативните изисквания.
13. При пускане на депото в експлоатация да се направят измервания по показател вибрации в най-близките жилищни сгради. В случай, че се открият наднормени нива на вибрации е необходимо да се предвидят съответни мерки за отстраняването им.	Извършено е измерване на вибрациите в жилищните сгради в района и показанията са в нормите на санитарните изисквания.
<i>Решение № 19/28.01.2016 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение № 10-ПП/2015 г. на министъра на околната среда и водите</i>	Не съдържа условия и мерки, а само допуска предварително изпълнение на посоченото решение.

На двата проекта не са правени обходи, тъй като през отчетния период проектите са били в етап на реализация (строителство) и към настоящия момент са въведени в експлоатация. Налични са архивни снимки от периода на строителството, от които са видни начините за изпълнение на някой от мерките – поставяне на пътни заграждения.



Снимков материал: Строителство при метростанция „Витоша“ (архив)



Снимков материал: Начало на строителството на метроучастък МС 5 (бул. Вл. Вазов) – МС 6 (Театър зад канала) от Етап 1 от проекта за изграждане на Линия 3 на метрото в София, архив 2017 г.

II. Пътна инфраструктура.

1. Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница”

Поради различния времеви диапазон за реализиране на отделните участъци на автомагистралата, както и направените няколко изменения в проектите (вкл. на трасетата по различните варианти), разглеждането на мерките за оценявания период се разделя по следния начин: за Лот 3.1. - етап проектиране и строителство (съгласно Решение № 28-ПР/2009 г. и Решение № 5-ПР/2015 г.); за Лот 3.3. – етап строителство и експлоатация (съгласно Решение

по ОВОС №1-1/2008 г. и Решение № 6-ПР/2015 г.); за участъци „Дупница - Благоевград” и „Сандански - Кулата” - етап експлоатация (съгласно Решение по ОВОС №1-1/2008 г.). Лот 3.2. е извън този проект и няма да бъде разглеждан по-долу.

Бенефициент: АПИ

Проект:	„Автомагистрала „Струма” – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница”		
	Обхват на проекта: Лот 3 на АМ „Струма“ (Благоевград – Сандански) е разделен на три подучастъка – Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.2 между Крупник и Кресна и Лот 3.3 от Кресна до Сандански. Разглежданията участък на АМ Струма започва при км 305+220, при с. Долна Диканя и завършва приблизително при км 439+000 при ГКПП „Кулата“. От проекта е изключен Лот 3.2.		
Решения по ЗООС и ЗБР	- <u>Решение по ОВОС №1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, изменено с Решение с изх. № 1-1(1)/2008 год. поради явна фактическа грешка за инвестиционно предложение „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма“ (Долна Диканя - Кулата)“ и пътните възли - за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590.62 по кафяв вариант; за участък М3 - от км 330+590.62 до км 361+000 по кафяв вариант, от км 361+000 до км 363+500 по вариант лилав пунктур и от км 363+500 до км 367+150 по оранжев вариант; за участък М4 - подучастък Благоевград - п.в. Крупник - от км 367+150 до км 373+000 по зелен вариант и от км 373+000 до км 381+108 по червен вариант, подучастък след п.в. Крупник - от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) по лилав (тунелен) вариант, подучастък до с. Долна Градешница - от 398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) по вариант кафяв пунктур; за участък М5 - от км 401+000 до км 404+500 по вариант лилав пунктур, от км 404+500 до км 408+000 по кафяв вариант, от км 408+000 до км 410+500 по вариант лилав пунктур, от км 410+500 до км 422+800 по зелен вариант и от км 422+800 до ГКПП Кулата по кафяв вариант;</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/2009 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма” в участък „Благоевград – Крупник” от км 354+000 до км 380+000” - по „виолетов вариант с подвариант с висока нивелета” (трасето на магистралата в променения участък от км 359+000 до км 380+000 попада в обхвата на Лот 3.1);</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-5/2015 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „Струма“;</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г. на министъра на околната среда и водите за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.3 на АМ „Струма“.</u>		
Условия/Мерки		Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.	
Решение по ОВОС №1-1/2008 г.			
Етап Проектиране			
I.3.1 За подучастъка Благоевград – Крупник да се проучи възможността да комбинират (обвързват) на зеления и червения вариант при км 372+830. Да се направят подобрения в следващата фаза на проектиране, като: - трасето на пътя да се отдалечи от коритото на р. Струма; - се подобри по възможност габаритът на препоръчаното трасе; - се възстанови и подобри стария път между Крупник и Железница с цел поемане на местния трафик;		Изпълнението на условието е в период предхождащ отчетния период на Доклада.	

- се използват елементи от проектното решение на кафявия вариант.	
Етап строителство и преди въвеждане в експлоатация	
III.34. При започване на строителните работи в отделните участъци на АМ писмено да се уведоми съответната РИОСВ – Благоевград и София.	Условието е изпълнено за Лот 3.3
III.35. Да не се допусне разширяване на обхвата на строителните работи и съответните замърсявания извън определените граници на строителния обект.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
III.36. Да не се допусне намеса по какъвто и да е строителен начин (вкл. обслужващи пътища и депониране на скални и земни маси) в границите на прилежащите на трасето на АМ 33 по смисъла на ЗБР.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
III.37. Да не се извършва базиране на строителна техника, респ. изграждане на служебни пътища и складове в и в близост по ЗТ по смисъла на ЗЗТ.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград
III.38. При установяване на обекти на културното и историческото наследство, да се преустановят на съответното място строителните работи и се сигнализират съответните компетентни органи (музеите в София, Дупница, Благоевград).	Условието е изпълнено за Лот 3.3
III.39. Да не се допуска ремонт на строителната и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
III.40. Да се осигури монтирането на химически тоалетни, които да бъдат използвани при строителството на отделните участъци от трасето на АМ.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград

III.41. Образуваните отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или документ по чл. 12 от ЗУО или КР.	Условието е изпълнено за Лот 3.1 (към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 - 19.12.2017 г е било неприложимо). Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград.
III.42. Да се представят в РИОСВ София и Благоевград копия от издадените разрешителни за водоземане и/или ползване на воден обект.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград.
III.43. Да се представи в МОСВ, РИОСВ София и Благоевград съгласуван със съответните Общински комисии за защита от бедствия и аварии План за действие при аварийни ситуации.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград.
V.7. При изграждане на многовидови надлези за опазване на мечка, да съблюдава изпълнението на следните параметри на надлезите: 1. Инженерни изисквания – шир. 70-80м, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението с височина 2м, наклон 25-30 градуса, входове зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, засаждане върху съоръжението на групи храсти, дебелина на почната 0,6 м, неосветен. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин. 200м периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, мин. 30% открити поляни (благоприятни условия за костенурки, ограничено човешко присъствие), навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност), липса на осветление.	Неприложимо за разглежданите лотове. Няма предвидени надлези за опазване на мечка за Лот 3.1., потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград и с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
V.8. При изграждане на многовидови подлези за опазване на вълк, да съблюдава изпълнението на следните параметри на подлезите: 1. Инженерни изисквания – височина мин 4м, шир. мин. 15м, съотношение (широчина х височина)/дължина >1,5, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението, входовете зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, превишаване на входа на съоръжението над нивото на повърхността извън него (избягване на наводняване), дъното на подлеза – пясък. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин. 200м периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, мин. 30% открити поляни, ограничено човешко присъствие и липса на строежи и пътища, навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност), липса на осветление.	Неприложимо за разглежданите лотове. Няма предвидени подлези за опазване на вълк за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград и с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
V.9. При изграждане на многовидови проходи под мостовете на реки, постоянни или сезонни притоци, да съблюдава изпълнението на следните параметри	Към момента на проверката, с КП № 12-05 - 19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград е неприложима.

на проходите: 1. Инженерни изисквания – височина мин 5м, шир. мин. По 2м сухи хоризонтални ивици от двете страни на водното тяло, суха ивица – почва или пясък, позволяващи развитие на растителност (ивицата съставена от бетонни корита, дълбоки 30 см, запълнени с пясък или почва), изход на ивицата задължително на нивото на сухите брегове извън съоръжението, входовете зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, мократа част на съоръжението следва да може да побира цялото средно водно количество характерно за най-многоводния месец, без да залива сухите ивици, липса на прагове над речното дъно. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин. 30м периметър, недопускане ново застрояване на периметър 150м от него, както и фрагментиране повече от 25% на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, мин. 30% открити поляни, ограничено човешко присъствие, навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност).	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е неприложимо съгласно КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.3 се констатира, че проходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални.
V.10. При изграждане на тръбите за преминаване на костенурки, да съблюдава изпълнението на следните параметри: 1. Инженерни изисквания – диаметър мин 1,5м при кръгъл профил и 1м при квадратен, лек наклон от централната ос на магистралата към периферията с цел отводняване мин. 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 запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица, входовете зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин. 10м периметър, недопускане ново застрояване на периметър 100м от него, както и фрагментиране повече от 25% на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, ограничено човешко присъствие, навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки животни (насипи, плътно засадена растителност).	Мярката е изпълнена за Лот 3.3. Проходите за костенурки са или във водостоци ф1500 или в кахони. За Лот 3.1. е констатирано проектирането на водостоци с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е неприложимо съгласно КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.3 се констатира, че проходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални.
V.11. При изграждане на прегради за спиране попадането на костенурки върху платното, да се съблюдава изпълнение на следните им параметри: 1. Инженерни изисквания – вис. мин. 30см плътна, гладка (бетон, дърво), вертикална трайна преграда отвън към магистралата, от магистралата навън наклонена 30-45 градуса наклон повърхност, ако е стена да е проектирана така, че да не се набира вода, да бъде вкопана поне на 15 см, ако са адаптирани странични водостоци, стената им водеща извън магистралата да е скосена, а вертикалната част да е	Условието е изпълнено за Лот 3.3. Изпълнени са 17 020 м ограда за биоразнообразие. Условието е неприложимо съгласно КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.1 се констатира, че мрежата, монтирана в долната част на оградата на магистралата, е изградена от UV незащитена материя, която вече е скъсана. На повечето места е откачена и полегнала на земята т.е. не е функционална. При Лот 3.3 има изградена и в добро състояние

по посока отвън към магистрата. 2. Управление на периметъра на съоръжението - да не се допуска обрастване на вертикалната страна или нейното подкопаване от води и др. отдолу.	плътна преграда, насочваща животните към проходите и предпазване от попадане на пътя, но липсва поддръжка.
V.12. Да се осигури редовно омокряне при разкъртване и товарене на стара настилка на места за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци, на временни пътища за достъп.	Не се е налагало изпълнение на мярката за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.13. Да се осигури запазването на хумусния пласт при строителството на отделните участъци на АМ.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.14. Да се осигури покриването с хумус и укрепването биологически на нескални откоси на изкопите и насипите в отделните участъци от трасето.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.15. При строителството на отделните участъци от АМ да не се допуска провокиране на склонови процеси като свлачища, срутища и др.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.16. Строителните работи в зоните, намиращи близо до населени пунктове и отделни къщи около трасето, да се извършват през светлата част на денонощието.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.17. Да не се допуска извънгабаритно товарене на МПС с насипни товари и без покритие.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград

V.18. При полагане на асфалтови настилки да не се допуска подгряване на битумни смеси след приключване на съответни дейности.	Мярката е изпълнена за Лот 3.3
V.19. Да не се допуска разливи на горива и ГСМ.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
Етап Експлоатация	
IV.44. За предпазване на сблъсък на птици всички мостови съоръжения да бъдат осигурени с шумозащитни и светлосащитни мерки – полимерни полутунели с достатъчни за проветряване отвори.	За разглежданите лотове, мярката е коригирана с последващите решения по ОВОС.
IV.45. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при необходимост да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на противошумни огради, залесяване и др.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Липсват конкретни данни за извършен мониторинг.
IV. 46. Отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или документ по чл. 12 от ЗУО или КР. Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ - София и РИОСВ – Благоевград.	Договор за поддръжка на автомагистралния участък.
V.21. Да се осигури поставянето на двойно еластични огради в участъците от пътя, преминаващи над водни обекти.	Над водни обекти, на мостовете, задължително е поставяна оградата с по-висока степен на задържане.
V.22. Да се осигури периодичен преглед на съоръженията около пътното платно. При необходимост да се предприемат необходимите мерки за осигуряване на нормалната им експлоатация.	Условието е изпълнено за Лот 3.3. Извършва се ежемесечен мониторинг.
V.23. Да се осигури наблюдение на състоянието на крайпътната растителност, особено на ефекта от озеленителните мероприятия, като особено внимание се обърне на пътните откоси. При необходимост да се вземат допълнителни мерки (смяна, допълнителни озеленителни работи и др.). Да се предвиди гаранционен срок от мин. 2 години за доказване на ефекта от осъществяването на проектите за озеленяване.	Условието е изпълнено за Лот 3.3. Извършва се ежемесечен мониторинг.
V.25. Да се води отчет съгласно изискванията на Наредба № 9/2004 г. (по настоящем е отменена).	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Липсват конкретни данни.
Решение № 28-ПР/2009 г. - неприложимо за Лот 3.3 Информацията за проектиране и строителство касае Лот 3.1	
По време на проектирането	
I.1. Да се предвиди изграждането на съоръжения, възпрепятстващи попадането на животни на пътното платно.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.1 се констатира, че мрежата, монтирана в долната част на оградата на

	магистралата, е изградена от UV незащитена материя, която вече се къса. На повечето места е откачена и полегнала на земята т.е. не е функционална. При Лот 3.3 има изградена и в добро състояние плътна преграда, насочваща животните към проходите и предпазване от попадане на пътя, но липсва поддръжка.
I.2. Да се предвиди изграждането на шумоизолиращи прегради по границата със защитена зона "Кочериново" BG0002099, с цел избягване на прякото безпокойство и смъртността на птици.	Неприложимо за разглежданите лотове.
I.3. Да се предвиди на всеки 200 м възможност за преминаване на костенурки, чрез подходящо многофункционално съоръжение.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.3 се констатира, че проходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални.
I.4 Да се предвиди изграждането на отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
I.5. Да се предвидят необходимите пречиствателни съоръжения за повърхностните води от магистралата, заустващи във водни обекти.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
Преди започване на строителството	
II.1. Да се предприемат необходимите действия за получаване на разрешителни от БДУВЗБР и/или съответното ВиК дружество за необходимите количества при строителството на пътя.	Принципно се спазва.
II.2. Да се предостави необходимата документация в БДУВЗБР за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти	Документацията е представена. Издадени са съответните разрешителни за ползване на воден обект.
II.3. Да се съгласуват с кметовете на общини Благоевград и Кочериново маршрутите за транспортиране на материали за нуждите на строителството, третирането на отпадъците и мерките за контрол по управление на отпадъците, които ще се образуват при изграждането и експлоатацията на обекта.	Изготвените проекти по част „План за управление на строителните отпадъци са съгласувани със съответната общинска администрация.
II.4. Да се изготви проект, в който да се предвиди използването на местни растителни видове, адаптивни към условията и невнасящи дисхармония в ландшафтите и озеленяването по подходящ начин на отворите за преминаване на диви животни. Проектът да се съгласува с РИОСВ Благоевград.	При изготвяне на техническия проект е разработен проектен пакет „Екология“, част „Ландшафтен проект и озеленяване“. Няма данни за използваната растителност.
По време на строителството	
III.1. Хумуса да се из земе и депонира на определено място преди започване на строителството. След завършване на строителството да се използва за рекултивация на нарушени терени.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
III.2. Да не се допусне извън сервитута на магистралата намеса по какъвто и да е начин по отношение на ЗЗ "Кочериново".	Неприложимо за разглежданите лотове.
III.3.С оглед намаляване количеството на емисиите от изгорели газове на горивата и намаляване на нивата	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се

на шум от използваните автомобили и строителна механизация, е необходимо те да се поддържат технически изправни, да се спазва технологичния режим на работа на различните пътно-транспортни машини, да не се допуска работа на празен ход.	възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
III.4. Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
III.5. Отпадъците да се събират разделно на определен места. Да не се допуска замърсяване на околните терени с тях. Образованите отпадъци да се предават въз основа на писмени договори с лица, притежаващи съответни разрешителни документи по ЗУО или ЗООС.	Условието е изпълнено за Лот 3.1 (към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 - 19.12.2017 г е било неприложимо). Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-5/2015 г. - неприложимо за Лот 3.3 Информацията за проектиране и строителство касае Лот 3.1	
1. Преди започване на строителство да се съгласува със съответни общински администрации транспортната схема на движение на транспортните машини за пренос на строителни материали и извозване на строителни отпадъци. За участъците в населени места строителството да се извършва само в светлата част на деня.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05-19.12.2017 г, поради изменение на ЗУО, съгласно което не се изисква такова съгласуване.
2. В етапа на последващо проектиране: 2.1. Да се извърши преценка на възможностите за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори, за подложеното на неблагоприятно въздействие население от едновременното движение на моторни превозни средства както по магистралните участъци, така и по път I-1 „София-Кулата“ (Е-79), а на определени места и в резултат на движението на влакови композиции по близкоразположената ж.п. линия, като се предложат адекватни мерки за намаляване на неблагоприятното въздействие върху човешкото здраве, които да се изпълнят в етапа на строителство. 2.2. Да се разработят акустични проекти за определяне на местоположението и вида на шумозащитните съоръжения. В участъка в гр. Симитли, преминаващ в близост до жилищни сгради, при изготвяне на акустичния проект да се има предвид възможността от екраниране и комбинирано въздействие на шума от магистралата и от път I-1 „София-Кулата“ (Е-79), който преминава успоредно на магистралата в още по-голяма близост до жилищните сгради. В този участък акустичният проект следва да бъде изготвен така, че да защитава жилищните сгради от шума и от двете пътни трасета, а също да се предвидят и допълнителни шумозащитни мерки, като поставяне на подходяща шумоизолираща дограма на най-близките жилищни сгради.	При изготвяне на техническия проект е разработен проектен пакет „Екология“, част „Акустична“.
3. На предвидения център за управление да се осигури вода за питейно-битови цели, отговаряща на	Неприложимо за периода 2017-2019 г.

нормативните изисквания от водоснабдителните системи на разположени в съседство населени места или от собствени водоизточници узаконени, при спазване изискванията на Закона за водите и Закона за здравето.	
4. При реконструкцията на съществуващия пътния възел при гр. Симитли, в който е разположен и водоизточник за питейно-битово водоснабдяване и неговия пояс I, на база на хидрогеоложките данни за водоизточника, при необходимост и след допълнителни проучвания, да се предвидят мерки строителните дейности да се извършват така, че да не да повлияят неблагоприятно качеството и количеството на водата от водоизточника	Изготвен е технически проект. Същият е одобрен от МРРБ.
6. Да се разработи План за собствен мониторинг на качеството на атмосферния въздух в населените места и система от мерки, които да се прилагат при установяване на наднормено замърсяване с азотни оксиди и други замърсители, причинено от интензивен трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия.	Условието е изпълнено. При изготвяне на техническия проект е разработен проектен пакет „Екология“, част „План за собствен мониторинг на околната среда“. Същият е съгласуван с БДЗБР (по компонент Води) и ИАОС (по части Мониторинг на атмосферен въздух, Води и Почви)
10. В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници (от км 362+200 до км 366+200 и от км 368+900 до км 371+400), както и около порталите на тунела, вкл. временните пътища, и около депата – площадки за излишни земни и скални маси), да се поставят плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 400 мм, и вкопани в земята на 150 мм, преди започване на строителството. Преди започване на строителните дейности, в подходящо време и сезон, екип от експерти - херпетолози да съберат всички останали вътре в оградените пространства костенурки, жаби, змии и др. животни, които да се освободят във възможно най-близките подходящи местообитания при спазване на изискванията на Наредба 8 от 12.12.2003 г.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Условието е изпълнено частично за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград, поради фактическите големи естествени откоси на терена. В изпълнение на План за управление и възстановяване на околната среда, изпълнителят е представил отчети за извършена работа във връзка с изместване на екземпляри от херпетофауната от трасето на АМ Струма Лот 3.1. Отчетите са изготвени от екип от експерти – херпетолози, извършили изместването. При обхода на Лот 3.1 се констатира, че мрежата, монтирана в долната част на оградата на магистралата, е изградена от UV незащитена материя, която вече е скъсана. На повечето места е откачена и полегнала на земята т.е. не е функционална.
11. В отсечката от км 368+900 до км 371+400 да се предвидят още 4 допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни - тръбни или правоъгълни, с ширина 1.5 м или 1.0 м съответно, проектирани така, че да не се наводняват.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Проектирани са още два прохода за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Според АПИ: „отсечката не попада в обхвата на Лот 3.1., тъй като Лот 3.1 е от км 359+000 до км 366+000 и от км 370+400 до км 376+000; споменатата отсечка е в Лот 3.1 тунел „Железница“ ОПЗ, която не се разглежда в този период“. Вероятно е извършено прекилометриране на трасето (спрямо решенията по ОВОС), така че към момента липсват данни за проходните съоръжения по Лот 3.1. В отчетния период Лот 3.1. е бил, и все още е, в период на строителство.

12. Мостовото съоръжение на р. Струма да се обезопаси с мрежи с височина 4 м и от двете страни с цел намаляване риска от смъртност за птици и прилепи.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Към момента на проверката с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград мостът не е изграден. При обхода е отчетено изпълнение на мярката.
13. Границите на депата (площадки за излишни земни и скални маси), граничещи със защитената зона, да бъдат обезопасени срещу срутване на земни и скални маси в разположените в границите на зоната дерета.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Депо е изградено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград, като същото не граничи със граници на ЗЗ.
15.1. Да се направят постъпки в БДЗБР за издаване на разрешителни за ползване на воден обект за всеки един от тях (подпорни стени, мостове, водостоци и др.) съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от Закона за водите във връзка с изграждане на съоръженията, предвиждащи пресичане на повърхностни водни обекти.	Условието е изпълнено. Издадени са разрешителни за ползване на воден обект: 1.Разрешително №42170422/19.09.2017 год.; 2.Разрешително №42170423/30.11.2017 год.; 3.Разрешително №42170456/17.01.2019 год.; 4.Разрешително №42170470/16.08.2019 год.; 5.Разрешително №2/20.10.2017год. (изменено с Решение №1/24.10.2018г.) 6.Разрешително №42170484/06.10.2020
15.2. Издаване на разрешително за ползване на воден обект на основание чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите във връзка със заустване на формираните отпадъчни води.	Неприложимо
15.3. Провеждане на съответната процедура за издаване на разрешително по реда на чл. 44 от Закона за водите, в случай на водовземане от р. Струма или друг воден обект.	Неприложимо
Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г.	
1. Преди започване на строителство да се съгласува със съответни общински администрации транспортната схема на движение на транспортните машини за пренос на строителни материали и извозване на строителни отпадъци. За участъците в населени места строителството да се извършва само в светлата част на деня.	Лот 3.3 е извън урбанизирани територии. По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
2. В етапа на проектиране: 2.1. Да се извърши преценка на възможностите за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори, както за работниците, така и за подложеното на неблагоприятно въздействие население от едновременното движение на моторни превозни средства както по магистралните участъци, така и по път I-1 „София-Кулата“, а на определени места и в резултат на движението на влакови композиции по близко разположената ж.п. линия, като се предложат адекватни мерки за намаляване на неблагоприятното въздействие върху човешкото здраве, които да се изпълнят в етапа на строителство. 2.2. Да се реализира акустичен проект за определяне на местоположението и вида на шумозащитните съоръжения, като при: 2.2.1 определяне вида на съоръженията се вземе предвид и близостта на жилищните сгради до	За изпълнението на условие 2.1. няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация. Условие 2.2. е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград.

пътното платно; 2.2.2. определяне на местоположението се вземе предвид непосредствената близост на път I-1 София - Кулата.	
4. След пускане в експлоатация на магистралните участъци да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените до автомагистралата населени места. При необходимост да се предвидят допълнителни мерки (като например, подходящо озеленяване).	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.
5. Да се разработи План за собствен мониторинг на качеството на атмосферния въздух в населените места и система от мерки, които да се прилагат при установяване на наднормено замърсяване с азотни оксиди и други замърсители, причинено от интензивен трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия.	Има изготвен план за собствен мониторинг за Лот 3.3.
6. След изграждане на предвидените в акустичните проекти шумозащитни съоръжения и пускане в експлоатация на съответния магистрален участък да се извършат контролни измервания на еквивалентните нива на шум в най-близко разположените жилищни зони. При установяване на наднормени шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мерки (подмяна на дограма на жилищните сгради и др.).	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.
7. В периода на експлоатация на магистралата да се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в най-близко разположените жилищни територии на населени места.	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.
8. На базата на получените резултати в изпълнение на т.4 (за въздуха) и т.6 от горесцитираните условия да се анализира и направи окончателна оценка на комбинираното, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори, за подложено на неблагоприятно въздействие население от едновременно движение на моторни превозни средства както по магистралните участъци, така и по път I-1 „София-Кулата“ (Е-79), а на определени места и в резултат от движението на влакови композиции по близкоразположената ж.п. линия, като при необходимост се предприемат допълнителни мерки.	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.
9. В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници при км 397+150, км 397+350, 397+650, 398+350, 401+350, 402+980, 404+480, 405+125, 407+400, 408+100, 410+100, 410+700, 411+150, 411+575, 412+450, 412+800, 413+200, 415+350, 417+280, ако няма други подходящи съоръжения, да се предвидят допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни - тръбни или правоъгълни, с ширина 1.5 м или 1.0 м съответно, проектирани така, че да не се наводняват. Тръбните проходи да са запълнени с пръст или пясък до 2/3 от профила; отсечките от трасето около тези проходи (или други подходящи съоръжения, предвидени по	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. При обхода на Лот 3.3 се констатира, чеходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални. Има изградена и в добро състояние плътна преграда, насочваща животните къмходите, и предпазване от попадане на пътя, но липсва поддръжка. Осен това изградените прегради не са с необходимата височина – 1.3 м над кота терен.

проект) на 50 м преди тях и 50 м след тях, а от км 407+000 до км 411+300 по цялата дължина, двустранно, да се ограда с плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 1300 мм, и вкопани в земята на 150 мм ; отворите на проходите трябва да са извън тези прегради.	
10. Преди започване на строителните дейности по трасето и около депата, в подходящо време и сезон, екип от експерти - херпетолози да събере трикратни наличните екземпляри животни, които да се освободят веднага във възможно най-близките подходящи местообитания при спазване на изискванията на Наредба 8 от 12.12.2003 г.. Акциите по събиране на животните трябва да са трикратни, за да е сигурно, че са намерени всички индивиди. Преградите трябва да останат постоянни и по време на експлоатацията.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Не са извършвани строителни дейности съгласно КП № 08-07-28.09.2018 г. Извършвано е изместване на костенурки и др. дребни животни.
14.1. Да се направят постъпки в БДЗБР за издаване на разрешителни за ползване на воден обект за всеки един от тях, съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ във връзка с изграждане на съоръженията, предвиждащи пресичане на повърхностни водни обекти;	Условието е изпълнено за Лот 3.3
14.2. При необходимост от водовземане от подземни и/или повърхностни водни обекти, както и заустване на отпадъчни води, да се проведат съответните процедури по издаване на разрешителни по реда на ЗВ.	Условието е изпълнено за Лот 3.3

Обща информация за изпълнението:

- Лот 3.1.:

На 31.08.2017 г. е подписан Протокол (Образец 2а) за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво на строежа за строежи от техническата инфраструктура. В периода от 01.01.2017г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза проектиране и строителство. За отчуждаване на имоти и части от имоти – частна собственост, за държавни нужди е постановено решение на МС № 749 от 10.09.2016 г. За имотите частна общинска собственост са влезли в сила следните актове: Решение № 426/17.02.2017 г. на Общински съвет - Симитли за безвъзмездно прехвърляне на имоти-общинска собственост и Решения № 71 и № 43 на Общински съвет - Благоевград за безвъзмездно прехвърляне на имоти-частна общинска собственост. Вид на териториите на засегнатите имоти – селско стопанство, горско стопанство, повърхностни води, транспортна територия и урбанизирана територия.

Изготвен е „Ландшафтен проект и озеленяване“. След 01.01.2020 г. е одобрението на изготвените проекти по части „Ландшафтен проект и озеленяване“ и „Техническа и биологична рекултивация“ (за участъка от км 365+500 до км 366+000 и от км 373+100 до км 376+000).

През периода 2017 г. - 2019 г. са извършени спасителни археологически проучвания на следните обекти:

- археологическо наблюдение на цялото трасе на АМ „Струма“, Лот 3.1.

- археологическо проучване на обект № 2 от км 359+500 до км 360+130. От страна на Министерство на културата е издаден протокол от приемателна комисия № 10-00-69/16.12.2019 г., одобрен със Заповед № РД09-1692/20.12.2019 г., с който на основание чл. 83а от Закона за културното наследство е приета без забележки изпълнена консервация на археологически недвижими културни ценности на обект „Преместване и теренна консервация на археологически структури: Римска вила; Римска баня; Антична гробница; Раннохристиянска църква и пещи за керамика в сервитута на АМ „Струма“, участък от км 359+625 до км 360+80 (Лот 3.1) обект с. Зелен дол и с. Покровник, община Благоевград, област Благоевград“.

- археологическо проучване на обект № 3 от км 362+000 до км 362+400.

Положена е предпазна мрежа, непозволяваща преминаване на животни, както следва:

- От км 362+200 до км 363+260 – в ляво и дясно, с обща дължина 2 330 л.м.;
- От км 363+340 до км 363+520 – в ляво и дясно, с обща дължина 429 л.м.;
- От км 363+740 до км 365+340 – в ляво и дясно, с обща дължина 4 105 л.м.;
- От км 370+460 до км 371+400 – в ляво и дясно, с обща дължина 1 880 л.м.

- **Лот 3.3.:** през 2018 г. е пуснат е в експлоатация, дължина 24 км.

Изградени са следните шумозащитни стени:

- От км 398+597,80 до км 399+677,56, ляво – 1 088 л.м.;
- От км 404+405,85 до км 404+794,54, ляво – 388 л.м.;
- От км 409+562,95 до км 409+826,30, дясно – 268 л.м.

Поставени са каломаслоуловители - 187 бр. Поставена е плътна предпазна ограда за предпазване от попадане на животни на платното (костенурки и пълзящи) – 17 174 л.м. Изградени са проходи за животни (костенурки и пълзящи) през водостоците – 21 бр. Има един изграден многовидов проход за животни. При биологичната рекултивация на откосите е положен хумусен пласт от 15 см. Изпълнени са мероприятия за биологично укрепване на откосите и приобщаване към околната среда. Подборът на растителност е съобразен с природните, географските, климатичните, почвените и други особености на района.

Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за установени наводнения. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

Допълнително пояснение:

В Решение по ОВОС № ПР-6/2015 г. **условие 9** е формулирано по следния начин: „В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници при км 397+150, км 397+350, 397+650, 398+350, 401+350, 402+980, 404+480, 405+125, 407+400, 408+100, 410+100, 410+700, 411+150, 411+575, 412+450, 412+800, 413+200, 415+350, 417+280, ако няма други подходящи съоръжения, да се предвидят допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни - тръбни или правоъгълни, с ширина 1.5 м или 1.0 м съответно, проектирани така, че да не се наводняват. Тръбните проходи да са запълнени с пръст или пясък до 2/3 от профила; **отсечките от трасето около тези проходи (или други подходящи съоръжения, предвидени по проект) на 50 м преди тях и 50 м след тях, а от**

км 407+000 до км 411+300 по цялата дължина, двустранно, да се огради с плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 1300 мм, и вкопани в земята на 150 мм; отворите на проходите трябва да са извън тези прегради.“

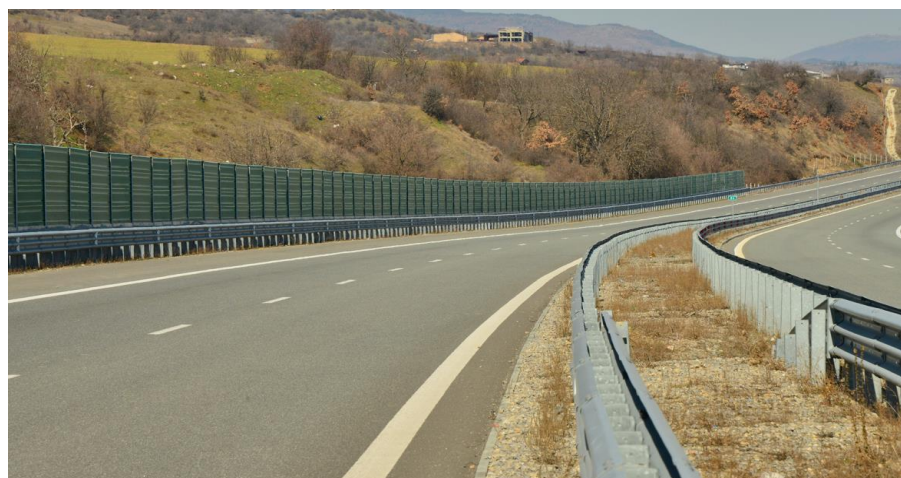
Така поставеното условие означава, че освен от км 407+000 до км 411+300, двустранна плътна и гладка ограда с височина 1300 мм и вкопана 150 мм трябва да има **и на 50 м преди и 50 м след всеки проход** под трасето – водостоци (тръбни и правоъгълни), вкл. животински проходи, мостове, селскостопански подлези.

Констатации от обхода на обекта, извършен в периода 15-16.03.2022 г.

При обхода беше установено следното:

Лот 3.1 Благоевград – Крупник:

Шумозащита край с. Покровник е изградена. Мрежата, монтирана в долната част на оградата на магистралата, е изградена от UV незащитена материя, която вече е скъсана. На повечето места е откачена и полегнала на земята т.е. не е функционална.



Снимков материал: Обход на Лот 3.1. Шумозащитни съоръжения





Снимков материал: Обход на Лот 3.1. Нефункционални предпазни огради

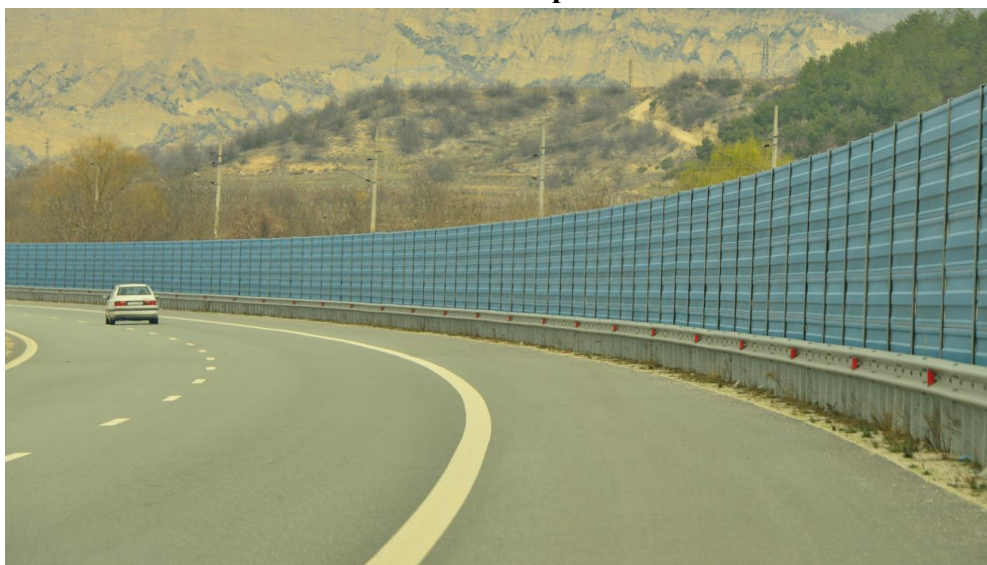
ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“
адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

Лот 3.3 Кресна – Сандански:

Изградени са шумозащитни стени. Поставени са каломаслоуловители, но нямат поддръжка, препълнени са и не са почистени. Биологична рекултивация е изпълнявана, но няма поддръжка и голяма част от дървесните видове са изсъхнали.

Общото впечатление за този участък е, че е много добре подсигурен при първоначалното проектиране, изпълнението е на ниво, със защитни съоръжения, но не е поддържан, поради което изпълнените технически решения стават нефункционални.

Множеството проходи за животни в много добро състояние – напълно функционални. Има изградена и в добро състояние плътна преграда, насочваща животните към проходите и предпазване от попадане на пътя но липсва поддръжка. Освен това **изградените прегради не са с необходимата височина – 1.3 м над кота терен.**

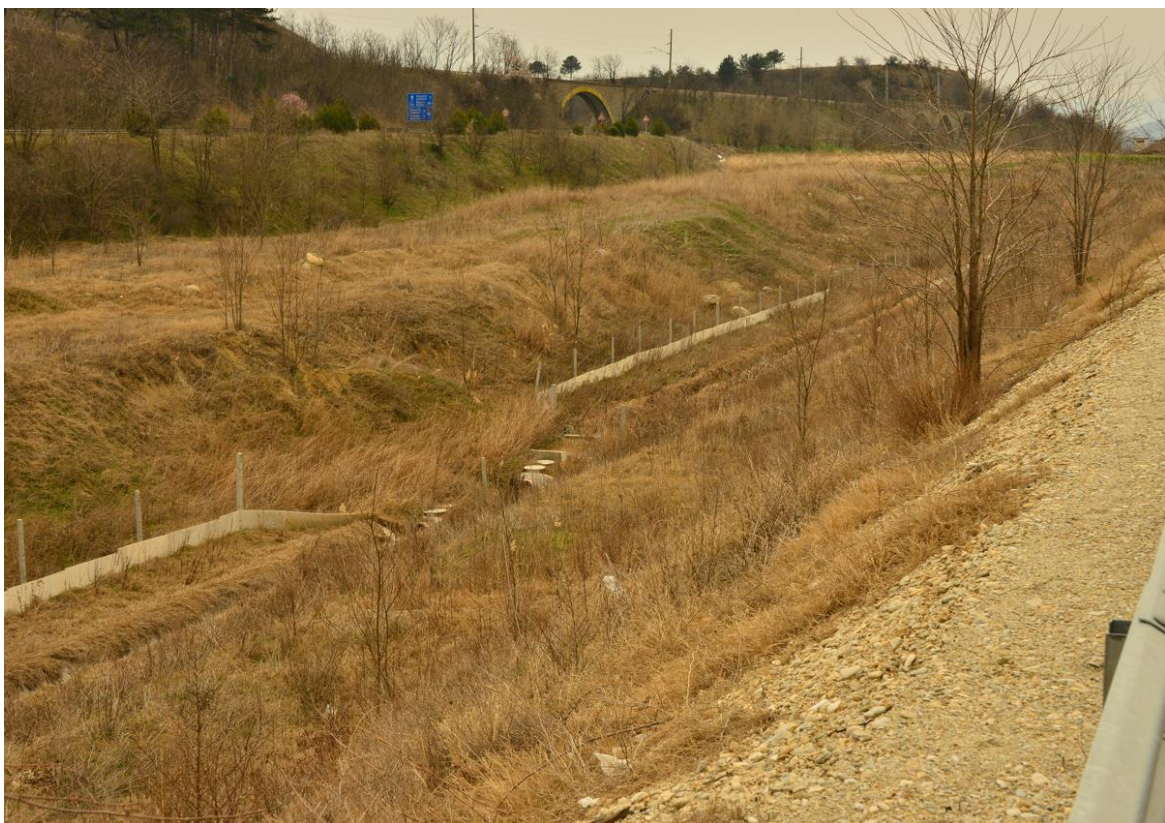
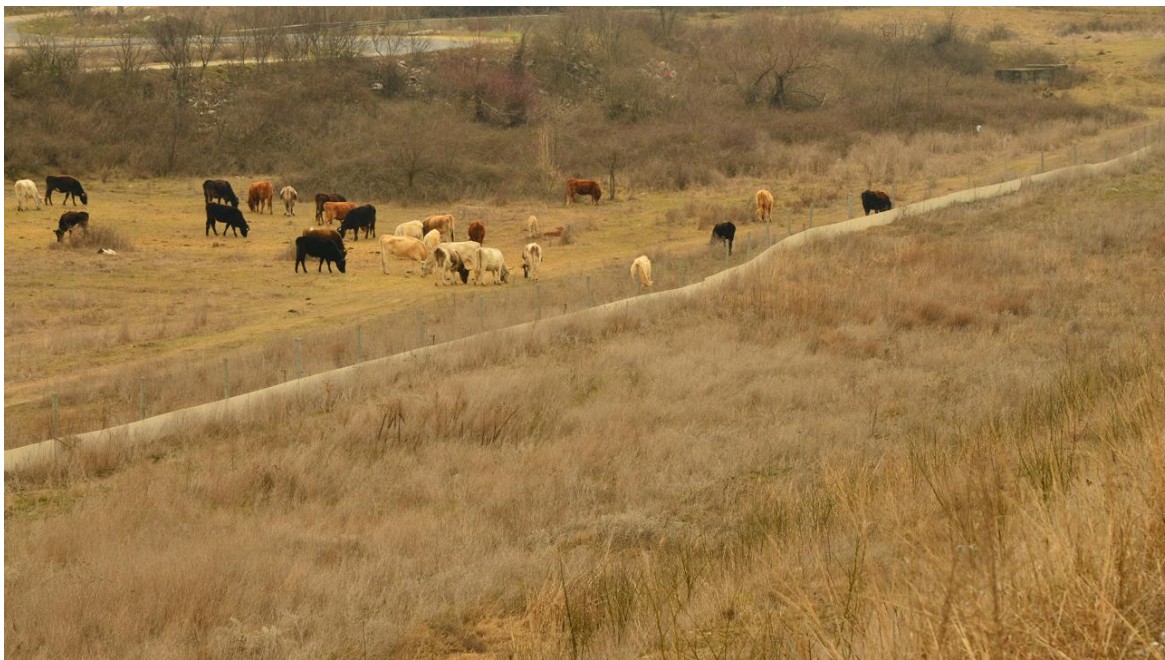


Снимков материал: Обход на Лот 3.3. Шумозащитни съоръжения



Снимков материал: Обход на Лот 3.3. Проходи за животни и подстъп към тях

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“
адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1



Снимков материал: Обход на Лот 3.3. Изградени прегради, неотговарящи на изискването за необходима височина – 1.3 м над кота терен.

2. „Изграждане на АМ „Калотина-София“, ЛОТ 1 „Западна дъга на Софийски околоръстен път /СОП/“, фаза 2“ и „Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“ - по протежение на Път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път”.

Бенефициент: АПИ

Проект:	„Изграждане на АМ „Калотина-София“, ЛОТ 1 „Западна дъга на Софийски околоръстен път /СОП/“, фаза 2“ и „Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“ - по протежение на Път I-8 „Калотина – Софийски околоръстен път”. Обхват на проекта: Проектът за изграждане на път I-8 участък „Калотина-София” (част от АМ „Европа“) е дефиниран като състоящ се от три взаимосвързани отсечки – „ГКПП Калотина – СОП”, „Западна дъга на СОП” и „Северна скоростна тангента”. По Оперативна програма „Регионално развитие” 2007-2013 г. бе изградена „Северна скоростна тангента”, а по ОПТ 2007-2013 г. участък 1 на лот 1 „Западна дъга на СОП”, както и част от участък 2 на лот 1. В разглеждания период участъка от км 15+500 до км 32+447,20 на АМ Европа е бил на етап проектиране и строителство, затова по-долу се разглеждат условията, свързани с тези етапи.		
Решения по ЗООС и ЗБР	Решение по ОВОС № 5-3/2013 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Модернизация на Път I-8 „Калотина–СОП” от км 1+000 до км 48+270” по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пункт до км 48+329.77”		
<table border="1"> <tr> <th>Условия/Мерки</th><th>Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.</th></tr> </table>		Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.		
Проектиране			
I.1. При изготвяне на техническия проект да се извърши окончателно съгласуване на трасето по отношение на точното място на пресичане на комуникациите на други ведомства, подлежащи на реконструкция, както и на проектните големи и малки съоръжения, пътни възли и водостоци по избраната комбинация от варианти.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.		
I.2. Да се разработят проекти за реконструкция на засегнатите инженерни съоръжения, като се предвидят конкретни действия за опазване на водопроводите, на съществуващите шахти, газопроводи и др. при тяхното изместване и в местата на пресичане, както и при необходимост от изместване на съществуващите трасета от изградената инфраструктура в непосредствена близост до трасето на първокласния път. В ранния етап на разработване на проекта да реконструкция възложителят да уведоми МОСВ и РИОСВ-София по реда на чл. 95, ал. 1 от ЗООС за уточняване на необходимостта от провеждане на други процедури по глава шеста от ЗООС или чл. 31 от ЗБР.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.		
I.3. Дъждовните води от отводнителните канавки да се отвеждат извън водосбора на защитените повърхностни водни обекти.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.		
I.4. Да се спазят изискванията на ЗВ във връзка с разрешителния режим за ползване на воден обект при	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се		

изграждане на линейна инфраструктура и за водовземане. Компетентен орган за издаване на тези разрешителни е БДУВ-ДР.	възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.5. Да се определят необходимите площи за съхранение на хумуса и земните маси, като площадките за временно съхранение на отпадъци да бъдат съобразени със ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.7. В участъка от км 20+000 до км 22+000 освен предвидените при км 20+517, 21+083 и 21+642 водостоци, да бъдат проектирани допълнително, съобразно техническите възможности, три броя проходи/водостоци, с размери 1.5 м X 1.5 м, разположени през около 500 м, за преминаване на земноводни, влечуги, дребни и средни бозайници. Водостоците да бъдат оборудвани със суха част за преминаване на сухоземните животни, и влажна част, която да осигурява хидравлична връзка на Алдомировското блато със съседните територии.	Мярката е изпълнена на етап проектиране. При обхода на обекта се констатира, че отворите на част от проходните съоръжения са вътре (спрямо пътното платно) в оградата, което ги прави неизползваеми от животните.
I.8. В участъка от км 4+600 до км 5+200 да бъде проектиран надлез/тунел за преминаване на едри бозайници (копитни, мечка, рис и др.), който да обхваща и трасето на ж.п. линията София-Драгоман, като оптималното му местоположение е 42°58'9.30"N, 22°51'40.46"E +/- 50 м, или 42°58'4.60"N, 22°51'51.19"E +/- 50 м. Параметри на надлеза: съоръжение не по-малко от 40 м широчина, шумозащитни прегради върху и при подходите на съоръжението с височина 2 м, а оградите на пътя да насочват животните към него.	Извън отчетния участък.
I.9. Поне две от мостовите съоръжения на реки и дерета да бъдат оборудвани със сухи отвори с минимални размери 3 м X 3 м, като единият от тях да е над Летнишка река (42°57'24.78"N, 22°54'19.08"E), а другият в зависимост от техническите възможности на терена. Изграждането на проходните съоръжения следва да бъде съобразено с представените в ДОСВ аналогични съоръжения за модернизация на ж.п. линията София-Драгоман.	Летнишка река е извън разглеждания участък. При обхода на обекта се констатира, че поне едно мостово съоръжение отговаря на посочените параметри.
I.10. Местоположението и оразмеряването на проходите да се извърши съгласувано от проектанта и експерт по биоразнообразие относно техническа, проектна възможност и пригодността им за ползване от дивите животни.	Изпълнено.
I.11. Озеленяване и рекултивационни мероприятия в участъка от км 13+000 до км 31+000, в който трасето пресича или минава по границите на защитените зони, да се извършва с видове, характерни за съответната защитена зона.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.12. Да се проектира удължаване на водостока в участък с координати 42°55'42.09"N, 22°56'6.37"E, с цел да не бъде засегнат оттокът на повърхностните води, захранващи Драгоманското блато.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени

	административни наказания от контролните органи.
I.13. С цел запазване на индивидите в установените находища на консервационно значимия вид ниска теменуга (<i>Viola rumila</i>) в рамките на трасето, възложителят да възложи на научна институция разработването и прилагането на план за тяхното временно или постоянно преместване в подходящо местообитание. Планът да бъде предварително съгласуван и одобрен от РИОСВ София.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.14. Преди началото на строителството да се извършат предварителни археологически проучвания и при доказана необходимост (установено наличие на археологически обекти) да се определят конкретни мерки за опазване на новорегистрираните обекти на културното наследство и провеждане на спасителни разкопки.	Предварително са проведени теренни издирвания, в резултат на които са посочени застрашените археологически обекти. Извършени са спасителни разкопки на всички обекти, попадащи в трасето на АМ Европа. Строителството на новия участък се извършва под археологическо наблюдение.
I.15. Да се разработи аварийен план за строителството и експлоатацията.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.1. Синхронизиране на проектите за ж.п. линия София-Драгоман и Път I-8 Калотина-СОП.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.2. В проектите за озеленяване да се предвидят местни растителни видове, адаптивни към условията при експлоатация на пътя и невнасящи дисхармония в ландшафтите.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.3. За по-голяма сигурност за съхраняване на водните количества на Алдомировското блато в сектора от км 20+000 до км 21+000 по червения вариант да се построи противодренна завеса.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.4. В близост до язовир Мрамор да се монтират мрежи с височина 4 м, двустранно, като тяхното местоположение се определи след консултация с експерт орнитолог.	Извън разглеждания участък.
IV.5. Да се предвиди пътна връзка за вход и изход до и от в.з.Турмашки мост, общ.Драгоман.	Извън разглеждания участък.
IV.6. Да се предвидят подлези при км 46+327, който осигурява достъпа до ЛПСОВ в район Връбница.	Извън разглеждания участък.
Строителство	
II.1. Да се поддържат и почистват отводнителните съоръжения и се осигури тяхната нормална проводимост.	При обхода не установено замърсяване.
II.2. Всички дейности, свързани с отнемане и оползотворяване на хумусния пласт, както и с рекултивация, да бъдат съобразени с Наредба № 26/1996г.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за

	установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.3. Да се прилагат своевременно мерки за ограничаване на ерозионни процеси.	При обхода не са констатирани ерозионни процеси.
II.4. Да се осигури разделно събиране и транспортиране на земни маси и отпадъци и да не се допуска смесването им. Предварителното съхраняване на строителни отпадъци да се извършва само на отделно обособени площадки. Образованите на обекта отпадъци да се събират разделно по вид и произход с оглед на тяхното по-нататъшно оползотворяване или обезвреждане. Да не се допуска смесване на рециклируеми с нерестилируеми отпадъци, както и смесването на опасни с неопасни отпадъци.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.5 Образованите на обекта отпадъци да се предават въз основа на сключен писмен договор на лица, притежаващи съответно разрешение за дейности с отпадъци съгласно ЗУО или ЗООС.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.6. Да се съгласуват с кмета на съответната община маршрутите за транспортиране на строителни отпадъци до съответната инсталация за третирането им, както и площадка за временно съхранение на земните маси до тяхното оползотворяване.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.7. Седмица преди започване на дейностите по строителство, в участъците от трасето, пресичащи защитените зони от км 12+000 до км 26+000, да се извърши теренен оглед от експерт херпетолог за земноводни и влечуги, като при намиране на такива, да бъдат преместени в границите на зоните на далечно разстояние от строителния обект.	Изпълнено.
II.8. Да не започва строителство в участък от км 3+400 до км 4+600 (извън защитени зони) в периода 1 март до 1 юли, с оглед размножаването на видовете сокол скитник и бухал, гарван и керкенец, които имат гнездови местообитания в участъка.	Извън разглеждания участък.
II.9. В участъците, пресичащи защитените зони, строителните дейности да не излизат извън сервитута на пътя. Да не се допуска изграждане на строителни депа, депа за транспортна техника и други производствени площадки, както и временни пътища в границите на защитените зони.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.7. В близост до СОЗ-Джиев по вариант червен пунктир да не се допуска изграждане на строителни площадки, струпване на материали и строителна техника и изграждане на площадки за домуване на техника и хора.	Извън разглеждания участък.
IV.8. Да се монтират и използват химически тоалетни.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.9.1. Да се изготви план, в който да се предвидят	По принцип, изпълнението на условието се залага

конкретни подходящи мерки, в т.ч. и организационни и технически, за изпълнение на изискванията на чл. 70 от Наредба 1 от 27.06.2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.	като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.9.2. Преди началото на строителството планът да се съгласува с РИОСВ-София. Съгласуваният план да се представи в МОСВ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.9.3. Преди започване на строителните дейности възложителят да информира писмено РИОСВ-София за предвидената дата за начало на строителството за всеки един от участъците от пътя.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.9.4. По време на строителството да се изпълняват мерките в съгласувания план.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.10. Поставяне на временни шумозащитни екрани между строителните площадки и близките до тях жилищни терени на населените места, както следва: гара Калотина, гр. Драгоман (червен вариант), с. Каракачани и с. Волуяк (червен пункт).	Извън разглеждания участък.
IV.11. За местата, в които не е възможно прилагане на временни екрани (пътят е в естакада, жилищните сгради са във височина спрямо трасето) строителната дейност да се извършва само през дневния период (07.00-19.00 ч.).	Извън разглеждания участък.
V.12. Да се обезопасят местата, където има изкопи, като се оградят и маркират, предвид на близостта на населеното място и опасностите от инциденти с хора и домашни животни.	Извън разглеждания участък.
IV.13. В зоните, намиращи се близо до постройки около трасето, строителните работи да се извършват като се минимизира запрашаването чрез овлажняване на терена или друг подходящ начин.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

Обща информация за изпълнението:

Проектът включва два подучастъка, които са на различен етап на изпълнение.

На 21.12.2018 г. е подписан договор за проектиране (изготвяне на технически проект) и строителството на участъка от км 15+500 до км 32+447,20, завършен и през м. юни 2021 г. В техническия проект за участъка, през 2019 г., е разработена част „Ландшафтно оформяне на пътя“, като дейностите, заложи в него са изпълнени след отчетния период.

За участъка от км 32+447,20 до км 48+903 е изготвен технически проект от юли 2019 г. Сключването на договора за изпълнение на строително-монтажни работи е след отчетния

период. Разработен е технически проект, част „Паркоустройство и благоустройство“ от м. юли 2019 г., като изпълнението е след отчетния период.

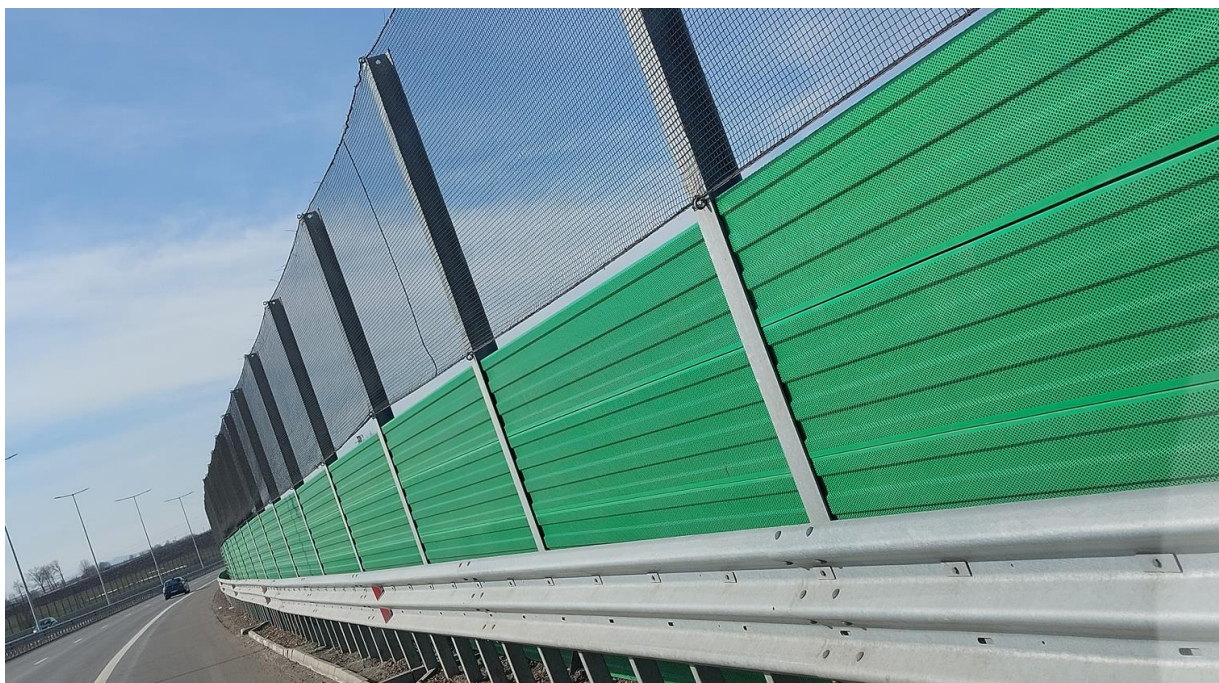
Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за установени наводнения. Предварително са проведени теренни издирвания, в резултат на които са посочени застрашените археологически обекти. Извършени са спасителни разкопки на всички обекти, попадащи в трасето на АМ Европа. Строителството на новия участък се извършва под археологическо наблюдение. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 15.03.2022 г.

При обхода беше установено следното:

Съоръженията за отводняване са добре изградени и не е установено замърсяване. Има поставени съдове за събиране на отпадъци. Не са установени ерозионни процеси. Летнишка река е извън разглеждания участък. При обхода на обекта се констатира, че поне едно мостово съоръжение (мост при р. Сливнишка) отговаря на посочените параметри.

Изградени са проходи за животни, но отворите на част от тях са вътре (спрямо пътното платно) в оградата, което ги прави неизползваеми от животните.



Снимков материал: Изградени шумозащитни съоръжения и мрежи за птици



Снимков материал: Проходими отводнителни съоръжения и оградни мрежи



Снимков материал: Мостово съоръжение над р. Сливнишка



Снимков материал: Проход за животни и оградна мрежа, непозволяваща достъпа на животни до прохода

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“
адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

3. Проект „АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7)

Проект:	АМ „Хемус“
Решения по ЗООС и ЗБР	Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение за „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“ по алтернатива В1А с изпълнение на габарит А29 Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 12 - ПР/2018 г. на министъра на околната среда и водите за „АМ Хемус – Етап I, Участък 1 от км 87+800, вкл. пътен възел Дерманци, Участък II, вкл. пътен възел „Каленик“. Обхват на проекта: Има одобрени проекти за някои от участъците и проведени тръжни процедури за избор на изпълнител. Лот 0 Ябланица – Боаза е била в строеж и е в експлоатация от 2019 г. За Лот 1 Боаза – ПВ Дерманци има издадени разрешения за строеж, затова се разглеждат тези два участъка.
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
За фазата на проектиране	
I.1. Да се проведат консултации с компетентните органи относно наличието на зони за защита на водите, както и относно наличие на водоползвания с издадено разрешително по Закона за водите (ЗВ) в обсега на проектното трасе.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.2. В случаите на отсъствие на определени санитарно-охранителни зони (СОЗ) на водоизточници на питейно-битово водоснабдяване и минерални води, проектите за конкретните участъци да се съгласуват от съответната БДУВ.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.3. Да се спазят изискванията на ЗВ във връзка с разрешителния режим за ползване на воден обект при изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти, за водоземане за технологични нужди и с други цели и за заустване на отпадъчни води.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.4. В равнинните райони (извън Предбалкана) да се предвиди използването на подходящи асфалтови смеси, устойчиви към повишена температура и налягане.	Извън разглежданото трасе
I.5. Да се предвиди извършването на проучвания и изследвания за характеризирание на скалите и изкопните маси (включително в зоните, предвидени за преминаване с тунели) по отношение приложимостта им за нуждите на строителството за насипи и за земна основа на пътното платно.	Извън разглежданото трасе
I.6. Преди началото на строителството да се изготви План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл.11, ал.1 на Закона за управление на отпадъците (ЗУО).	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.7. Да не се допуска ситуиране на площадки за временно съхранение и депа за строителни отпадъци в границите на I и II пояс на СОЗ на водоизточници.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

	административни наказания от контролните органи.
I.8. Да се изготвят проекти за шумозащитни съоръжения (екран-стени) за следните населени места: с. Паскалевец – км 208+250 и с. Дъскот – км 201+250 (етап 2); с. Камен – км 246+750, с. Водица – км 257+250 и с. Кръшно – км 289+500 (етап 3).	Извън разглежданите участъци.
I.9. При планиране на строителството, календарният план-график за изпълнение на строително-монтажните работи да бъде съобразен с времевите ограничения и забрани за извършване на строителни дейности в определени участъци, съгласно предвидените мерки в т.IV на настоящото Решение.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.10. Преди началото на строителството за съответния етап, местоположението на временните депа за земни и скални маси, които ще се използват на обекта да бъде съгласувано със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответното депо, в съответствие с чл.19, ал.1 от ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.11. Да се изготви транспортна схема на движение на строителната техника. Маршрутите за движение да се съгласуват със съответните общини и кметства.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.12. На предвидените площадки за отдих и центровете за управление да се осигури вода за питейно-битови цели, отговаряща на нормативните изисквания от водоснабдителните системи на разположени в съседство населени места или от собствени водоизточници.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.13. За целите на наблюдение и контрол на въздействията върху околната среда и здравето на хората да се изготви и съгласува с Регионална инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) и БДУВ План за управление на околната среда (ПУОС) и План за собствен мониторинг.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.1.В участъците на премостване на реките, при устоите на мостовите съоръжения преди и след реките, да се предвиди ограждане на пътното платно. Загражденията да бъдат от ситна мрежа (5x5 мм), недопускаща достъпа на животни до директното трасе. Тези участъци да бъдат затревени.	Изпълнено за разглежданите участъци.
IV.2. Осветлението на зоните за почивка да бъде монтирано на по-голямо разстояние от 15 м от обхвата на АМ и на височина най-малко 10 м от земната повърхност.	Изпълнено за разглежданите участъци.
IV.3. Да се проектират допълнителни водостоци в близост до местата, посочени в Табл.№ IV-1 към настоящото решение, технологично изпълними в зависимост от теренните условия. Водостоците могат да бъдат правоъгълни със сечение минимум 1.5x1.5 м или тръбни с диаметър минимум 1.5 м. В случаите, когато се налага заустване на канавки във водостоците чрез вертикални шахти, поне една от стените на шахтата трябва да е с наклон, не по-голям от 45 градуса.	Изпълнено за разглежданите участъци.
IV.4. При изграждане на мостовото съоръжение на р.	Неприложимо. Трасето в тази отсечка е променено,

Калник, в границите на защитена зона BG0001036 „Български извор“ обхваща на магистралата да се ограничи до границите на габарита на десния географски бряг на реката, а на левия географски бряг обхваща на магистралата да се ограничи до границите на габарита само от дясната страна на магистралата по посока нарастващия километраж.	изменението е одобрено с друг акт (съответна процедура, вкл. Заповед на проектанта).
IV.5. Да се предвиди изграждане на един правоъгълен водосток 200/200 см, който да бъде позициониран приблизително при км 90+825, по средата на разстоянието между моста на р. Калник и първият тунел.	Неприложимо. Трасето в тази отсечка е променено, изменението е одобрено с друг акт (съответна процедура, вкл. Заповед на проектанта).
IV.6. Да се предвиди изграждане на плътна ограда от двете страни на магистралата в цялата отсечка между моста на р. Калник и тунела (от км 90+600 до 91+036). Оградата трябва да представлява непрекъсната, гладка, вертикална повърхност с височина 100 см над земята, като долният ѝ край е вкопан минимум на 15 см в земята. Тя може да бъде изградена от плоскости (плексиглас, ламарина и др.), подходящи бетонни елементи или ситна мрежа (с отвори по-малки от 0,5х0,5 см). Оградата трябва да бъде позиционирана така, че отворите на водостока да останат извън нея.	Изпълнено за етап проектиране.
IV.7. Да се предвиди изграждане на каломаслоуловител (съоръжение за механично пречистване на отпадъчни води на принципа на фазовото разслоение и механичното утаяване) в отсечката от км 80+220 до км 86+579 в границите на защитена зона BG000136 „Български извор“, и заустване на повърхностните води от трасето на АМ в тази отсечка след пречистването им	Изпълнено.
IV.8. При мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“ при км 224+500 от лявата страна на магистралата по посока нарастващия километраж, обхватът да се ограничи до границите на габарита.	Извън разглеждания участък.
IV.9. При мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“ при км 225+300 от дясната страна на магистралата по посока нарастващия километраж, обхватът да се ограничи до границите на габарита.	Извън разглеждания участък.
IV.10. От км 225+000 до км 225+750 (при защитена зона BG0000610 „Река Янтра“), от дясната страна на магистралата по посока нарастващия километраж, да бъде инсталирана шумозащитна преграда.	Извън разглеждания участък.
IV.11. При реконструкцията на далекопроводите в границите на защитена зона BG0002109 „Васильовска планина“ стълбовете да бъдат обезпечени с отблъскващи птиците елементи (сфери, шишове и др.), повдигнати над стълбовете кацалки или изолатори на проводниците в непосредствена близост до стълбовете, съобразено с Препоръка № 110(2004) за намаляване до минимум неблагоприятното въздействие на надземните съоръжения за пренос на електроенергия върху птиците, приета от Постоянния комитет на	Извън разглеждания участък.

Конвенцията за опазване на дивата европейска флора и природни местообитания.	
IV.12. Пресичането на деретата при км 227+270, 228+680, 230+285 и 222+695 да стане с мостови съоръжения.	Извън разглеждания участък.
IV.13. При проектирането на мостово съоръжение над р. Вит, от км 89+000 до км 89+500 и от км 90+320 до км 90+500, да се предвиди обезопасяване на трасето (двустранно) с цел предотвратяване сблъсък на птици с преминаващи МПС. Параметрите, конструкцията, материалите и цветовия дизайн за изпълнението на съоръженията да бъдат консултирани на етап проектиране със специалист-орнитолог.	Изпълнено за етап проектиране. Мостът по настоящем е в строеж.
По време на строителството	
II.1. При разкриване на скални маси при подготовката на трасето преди използване в строежа окачествяването им да се изпълнява в обем и подход, аналогичен на проучване на находища на строителни материали.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.2. Преди началото на строителството да се извършат предварителни археологически проучвания за локализиране на всички видими на терена (в обхвата на съответния участък на магистралата) археологически обекти. Да се определят конкретни мерки за опазване на застрашените обекти, включително провеждане на спасителни разкопки.	На предварително определените за проучване застрашени археологически обекти са проведени спасителни разкопки. Строителството на този участък от АМ Хемус се извършва под археологическо наблюдение.
II.3. При извършване на строителните дейности, свързани с навлизане в почвения слой, да се провежда наблюдение от археолози.	Изпълнява се.
II.4. Да се предвидят и изпълнят (при използване на отнетия и депониран хумусен слой) рекултивационни дейности на насипи и откоси на магистралата и на местата за временно депониране на строителни материали и отпадъци от строителството, на площи за заем на земи и почви, и временни строителни площадки.	Изпълнено. При огледа на терен няма установени nereкултивирани площи.
II.5. Образуваните отпадъци да се събират отделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.6. Строителните отпадъци да се третира и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл.35 от ЗУО въз основа на писмен договор, чр.19 от ЗУО и в съответствие с Наредба по чл.22 на ЗУО и да се управляват съгласно изискванията на Наредбата за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.7. Да се спазват забраните, предвидени в чл.118а от Закона за водите (ЗВ), забраните и ограниченията за дейности в пояси II и III на санитарно-охранителните зони, посочени в Приложение № 2 към Наредба №	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за

3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и в заповедите за определяне на СОЗ. В случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване и минерални води, да се съблюдават препоръките на съответната БДУВ.	установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.8. Преди започване на строителството, възложителят да изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети, съгласно приложение № 1 на Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителните мерки в предвидените от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение (обн., ДВ, бр. 96/07.11.2008 г.) и да я представи в съответния РИОСВ (РИОСВ-Шумен, РИОСВ-Русе, РИОСВ-Велико Търново и РИОСВ-Плевен).	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.14. Да се използва технически изправна строителна механизация.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.15. Да не се допуска извънгабаритно товарене с насипни материали.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.16. При сухо и ветровито време да се омократ насипни материали и строителни отпадъци в местата, определени за временното им съхранение.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.17. Да не се използват материали, съдържащи приоритетни и вредни вещества.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.18. Употребата на опасни вещества и смеси (горива и масла) да се извършва съгласно мерките за контрол на експозицията, посочени в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба, вкл. мерки при аварийно изпускане или разливи.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.19. Да не се допуска депонирането на отпадъци, съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества, генерирани в процеса на строителство в границите на СОЗ, като в случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници на ПБВ и минерални води да се спазват препоръките на съответната БДУВ.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.20. Да не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителните машини, както и извършването на ремонтни дейности на транспортна техника и машини в района на строителството.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.21. Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели.	
IV.22. Отпадъчните петролни масла при аварийна подмяна да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.23. В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, лицензирана за този вид отпадъци.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.24. Отнетия хумусен слой да се съхранява на определените за целта депа и впоследствие да се използва за рекултивация на нарушените терени.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.25. В близките до населените места участъци (разположени до 200 м от трасето) строителните дейности да се извършват само в светлата част на деня.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.26. За транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни и скални маси, в границите на защитените зони да се използват само съществуващите полски пътища в обхвата на изграждащото се трасе.	По време на обхода на обекта не бяха констатирани нарушения. Няма налагани санкции от органите по околна среда.
IV.27. По време на строителството на мостовите съоръжения на р. Калник, на р. Янтра и прилежащите ѝ мъртвици, водните тела да бъдат предпазени от повишаване на турбидността, посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии.	По време на обхода на обекта не бяха констатирани нарушения. Няма налагани санкции от органите по околна среда.
IV.28. По време на строителството на мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“, отсечката от км 225+250 до км 225+420 от дясната страна на строителната площадка по посока нарастващия километраж да бъде инсталирана ограда, възпрепятстваща попадането на дребни животни в зоната на строителство.	Извън разглеждания участък.
IV.29. В границите на защитените зони да не се разкриват строителни площадки, временни депа, временни пътища и паркинги за строителна механизация и транспортните коли извън обхвата на магистралата.	Изпълнено на етап проектиране. По време на обхода на обекта не бяха констатирани нарушения. Няма налагани санкции от органите по околна среда.
IV.30. Ландшафтното оформяне на трасето и рекултивацията на нарушените терени следва да става само с местни видове.	Изпълнено за обходените участъци.
IV.31. Подготвителните работи по оформяне на трасето на магистралата в границите на защитените зони да започват преди или след размножителния сезон на повечето животински видове, който е от 1 април до 30 юни.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.32. Всички изкопни дейности в речните корита при км 82+250 (р. Вит), км 96+600(р. Калник), км 106+400 (р. Каменица), км 166+250 (р. Осъм), км 177+600 (р. Ломя) и км 224+600 (р. Янтра и прилежащите ѝ мъртвици), да бъдат провеждани	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

извън размножителния период на рибите – от 1 април до 15 юли.	
IV.33. Да не се допуска преминаване с транспортна строителна техника през бродове на реките (р. Вит, р. Калник, р. Каменица, р. Катунешка или р. Осъм, р. Ломя, р. Калник, р. Янтра и прилежащите ѝ мъртвици) по време на размножителния период на рибите – от 1 април до 15 юли.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.34. Да не се допуска депониране на инертни материали в речните корита, миене на транспортна и строителна техника в реките и мъртвиците.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.35. Да не се допуска унищожаване на гнездото на белия щъркел на разклона за т. Торос, с GPS координати 43°03'27,57 и 24°14'32,67, находящо се извън обхвата на трасето на магистралата.	Гнездото е налично.
IV.36. Да бъдат маркирани точно маршрутите за подходите към строителните обекти.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
По време на експлоатацията:	
III.1. Да се извършва контрол (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените до автомагистралата населени места. При установяване на наднормено замърсяване с азотни оксиди и други замърсители, причинено от интензивен трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия, да се разработи и прилага система от мерки.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не са представени данни от измервания.
III.2. Да се провеждат контролни измервания (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на нивата на шум в най-близко разположените жилищни зони, след изграждане на шумозащитните екрани-стени, за оценка на акустичната им ефективност. При установяване на наднормени шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мерки.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не са представени данни от измервания.
III.3. Да се организира сметосъбирането и извозването на отпадъците, генерирани по време на експлоатацията на автомагистралата.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.37. Да се предвиди периодично почистване на пътните отводнителни съоръжения.	Изпълнява се за етапа в експлоатация.
IV. 38. Да се поддържа състоянието на отводнителната система по протежението на трасето, попадащи в СОЗ и на пречиствателните съоръжения към тези системи – каломаслоуловители, пясъчни филтри и лагуни, които да се ситуират извън СОЗ. Да се осигурява почистване на водоплътните изгребни ями при площадките за отдиш и обслужване на АМ „Хемус“.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 39. Организацията отговаряща да поддържането на пътното платно да осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл.12, т.2 на ЗУО.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 40. Да се поддържа проходимостта на съоръженията (водостоци, проходи и др.) и оградите.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 12 - ПР/2018 г. на министъра на околната среда и водите за (посочени са само относимите условия)	
1. При реализацията на ИП да се спазват	По принцип, изпълнението на условието се залага

приложимите мерки от Становище по ЕО I 7-3/2016 г. за проекта на ПУРБ.	като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
5. При засягане на водни обекти да се предприемат действия за издаване на разрешителни за ползване на воден обект съгласно ЗВ.	Изпълнението за етап проектиране е потвърдено с КП № ОВОС – 23-Д/2019 г. на РИОСВ – Плевен.
8. В проектна фаза да се локализируют границите на всички археологически обекти в обхвата на трасето, чрез провеждане на предварителни археологически проучвания, съгласно чл. 161 от ЗКН.	На предварително определените за проучване застрашени археологически обекти са проведени спасителни разкопки. Строителството на този участък от АМ Хемус се извършва под археологическо наблюдение.
9. При доставка на ОХВС на площадката същите да бъдат придружени от актуални ИЛБ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

Обща информация за изпълнението:

Има одобрени проекти за някои от участъците и проведени тръжни процедури за избор на изпълнител. Лот 0 Ябланица – Боаза е била в строеж и е в експлоатация от 2019 г. За Лот 1 Боаза – ПВ Дерманци има издадени разрешения за строеж. Участъците от Шумен до Варна са в експлоатация и са извън настоящия доклад.

За разглежданите два участъка промяната на предназначението на земите, засегнати от проекта, е извършено преди отчетния период. Изпълнява ни са проекти за рекултивация, след строителството. Няма данни за установени ерозирани терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите. Няма данни за установени наводнения. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

На предварително определените за проучване застрашени археологически обекти са проведени спасителни разкопки. Строителството на този участък от АМ Хемус се извършва под археологическо наблюдение.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 16.03.2022 г.

При обхода беше установено следното:

Извършените дейности са изпълнени при съблюдаване на поставените условия и мерки. Предвидените технически съоръжения, свързани с опазване на околната среда, се изграждат. Терените се рекултивират своевременно.



Снимков материал: Монтирано осветлението на височина най-малко 10 м от земната повърхност.



Снимков материал: Изграден каломаслоуловител в отсечката от км 80+220 до км 86+579



Снимков материал: Строеж на мост на р. Вита



Снимков материал: Гнездо на белия щъркел на разклона за с. Торос

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“
адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1



Снимков материал: Проходи за животни

4. Проект „Обход на гр. Габрово” - участък 3 и участък 4

Проект:	„Обход на гр. Габрово” - участък 3 и участък 4
Решения по ЗООС и ЗБР	Решение по ОВОС № 4-2/2012 г. на министъра на околната среда и водите за ИП „Път I-5 Обход на град Габрово от км 0+000 до км 30+673,48 с тунел под вр. Шипка, етапна връзка при км 20+120 с дължина 3130 м (от км 0+000 до км 3+130) и съпътстваща инфраструктура, за I-ви, II-ри, III-ти и IV-ти етапи“. Обхват на проекта: Трети участък е с обща дължина 5,070 км и е ново строителство, четвърти участък е с обща дължина 4,115 км и е ново строителство. III-ти етап е от км 10+939 до км 16+010, IV-ти етап е от км 16+010 до км 20+120. Двата участъка са реализирани в периода 2015-2020. По-долу са разгледани само приложимите условия.
Условия/Мерки	Изпълнение на условията/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
За фазата на проектиране	
I.7. Да се предвиди изграждане на шумозащитни съоръжения покрай пътното платно, при: с .Поповци (км 10+900), кв. Велчевци – екранна стена едностранно, преминаващ в екран парапет по проектирания мост (км 11+500), кв. „Дядо Дянко“ – екран парапет от двете страни на надлеза (км 16+000), вкл. и по отклоненията за влизане и излизане от надлеза; кв. Радецки – екран - стена, едностранно (км 19+500).	Налични са изградени такива. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
За фазата на строителството	
III.16.Изкопните, товаро-разтоварните транспортните и др. дейности да се извършват в съответствие с изискванията за ограничаване на неорганизираните емисии на прахообразни вещества съгласно чл. 70 от Наредба № 1/2005 г. за норми за допустими емисии.	Жалба за натрупана пепел по пътната настилка - Констативен протокол № ОВОС-НП-2/10.05.2017 г.; Сигнал за завишено количество прах - Констативен протокол № УООП-ФЕ-36/16.05.2018 г.; Жалба за висока запрашеност - Констативен протокол № КЧВ-ДВ-19/12.09.2017 г. Не са установени нарушения, не са давани предписания, не са налагани санкции.
III.19. Да се осигури своевременно извозване на строителни отпадъци и излишни земни маси на депо, определено от общината, при спазване на изискванията на чл. 18 от ЗУО.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. От обхода на терена, при южния изход на тунела, е установено налично замърсяване.
V.12. В горещо и сухо време да се предвиди оросяване на неасфалтираните пътни отсечки, обслужващи строителството на пътя.	Жалба за натрупана пепел по пътната настилка - Констативен протокол № ОВОС-НП-2/10.05.2017 г.; Сигнал за завишено количество прах - Констативен протокол № УООП-ФЕ-36/16.05.2018 г.; Жалба за висока запрашеност - Констативен протокол № КЧВ-ДВ-19/12.09.2017 г. Не са установени нарушения, не са давани предписания, не са налагани санкции.
V.13. Да се осигури своевременно почистване на местата за временно складиране на инертните материали след приключване на строително – монтажните дейности.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. От обхода на терена, при южния изход на тунела, е установено налично замърсяване.
За фазата на експлоатация	
IV.22. След въвеждане на пътя да се проведат контролни измервания на нивата на транспортен	Няма данни за извършени измервания. Няма данни за установени нарушения и наложени

шум, достигащ до границата на жилищни територии. В зависимост от резултатите от извършения мониторинг и при установено превишение на граничните стойности в близост до всяко от населените места, да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, поставяне на противошумни огради, залесяване и др.	административни наказания от контролните органи.
--	--

Обща информация за изпълнението:

Обхода на гр. Габрово е разделен на две фази:

- Фаза I включва строителството на участъци от 1 до 4 от км 0+000 до км 20+124,50 и етапна връзка на обхода със съществуващия път I-5 от км 0+000 (20+124,50) до 3+130, както и изготвянето на разширен идеен проект за Тунела под връх Шипка, част от етап 5 на проекта;

- Първи участък – с обща дължина 7,670 км – рехабилитация;
- Втори участък – с обща дължина 3,270 км – рехабилитация и реконструкция;
- Трети участък – с обща дължина 5,070 км – ново строителство;
- Четвърти участък – с обща дължина 4,115 км - ново строителство.

Първите два участъка са завършени в периода 2013-2015, а вторите два /участък 3 и 4/ в периода 2015-2020. Проектът частично се финансира от ОПТ 2007-2013.

- Фаза II включва строителство на Етап 5 от км 20+124,50 до км 31+000, включващ тунел под връх Шипка, който още не е започнал.

Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите. Няма данни за установени наводнения. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

Принципно се изпълняват изискванията на ЗКН.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 06.04.2022 г.

При обхода беше установено следното:

Има изградени шумозащитни съоръжения – екранни стени. При с. Лисец такива липсват, налични са само поставени колове.

Има изградени съоръжения за отводняване, които са добре изградени и не е установено замърсяване. Същите съоръжения са с достатъчна големина, осигуряваща преминаване на дребни и едри животни под пътното платно.

На южния изход на тунела (при км 12+680 - Бакойски баир) е установено наличие на натрупани скални маси и отпадъци. Теренът не е почистен и не е рекултивиран.



Снимков материал: Преградна стена при с. Поповци



Снимков материал: Преградна стена при кв. Чехлевци



Снимков материал: Липсващи преградни стени и/или шумозаграждения при с. Лисец





Снимков материал: Отводнителни съоръжения, служещи и за проход на животни.



Снимков материал: Непочистени скални маси и отпадъци при южния изход на тунела. Теренът не е рекултивиран.

V. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 1-1/2017 г. ЗА ПЕРИОДА 2017 - 2019 г. И АНАЛИЗ НА СТОЙНОСТИТЕ

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	-------------------------------	-----------	---------------	---	---	---------------------------------------

1. Проследяване на тенденциите в нивата на емисиите на азотни оксиди и парникови газове

Емисии на азотни оксиди и парникови газове от пътният транспорт вследствие реализирането на ИТС до 2030 г.

т/год; %
изменение спрямо 2014 г.,

ИАОС

Емисии на азотни оксиди от сектор „Пътен транспорт“

	NOx (kt)
2014	40.67
2017	39.46
2018	39.24
2019	39.52

Източник: Национална инвентаризация на емисиите на вредни вещества, 2021 г., ИАОС

Емисии на парникови газове от сектор „Пътен транспорт“

	CO ₂ (kt)	CH ₄ (kt)	N ₂ O (kt)
2014	7920.68	1.06	0.37
2017	8955.32	0.92	0.41
2018	9257.22	0.86	0.43
2019	9616.94	0.85	0.46

Източник: Национален доклад по инвентаризация на парниковите газове, 2021 г., ИАОС

Емисиите на азотни оксиди от пътният транспорт се задържат в сравнително близки годишни стойности в периода 2017-2019 г., с изменение по-малко от 1% спрямо предходната година. Не се очертава постоянна тенденция на увеличаване или намаляване на емисиите.

Спрямо базовата 2014 г. емисиите за всяка от годините в периода 2017-2019 г. са по-ниски с малко над 1 kt.

Следва да се отчете комплексността на факторите, които оказват влияние върху емисиите на азотни оксиди от пътният транспорт, която не позволява формулирането на категорични заключения относно влиянието на реализацията на ИТС върху националните емисии на азотни оксиди от пътният транспорт.

За периода 2017-2019 г. емисиите на парникови газове от пътният транспорт (основно CO₂) като цяло продължават да нарастват, включително в сравнение с базовата 2014 г.

Изключение правят единствено емисиите на CH₄, които в абсолютни стойности са незначителни в сравнение с емисиите на CO₂.

При тълкуването на резултатите отново, както за емисиите на азотни оксиди следва да се вземе предвид комплексността на факторите,

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	-------------------------------	-----------	---------------	---	---	---------------------------------------

2.	Проследяване на тенденциите в концентрациите на азотни оксиди и ФПЧ ₁₀ в атмосферния въздух	Имисионни концентрации на азотни оксиди и ФПЧ ₁₀ в пунктовете за мониторинг на качеството на атмосферния въздух в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Брой превишения на среднодневната норма за ФПЧ ₁₀ и средночасовата норма за азотни оксиди; % изменение спрямо 2014 г.
----	--	---	--

ИАОС

Нива на азотен диоксид

	Брой превишения на ПС СЧН (200 µg/m³)				Максимална измерена средночасова концентрация (µg/m³)				Средногодишна концентрация (µg/m³)			
	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019
София - Дружба	0	0	0	0	113	152	155	145	21	27	25	25
София - Павлово	1	17	2	3	200	275	222	234	29	32	33	31
София - Копитото	0	0	0	0	137	72	59	64	-	6	5	5
София - Младост	-	6	0	2	-	229	173	216	-	37	-	23
София - Надежда	0	0	0	0	162	189	143	153	28	28	25	26
София - Хиподром	0	2	0	0	168	209	166	184	32	34	34	33
София - Орлов мост	0	-	-	-	147	-	-	-	31	-	-	-

влияещи върху тези показатели. Реализацията на нови инфраструктурни проекти цялостно има значителен положителен ефект в различни направления, но той не е достатъчен, за да компенсира негативното влияние от други фактори върху емисиите на CO₂.

За целите на настоящия доклад за използвани следните показатели за оценка на замърсяването с азотни оксиди и ФПЧ₁₀:

- брой превишения на нормите;
- максимални концентрации;
- средногодишни концентрации.

Данните са представени за базовата година 2014 г., за сравнение, както и за отчетните години на доклада 2017-2019 г.

Подробно са представени данните от пунктовете за мониторинг на територията на Столична община, предвид замърсяването на въздуха в гр. София, където е концентрирана и най-голяма част от населението на страната, а същевременно и във връзка с това в гр. София са концентрирани и много инфраструктурни проекти.

В допълнение са представени и обобщените резултати от измерванията в пунктовете за мониторинг от мрежата на ИАОС в страната.

Данните за тригодишния период 2017-2019 г., не са категорични в посока на подобрене на КАВ и не показват ясно изразени тенденции в цялостно подобряване по всички показатели,

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	-------------------------------	-----------	---------------	---	---	---------------------------------------

Нива на фини прахови частици (ФПЧ10)

	Брой превишения на СДН (50 µg/m³)				Максимална измерена средноденонощна концентрация (µg/m³)				Средногодишна концентрация (µg/m³)			
	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019
гара Яна	49	55	34	40	126	173	156	128	33	34	34	34
София – Дружба	94	46	21	19	218	239	157	117	45	33	25	22
София - Павлово	87	65	62	37	373	332	240	170	48	42	41	31
София - Копитото	3	4	4	3	77	72	81	88	-	16	17	14
София - Младост	-	39	41	30	-	257	259	159	-	33	36	30
София - Надежда	68	96	82	65	231	293	249	220	42	50	42	37
София - Хинопдрума	81	71	55	43	409	349	255	226	46	44	39	32
София- Орлов мост	105	-	-	-	372	-	-	-	53	-	-	-

Стойности за страната

	Брой превишения на нормата				Максимална измерена средночасова концентрация (за ФПЧ10- средноденонощна) (µg/m³)				Средногодишна концентрация (µg/m³)			
	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019
Азотен диоксид	19	66	10	22	118	304	629	285	15	18	18	18
ФПЧ10	3448	2309	2023	1472	176	349	259	249	29	33	32	28

въпреки че конкретно по показател ФПЧ10 се наблюдава трайно намаляване на стойностите. Като цяло за 2019 г. може да се обобщи, че данните за КАВ са по-добри в сравнение с базовата година 2014 г.

В гр. София, също се наблюдава тенденция на подобряване на КАВ, изразена в намаляване на концентрациите и броя превишения на нормите за ФПЧ10 и азотен диоксид в периода 2017-2019 г.

В цялата страна превишенията на средноденонощната норма за ФПЧ10 продължават да се наблюдават почти изцяло през студените месеци и са резултат от продължаващата тенденция за изгаряне на твърди горива за битово отопление.

Влиянието на инфраструктурните проекти върху измерваните показатели не е възможно да се отчете количествено въз основа на данните от действащите пунктове за мониторинг, т.к. разположението на пунктовете не е обвързано с конкретните проекти.

Таблиците показват изменението на процента засегнато население, което живее при наднормени нива на замърсяване с азотни оксиди (NO₂) и ФПЧ₁₀ по данни на ИАОС.

Стойностите са определени в съответствие с Методиката за изчисление на ЕАОС, като данните са представени в националните доклади за състоянието и опазването на

3.	Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на	Засегнато население, което живее при наднормени нива на замърсяване с азотни	Изменен ие на % на засегнатото населени е спрямо 2014 г.	ИАОС
----	--	--	--	------

Процент на засегнатото население от нивата на NO₂

	2014	2017	2018	2019
Процент на засегнатото население от нивата на NO ₂	0.43	0.43	0	0.4

Процент на засегнатото население от нивата на ФПЧ₁₀

	2014	2017	2018	2019
Процент на засегнатото население от нивата на ФПЧ ₁₀	97.24	78.61	65.1	60.8

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
	замърсяване на атмосферния въздух с азотни оксиди	оксиди в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)				околната среда на Р. България. От данните може да се направи общо заключение, че в частност по отношение на наднормените нива на азотни оксиди, пряко свързани и с емисиите от транспортните средства, няма изменение спрямо базовата година за стойностите през 2017 и 2019 г. Единствено през 2018 г. няма превишаване на средногодишната концентрация на азотен диоксид в пунктовете за мониторинг в страната и съответно, като процент на засегнатото население е посочено- 0%. За сравнение са показани и данните за ФПЧ₁₀, като основен замърсител на атмосферния въздух в България и съответно главен показател за общите тенденции в изменението на КАВ. Данните за ФПЧ₁₀ показват значително намаляване на процента засегнато население в периода 2017-2019 г., в сравнение с 2014 г. Тези данни показват съществено подобряване на КАВ. Количественото влияние на проектите, включени в ИТС, върху средногодишните концентрации на измерваните замърсители и в частност върху процента на засегнатото население от наднормените нива на замърсяване с азотни оксиди и ФПЧ₁₀ не може да бъде определено. Следва да се отчете, че върху концентрациите,

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
4.	Проследяване на тенденциите за намаляване на засегнатото население, живеещо при наднормени нива на замърсяване от прах и ФПЧ	Засегнато население, което живее при наднормени нива на прах и ФПЧ в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Изменен ие на % на засегнат ото населени е спрямо 2014 г.	ИАОС, РЗИ	Съгласно годишни доклади на ИАОС: 2014-близо 97,2% от 3,0 млн. население, живеещо в населени места, в които се контролира показател ФПЧ₁₀, живее при нива на замърсителя над допустимите норми; 2017-78,6% от 3,3 млн. население, живеещо в населени места, в които се контролира показател ФПЧ₁₀, живее при нива на замърсителя над допустимите норми; 2018-65% от 3,3 млн. население, живеещо в населени места, в които се контролира показател ФПЧ₁₀, живее при нива на замърсителя над допустимите норми; 2019- 60.8 % от 3.3 млн. население, живеещо в населени места, в които се контролира показател ФПЧ₁₀, живее при нива на замърсителя над допустимите норми. <i>* Изчисленията са извършени съгласно методика на Европейската агенция по околна среда. Трябва да се направи уточнението, че методиката изчислява възможния максимум на евентуално засегнатото население, със следното допускане: във всяко населено</i>	измервани в пунктовете за мониторинг, оказват въздействие редица комплексни фактори, които доминират при формирането на средногодишните концентрации на замърсителите. В същото време реализацията на проектите от ИТС безспорно има своето цялостно комплексно положително влияние върху състоянието на околната среда и качеството на атмосферния въздух. Показателят се проследява на национално ниво. Тенденцията е положителна, като намаляването на населението, живеещи в условията на наднормени нива на ФПЧ₁₀ не може да се обвърже с ИТС еднозначно – качеството на атмосферния въздух зависи от комплекс от фактори, като транспортът е само един от тях.

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
5.	Проследяване на тенденциите за засегнатото население, живеещо при наднормени нива на шум	Засегнато население, което живее при наднормени нива на шум в засегнатите от ИТС транспортни центрове (около трасетата на пътните отсечки)	Изменен ие на % на засегнатото населени е спрямо 2014 г.	ИАОС, РЗИ, НСИ	място, в което е регистрирано превишение на нормата, цялото население е подложено на негативното влияние на прахови частици. При всички положения при извършване на изчисленията по Методиката на ЕАОС засегнатото население е завишено. Не се събират данни по индикатора. Наличните данни от годишните доклади на ИАОС показват следните тенденции: 2014 – регламентираните допустими шумови нива са превишени в 72 % от контролните пунктове в страната. 2017 – регламентираните допустими шумови нива са превишени 70.94 % от контролните пунктове в страната 2018 – регламентираните допустими шумови нива са превишени в 70,64% от контролните пунктове в страната 2019 - в 507 бр. от контролните пунктове в страната са установени стойности над допустимите, което представлява 68,15 % от общия брой контролирани зони	Тенденцията е положителна, като намаляването на населението, живеещи в условията на наднормени нива на шум не може да се обвърже с ИТС еднозначно – още повече, че пунктовете не съвпадат с обекти около трасетата на пътните отсечки по ИТС.
6.	Установяване на случаи на наводнения вследствие на недостатъчна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура	Наводнения, вследствие на недостатъчна водна пропускливост на мостове и водостоци по транспортната инфраструктура	Брой наводнения; Засегнат и площи, дка; Нанесени щети-описание.	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС (АПИ, ДП НКЖИ)	От предоставените данни от органите по околна среда и установени такива случаи. Няма установени щети.	Стойността на индикатора е нулева, поради липса на установени наводнения, вследствие на недостатъчна водопрпускливост на съоръженията.

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
7.	Проследяване на въздействието върху водите	Установена промяна/влошаване в състоянието на водите	Брой засегнати водни тела по райони за басейново управление	Басейнови дирекции, Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС	От предоставените данни от органите по околна среда и бенефициентите, не може еднозначно да се установи промяна/влошаване в състоянието на водите от пътните инфраструктурни обекти. Не се води и не е налична подобна изолирана отчетност, не е възможно и нейното събиране. Принципно, натискът от транспорта върху водните тела се изразява главно чрез емисии на азотен оксид, мед и в по-малка степен на цинк и олово, но към момента не се счита за значим проблем.	Индикаторът е не работещ, тъй като не е възможно да бъде изолирано въздействието върху водните обекти от линейната пътна инфраструктура от всички останали видове въздействия и натиск върху водните тела. По-скоро приносът на тези въздействия е изключително малък, предвид заложените технически решения за опазване на водните обекти. Налични са изготвени Доклади за междинен преглед на значимите проблеми при управлението на водите за четирите района за басейново управление, които поставят най-важните въпроси в областта на управлението на водите (замърсяване с биогенни вещества, органично и химично замърсяване, натиск от водовземане, изменение на климата и др), вкл. за приноса на транспорта към тези процеси.
8.	Контрол по изпълнението на мерки за техническа и биологична рекултиваци, ландшафтно оформяне и озеленяване на транспортни обекти	Изпълнени проекти за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване за транспортни обекти	Площ, дка; % спрямо общия брой транспортни обекти по ИТС	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС (АПИ, ДП НКЖИ, „Метрополитен“ ЕАД)	От предоставените данни от органите по околна среда и бенефициентите, и теренните обхождания се установява своевременно изпълнение на рекултивационните дейности. Не са установени нерекултивирани терени. Не е налична нарочно събрана информация за рекултивираните площи в дка, нито % спрямо транспортните обекти, включени в ИТС.	Бенефициентите не събират информация по индикатора. Дори и при наличие на данни, индикаторът не е информативен за отчитане на степен на въздействие върху околната среда, предвид че липсват такива нормативно определени прагове/норми за въздействие.
9.	Проследяване на	Засягане на природни	Площ, дка	Възложители/ Бенефициенти	Бенефициентите не събират информация по индикатора.	Поради липса на данни за индикатора не може да се направи анализ на тенденциите и изводи

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
	въздействието върху природни местообитания	местообитания		по проекти по ИТС (АПИ, ДП НКЖИ)		за степен на въздействие върху околната среда. Няма налагани санкции от компетентните органи.
10.	Проследяване на въздействието върху местообитания на видове	Засягане на местообитания на видове	Площ, дка	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС (АПИ, ДП НКЖИ)	Бенефициентите не събират информация по индикатора.	Поради липса на данни за индикатора не може да се направи анализ на тенденциите и изводи за степен на въздействие върху околната среда, и в частност върху местообитания на видове. Няма налагани санкции от компетентните органи.
11.	Проследяване на въздействието върху защитени зони	Реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони, включително защитни екрани за птици и прилепи	Брой	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС(АПИ, ДП НКЖИ)	За отчетния период, в мерките от Решенията по ОВОС за 5 ИП има предписани проходни съоръжения, и за 2 ИП – мрежи, предпазващи биоразнообразието.	Изпълнени са изцяло проходните съоръжения на 2 ИП (Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив и АМ Хемус, за етапа на проектиране), а на други 3 (Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел, АМ „Струма” – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница, и АМ „Калотина-София“), те са изпълнени частично, предвид етапите на изграждане и отчетния период. На АМ „Калотина-София“ част от тях са неизползваеми. Така е и по жп линия Карнобат – Синдел, поради липсата на регулярна поддръжка.
12.	Проследяване на въздействието върху популациите на целеви за опазване	Засягане на популации на целеви видове	Брой	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС	Бенефициентите не събират информация по индикатора	Поради липса на данни за индикатора не може да се направи анализ на тенденциите и изводи за степен на въздействие върху околната среда, и в частност по отношение на популациите на целеви за опазване видове от Натура 2000. Няма налагани санкции от компетентните органи.

№	Мерки за наблюдение и контрол	Индикатор	Мерна единица	Орган за предоставяне на информация по индикатора	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
13.	Проследяване на въздействието върху археологическите обекти	Идентифицирани, разкрити и съхранени археологически обекти	Брой	Възложители/ Бенефициенти по проекти по ИТС (АПИ, ДП НКЖИ, „Метрополитен“ ЕАД)	В отчетния период на всички застрашени от строителство археологически обекти са проведени спасителни проучвания. Системно се провежда археологическо наблюдение	Спазени са изискванията на Закона за културното наследство

VI. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА СЪБРАНАТА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ИТС ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Анализът и оценката на събраната информация, предоставена от компетентните органи, контролните органи и бенефициентите, и извършените огледи на терен показват:

- По отношение на начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ИТС, поставени в Становище по ЕО № 1-1/2017 г. мерките като цяло се изпълняват (с малки изключения – напр. Планове за управление на околната среда се изготвят основно за проекти, за които такива планове са изискани в решения по ОВОС), като бенефициентите са създали организация за това;
- Бенефициентите не са създали организация за събиране на данни по индикаторите по мерките по наблюдение и контрол, по които събирането на информация изрично е посочено като тяхно задължение – в т.ч. по ключови индикатори за въздействие на проекти за транспортна инфраструктура, каквито са индикаторите за биологично разнообразие и защитени зони.
- По отношение на начина на изпълнение на условията и мерките, поставени в решенията по ОВОС, решенията за преценяване на необходимостта от ОВОС и Решенията по оценка за съвместимост за конкретните проекти по ИТС:
 - От предоставената от бенефициентите информация става ясно, че изпълнението на мерките и условията се включва като изрично изискване в тръжната документация за възлагане на дейностите по проектиране и строителство;
 - В по-голямата си част мерките и условията се изпълняват, което се потвърждава от предоставената от бенефициентите информация и документация и от извършените теренни огледи, в рамките на дейностите по изготвяне на настоящия Доклад. Установени са и мерки и условия, които не са изпълнени, изпълнени са частично или неправилно (изпълнението им не отговаря на поставените параметри, критерии, изисквания);
 - Бенефициентите ДП „НКЖИ“ и АПИ не са предоставили изчерпателна и еднозначна информация за начина на изпълнение на всички конкретни мерки и условия от крайните актове по реда на глава шеста на ЗООС и по

чл.31 от ЗБР, от което може да се направи извода, че не прилагат цялостен, всеобхватен контрол на изпълнителите;

- За проектите на останалите бенефициенти се отчита пълно изпълнение на задълженията, произтичащи от глава шеста, раздел втори на ЗООС;
- Получените данни от органите, отговорни за контрола (РИОСВ, Басейнови дирекции) на условията и мерките от актовете показва, че се извършва превантивен контрол, предимно чрез провеждане на процедури по ОВОС или издаване на становища за приложимостта на глава шеста от ЗООС. Видно от събраните данни и документи, почти липсва извършване на текущ и последващ контрол;
- Не се осъществява контрол и по отношение на условията и мерките, свързани с човешко здраве. РЗИ участват активно в процедурите по ЕО и ОВОС, но нямат участие в последващия контрол;
- Няма данни за установени нарушения и наложени санкции от компетентните и контролни органи.

Установените недостатъци и пропуски затрудняват извършването на изчерпателен анализ и оценка на въздействието на стратегията върху околната среда и човешкото здраве и следва да бъдат предприети мерки за тяхното преодоляване.

Необходимо е да се синхронизира и актуализира, съобразно приложимото законодателство, начинът на контрол, извършван от органите по околна среда, органите за опазване на човешкото здраве и в тази връзка да се засили ефективността на контрола, извършван от бенефициентите по програмата.

VII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 23.06.2017 - 31.12.2019 г.

На ниво „стратегия“ стойностите на индикаторите (при отчитане на липсата на информация, нерелевантност и липса на пряка връзка „причина-ефект“) като цяло показват положителни тенденции, като няма данни за настъпили значителни негативни въздействия върху околната среда и рискове за човешкото здраве в резултат на изпълнението на ИТС в първите три години от прилагането ѝ. Спазването на условията и мерките от Становището по ЕО гарантира ограничаването, предотвратяването и смекчаването на прогнозираните по време на процедурата по ЕО неблагоприятни въздействия, като не всички мерки и условия се спазват и изпълняват цялостно.

На ниво „конкретни проекти“ бенефициентите предприемат действия за изпълнение на мерките и условията от постановените актове по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 от ЗБР, като ги включват в тръжната документация за проектиране и

153

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

строителство. Контролът се осъществява от Строителния надзор. Въпреки липсата на данни за установени нарушения, съгласно предоставената от бенефициентите информация, при анализа и по време на извършените теренни обходи се установиха пропуски по изпълнение на някои от условията и мерките – най-вече свързани с периода на експлоатация – в т.ч. контролни измервания на шум и качество на атмосферния въздух, поддръжка на изградените съоръжения (свързани с околна среда).

Не са констатирани нарушения и от страна на контролните органи (РИОСВ, Басейнови дирекции, РЗИ и др.), като следва да се отбележи че като цяло липсва упражняване на текущ и последващ контрол от страна на тези органи.

В резултат на извършените **обходи на терен** е установено като цяло изпълнение на мерките и условията, които могат да бъдат проверени, но с допуснати пропуски основно по отношение на изпълнение на мерки и условия, свързани с опазване на биоразнообразието, което оспорва тяхната ефективност и полезност и **налага предприемане на коригиращи действия** (посочени в следващия раздел на доклада).

VIII. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА КОРИГИРАЩИ ДЕЙСТВИЯ, ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА, ЗА ОТПАДАНЕ/ЗАМЯНА/ДОПЪЛВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ И ДР.

1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА КОРИГИРАЩИ ДЕЙСТВИЯ

Като коригиращи действия препоръчваме:

- По отношение на спазването и ефективното изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР следва да се осигури и гарантира от възложителите на съответните проекти цялостното им изпълнение, в т.ч. за етапа на експлоатация;
- Да се осигури поддържането на изградените съоръжения за опазване на биоразнообразието и защита от шума;
- По отношение на биоразнообразието:
 - Мрежите за предотвратяване попадане на пътното платно на костенурки, на Автомагистрала „Струма” – Лот 3.1, да бъдат заменени с такива, които да издържат на атмосферни/климатични влияния, и да бъдат монтирани по-здраво. Да се извършва периодичен контрол по отношение на поддръжката, вкл. да се прилагат санкции при липса на или неадекватна такава;
 - Мрежите за предотвратяване попадане на пътното платно на дребни животни, на Автомагистрала „Струма” – Лот 3.3, да бъдат заменени с

такива с височина 1.3 м над кота терен, и да отговарят на всички останали параметри, описани в мярка 9 на Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г. Да се извършва периодичен контрол по отношение на поддръжката, вкл. да се прилагат санкции при липса на или неадекватна такава;

- Стандартната оградна мрежа на Автомагистрала „Калотина-София“ да бъде преправена така, че отворите на водостоците, мостовете и др. проходни съоръжения да останат извън нея, спрямо пътното платно.

2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРЯВАНЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Не са необходими допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, тъй като не са установени въздействия извън оценените в доклада за ЕО и в рамките на процедурите по ОВОС и ОС за конкретните проекти, но **следва да се гарантира ефективното изпълнение на действащите мерки и условия от тези актове.** В тази връзка са препоръчани мерки към т. 4 по-долу.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ОТПАДАНЕ/ЗАМЯНА/ДОПЪЛВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ

Въз основа на анализа на индикаторите от т. II на Становището по ЕО на ИТС, при отчитане на събраната/липсата на информация по тях и причините за това, правим следните предложения:

- 1) Индикатор: *Установена промяна/влошаване в състоянието на водите* към мярка 7 по наблюдение и контрол - Индикаторът е неефективен за целта си, тъй като не е възможно да бъде изолирано въздействието върху водните обекти от линейната пътна инфраструктура от всички останали видове въздействия и натиск върху водните тела, в обхвата на трасетата. От друга страна приносът на тези въздействия е изключително малък, предвид заложените технически решения за опазване на водните обекти. По - адекватно би било проследяването и контролът на **коректното изпълнение на техническите решения**. Следва да се отбележи и факта, че към момента са налични изготвени Доклади за междинен преглед на значимите проблеми при управлението на водите за четирите района за басейново управление, които поставят най-важните въпроси в областта на управлението на водите (замърсяване с биогенни вещества, органично и химично замърсяване, натиск от водовземане, изменение на климата и др), вкл. за приноса на транспорта към тези процеси.
- 2) Индикатор: *Изпълнени проекти за техническа и биологична рекултивация, ландшафтно оформяне и озеленяване за транспортни обекти* към мярка 8

по наблюдение и контрол - Индикаторът не е информативен за отчитане на степен на въздействие върху околната среда, предвид че липсват такива нормативно определени прагове/норми за въздействие. В тази връзка като релевантен индикатор препоръчваме **състояние на растителността в рекултивираните и ландшафтно оформени терени**;

- 3) По отношение на площните индикатори - **засягане на природни местообитания и местообитания на видове** към мерки 9 и 10 по наблюдение и контрол, при липсата на данни, събрани от бенефициентите, те са практически неустановими. Подобни точно измерени стойности биха могли да се изведат единствено при организиране на единна ГИС база данни, в която, освен картираните площи на природни местообитания и местообитания на видове, своевременно да се добавят и актуализират и реалните обхвати на строителните дейности по всички ИП от стратегията, разделени на отчетни периоди. Такава база данни би могла да се разшири и обхване ИП и по други стратегии и програми, както и всички ИП, планове, програми и проекти изобщо. Това би улеснило неимоверно и установяването на т.н. кумулативен ефект при изготвяне на ОС, който в момента се изчислява „на парче“ от експертите, изготвящи тези оценки, и не винаги отговаря на действителната ситуация. Данните за площите на природни местообитания и местообитания на видове също трябва да се актуализират своевременно, при осъществяване на ИП, планове, програми и проекти, които отнемат площи от тях, както и при актуализиране на научната информация (площи и разпределение на полигони) за тях. Тъй като подобна база данни не съществува към момента, индикаторът е неизмерим. В контекста на настоящия анализ, създаването и поддържането подобна база данни не е в компетенциите на бенефициентите, затова с оглед създаване на възможност за отчитането му през следващия период на докладване, **предлагаме компетентните органи по околна среда да преценят реалистичните начини за неговото изпълнение или да инициират създаването на такава база данни**.
- 4) Мярката „Брой“ за индикатор „Реализирани мерки срещу фрагментация“ е неясна. Тези мерки обикновено се състоят от проходни съоръжения, с невинаги фиксиран брой в дадено ИП, и преградни съоръжения/мрежи, които обикновено са с различна дължина, в различен брой отсечки. Липсва система, която да отчита общ брой/дължина на тези съоръжения. Единственото възможно отчитане е на брой ИП, в които подобни мерки са записани. За да има смисъл индикаторът, би трябвало **да се сравни броя на ИП, за които има предписани мерки, с броя на ИП, за които те са осъществени**;
- 5) Индикатор „Засягане на популации на целеви видове“, с неговата мярка „Брой“, при липсата на данни, събрани от бенефициентите, е практически неустановимо. Отчитането на броя засегнати популации би могло да се извърши единствено с

дългосрочни проучвания, на границите на популациите на целевите видове, засягани от отделните ИП. Към настоящия момент подобни проучвания не са налични. В контекста на настоящия анализ и с оглед създаване на възможност за отчитането му през следващия период на докладване, *предлагаме компетентните органи по околна среда заедно с бенефициентите да преценят реалистичните начини за неговото изпълнение или да инициират провеждането на такива проучвания.*

4. ДРУГИ

Предвид установените пропуски по отношение на контрола по изпълнение на мерките и условията от актовете по глава шеста на ЗООС и чл. 31 на ЗБР, препоръчваме:

- МТС, като възложител на ИТС, да изисква от бенефициентите предоставяне на информация за начина на изпълнение на относимите мерки и условия, в т.ч. данни по относимите индикатори от Становището по ЕО на ИТС, на годишна база. По този начин ще се гарантира набавянето на навременна, пълна информация за начина и степента на изпълнение на условията и мерките от т. I на Становището по ЕО, както и за тенденциите в изменението на индикаторите.
- МТС, като възложител на ИТС, да запознава своевременно бенефициентите с докладите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на стратегията и да указва необходимостта от изпълнение на приложимите за съответните бенефициенти препоръки от тези доклади, в т.ч. да изисква от бенефициентите периодично предоставяне на информация за начина на изпълнение на относимите препоръки.
- Препоръчително е дейностите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагане на стратегията да се възлагат преди започване на отчетния период и наблюдението и контролът да се извършват по време/в реално време на отчетния период. По този начин при установяване на неблагоприятни въздействие ще може да се предприемат адекватни своевременни мерки, също така по този начин ще се осъществява и допълнителен контрол върху изпълнението на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, което значително ще повиши ефективността на контрола.

IX. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА ИТС ДО 2030 г.

За оставащата част от периода на действие на ИТС следва да се спазват препоръките, идентифицирани в раздел VIII, т. 4 на настоящия Доклад.

Изпълнител:

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

Ръководител екип:

.....
инж. Нина Стоянова, /КЕ 1/

Ключови експерти:

.....
инж. Стефан Дишовски
/КЕ 2, Климат и атмосферен въздух/

.....
инж. Мирослава Николова
/КЕ 3, Земи и почви/

.....
Красимир Дончев
/КЕ 4, Биологично разнообразие/

.....
Димитър Стойчев
/КЕ 5, Води/

.....
Ивайло Предъов
/КЕ 6, Шум/

.....
доц. д-р Александър Спасов
/КЕ 7, Здравни аспекти на средата/

.....
Георги Нехризов
/КЕ 8, Културно-историческо наследство/

Неключови експерти:

.....
Райна Георгиева
/Методология, Общи части/

.....
Деян Духалов
/Биологично разнообразие, Натура 2000/

Подписите са заличени на основание Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета.