



Съфинансирано от
Европейския съюз



ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ

ТРЕТИ ДОКЛАД

по наблюдение и контрол на въздействието върху
околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014-2020г.,
обхващащ периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г.

(първи вариант)

(с отразени препоръки от писмо изх.№РД-14-8/04.12.2024г. на МТС)



Възложител: Министерство на транспорта и съобщенията

Изпълнител: „ДИ ВИ КОНСУЛТ БГ“ ООД

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Резюме на доклада, съдържащо кратко представяне на основните заключения и препоръки от наблюдението и контрола за съответния период.....	5
2. Списък с източници на информация.....	8
2.1. Информация предоставена от УО на ОПТТИ.....	8
2.2. Информация предоставена от Бенефициентите на проекти, включени в ОПТТИ.....	9
2.3. Информация предоставена от други ведомства - НСИ, РЗИ, ИАОС, БД.....	9
2.4. Информация предоставена от контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД.....	9
2.5. Теренни обходи на обекти, във фаза на физическо изпълнение.....	10
2.6. Обобщена справка за предоставената информация.....	10
3. Описание на дейностите, които се извършват при подготовката, изготвяне и одобрението на Доклада по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ с посочване на конкретни срокове.....	14
4. Въведение, представящо обща информация за ОПТТИ за периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г. Данни за изпълнение на проектите по ОПТТИ за периода на оценка.....	15
4.1. Обща информация за ОПТТИ 2014-2020г. за периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г. 15	
4.2. Данни за изпълнение на проектите по ОПТТИ 2014 - 2020 г. за периода на оценка - 01.01.2020г. - 31.12.2022 г.	19
5. Информация за начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г.....	41
5.1. Информация за издадени по реда на глава шеста от ЗООС становища/ решения за ОПТТИ 2014-2020г. и нейните изменения.....	41
5.2. Информация за начина на изпълнение на условията и мерките поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г. и решенията по реда на глава шеста от ЗООС за изменения на ОПТТИ, за периода 01.01.2020 - 31.12.2022 г.	42
6. Информация за начина на изпълнение на условията и мерките, заложи в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект за периода 2020-2022 г.	46
7. Стойности на индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становището по ЕО на ОПТТИ за периода 2020-2022 г.	87
8. Анализ и оценка на събраната информация за въздействието на ОПТТИ върху околната среда.....	105
9. Заключения за въздействието върху околната среда и човешкото здраве за периода.....	106
10. Препоръки за предприемане на коригиращи действия, за допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, за отпадане/ замяна/ допълване на индикатори по наблюдение и контрол и др.	107
10.1. Начин на изпълнение на направени препоръки в предходни доклади.....	107

10.2. 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.	114
11. Препоръки за опазване на околната среда, които да се съобразяват през оставащата част от периода на действие на ОПТТИ 2014-2020 г.....	115

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1 – Обобщена справка за представената информация	10
Таблица 2 – Дейностите и срокове за тяхното изпълнение за подготовка, изготвяне и одобрение на Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ за периода 2020г.-2022г.....	15
Таблица 3 – Тематични цели, инвестиционни приоритети и специфични цели на ОПТТИ 2014 - 2020 г.....	16
Таблица 4 – Приоритетни оси за постигане на общата и специфичните цели	17
Таблица 5 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 1	20
Таблица 6 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 2	24
Таблица 7 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 3	29
Таблица 8 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 4	31
Таблица 9 – Анализ, систематизиране и оценка на налична информация, отнасяща се до мерките и индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г. на МОСВ в резултат на прилагане на ОПТТИ и реализиране на конкретните проекти по приоритетните оси на оперативната програма	88
Таблица 10 – Обобщена информация за начина на изпълнение на направени препоръки в предходни доклади	107

СЪКРАЩЕНИЯ:

Абревиатура	Пълно наименование
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
БД	Басейнова дирекция
БДДР	Басейнова дирекция „Дунавски район“
БДЗБР	Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“
БЗИБР	Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“
БЗЧР	Басейнова дирекция „Черноморски район“
ДП	Държавно предприятие
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕК	Европейска комисия
ЕО	Екологична оценка
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗ	Защитена зона
ЗКН	Закон за културното наследство
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ИА	Изпълнителна агенция
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИАМА	Изпълнителна агенция „Морска администрация“
ИА ППД	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
ИП	Инвестиционни приоритети
ИТС	Интегрирана транспортна стратегия
КАВ	Качество на атмосферния въздух
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТС	Министерство на транспорта и съобщенията
НСИ	Национален статистически институт
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОГПТ	Общ генерален план за транспорта
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.
ОПТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020г.
ПО	Приоритетна ос
РЗИ	Регионална здравна инспекция
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и води
СКШ	Стратегическа карта за шум

Абревиатура	Пълно наименование
СО	Столична община
СЦ	Специфични цели
ТЦ	Тематична цел
УО	Управляващ орган
ФПЧ	Фини прахови частици

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

Настоящият Трети Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. за периода 2020г.-2022г., е изготвен съгласно Договор № Д-22/22.07.2024г. между Министерство на транспорта и съобщенията и „ДИ ВИ КОНСУЛТ БГ“ ООД в изпълнение на изискванията на Становище по ЕО № 10-6/2014 г. на МОСВ - т. II. „Мерки за наблюдение и контрол при прилагане на ОПТТИ 2014-2020 г.“, съгласно която на всеки три години от прилагането на програмата трябва да се изготвя доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014-2020 г., включително на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на програмата.

Общата цел на Третия Доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014-2020 г., обхващащ периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г., е да подпомогне цялостното управление на ОПТТИ 2014-2020 г., както и да осигури информация за подобряване на нейното изпълнение по отношение на въздействието върху околната среда и човешкото здраве.

Специфичните цели на Доклада, са:

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

За постигане на общата и специфичните цели, при изготвянето на Третия Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда на ОПТТИ 2014-2020 г. за периода 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г. 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 тригодишен период. На тази база настоящият трети доклад обобщава данни и информация за:

- Начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г. на МОСВ;
- Начина на изпълнение на мерките и индикаторите за наблюдение и контрол, поставени в Становища по ЕО № 10-6/2014 г.;
- Начина на изпълнение на условията и мерките, заложи в решенията по ОВОС, решенията за преценяване на необходимостта от ОВОС и решенията по реда на чл.31 от ЗБР за конкретните проекти по ОПТТИ.
- Релевантност на индикаторите от Становището по ЕО (вкл. подходящи ли са за установяване на непредвидени негативни въздействия върху околната среда, съответстват ли на въздействията, които се наблюдават при изпълнение на проектите, информативни ли са, достъпна ли е информацията за тях);

- Тенденции по отношение на въздействието на ОПТТИ върху околната среда за периода, за който се изготвя доклада;
- Наблюдават ли се негативни въздействия върху околната среда (вкл. вид, значимост, честота, обхват);
- Необходимост от допълнителни мерки, насочени към ограничаване, намаляване и предотвратяване на негативното въздействие върху околната среда;
- Необходимост от предприемане на коригиращи дейности, т.е. даване на конкретни предложения, свързани с ОПТТИ с цел предотвратяване, намаляване и ограничаване на отрицателното въздействие върху околната среда.

Основните заключения на Третия Доклад по отношение на установеното въздействие върху околната среда и човешкото здраве при изпълнението на програмата за периода 2020г.-2022г., са:

Въз основа на събраната информация от МТС (УО на ОПТТИ), Бенефициентите на проекти, включени в ОПТТИ, други ведомства - НСИ, РЗИ, ИАОС, БД, контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД, извършените теренни огледи на обекти, и направения анализ, може да се обобщи следното:

В отчетния период, на ниво „програма“, за част от индикаторите се потвърждава направения извод от доклада за предходния период (2017-2019г.) за липса на събрани за целта данни, поради което не може да се направят съответните изводи за изпълнението на тези индикатори.

Събраните данни за другата част от индикаторите не могат да се обвържат конкретно и еднозначно с развитието и изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014-2020 г., което ги прави в определена степен неинформативни и нерелевантни. Следва да се отбележи, че индикаторите в т.ІІ.2 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г., са определени от МОСВ като компетентен орган

За индикаторите, за които има налични и близки до индикаторите данни, не могат да се направят еднозначни изводи, тъй като отчетният период (2020-2022) обхваща периода на Ковид 19 през който са наложени редица ограничителни мерки, което рефлектира от една страна върху данните и отчетените стойности и от друга – върху сравненията и изводите спрямо базовата 2014г.

Няма данни за настъпили значителни негативни въздействия върху околната среда и рискове за човешкото здраве в резултат на изпълнението на програмата.

В отчетния период, на ниво „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, което се установява на база на предоставената от тях информация и документация. Това се потвърждава и от извършените посещения и теренни огледи, в рамките на дейностите по изготвяне на настоящия Доклад. Индиректно, в подкрепа на този извод е и факта, че от страна на контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД няма установени нарушения и налагани санкции в отчетния период, за проекти в обхвата на ОПТТИ, като следва да се отбележи, че за голяма част от проектите не е осъществяван контрол.

При посещенията на обектите, в резултат на извършените обходи на терен е установено като цяло изпълнение на мерките и условията. Въз основа на събраната и анализирана информация и документация, не е идентифицирана необходимост от 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, както следва:

Изготвянето на Третия доклад е в период, който е след края на периода на допустимост на разходите по ОПТТИ до края на 2023 г. Независимо, че периода на оценка, предмет на настоящия доклад са годините 2020, 2021 и 2022г., не е целесъобразно даването на 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., за оставащата част от периода на действие на ОПТТИ 2014-2020 г., а именно 2023г., тъй като действието на оперативната програма към момента на изготвяне на Трети доклад е приключило.

Независимо от горното, въз основа на дейностите, изпълнявани за целите на разработването на настоящия доклад, начинът на събиране на информация и данни от различните страни – източници на информация, вкл. по отношение изпълнението на дадени препоръки в предходните два доклада по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014-2020г., могат да бъдат направени препоръки от гледна точка на подобряване на процеса по документиране и докладване (вкл. за следващия програмен период) за начина на изпълнение на ангажименти, произтичащи както Становища/решения, издадени по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, които да бъдат съобразени при изготвянето на следващи доклади по наблюдение и контрол по оперативната програма.

В този смисъл препоръчваме усилията на УО и Бенефициентите на проекти да бъдат насочени в подобряване на процесите по документиране и докладване, с цел навременно установяване на неблагоприятни въздействия и предприемане на адекватни своевременни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, вкл. за отпадане/ замяна/ допълване на индикатори по наблюдение и контрол и др., а именно:

1. По смисъла на чл.86, ал.3 от ЗООС, мерките във връзка с наблюдението по време на прилагането на програмата, включващи индикаторите по наблюдение и контрол, са част от документацията по ЕО и са основа на компетентния орган за съобразяването и включването им в съответните становища по ЕО, с които се съгласува оперативната програма. В този смисъл препоръчваме Управляващият орган, съвместно с бенефициентите, за участват активно както в процеса на разработване на съответните индикатори, така и в процеса на тяхното съгласуване по чл.20, ал.8 на *Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО*, като водещи принципи да бъдат:
 - Залаганите мерки и индикатори да изискват действия за осигуряването и събирането на данни, които са правомощията и компетенциите на УО и бенефициентите, като се избягва вменяване на задължения за предприемане на действия от други ведомства, върху които УО няма правомощия (*напр. организиране на непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места – ИАОС, Шумови нива за близко разположени жилища и други здравно-защитени обекти – РЗИ и пр.*).
 - Да са измерими за целите на оценката на евентуални неблагоприятни въздействия върху околната среда в резултат на прилагането на програмата, като за всяка мярка/индикатор да има приети/действащи легални норми и критерии, въз основа на които да може да се кумулират данни за един или повече проекти с цел сравнение и оценка „*незначително/значително/съществено и т.н.*“ за съответния показател;
 - При залагането на мерки и индикатори отчитащи напр. общ брой/дължина на съоръжения, брой реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони и пр.,

индикаторите за отчитане да бъде сравними, напр. сравняване на броя на ИП, за които има поставени такива мерки, с броя на ИП, за които те са осъществени.

2. С цел навременното идентифициране на необходимост от предприемане на коригиращи действия и прилагането на допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, за отпадане/ замяна/ допълване на индикатори по наблюдение и контрол, предлагаме да се продължи добрата практика, налагаща се от изпълнение на дадените препоръки от Втори доклад, а именно:
 - Управляващия орган да запознава бенефициентите с докладите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на програмата и да указва необходимостта от изпълнение на приложимите за съответните бенефициенти препоръки от тези доклади
 - Управляващия орган да изисква от бенефициентите периодично предоставяне на информация за начина на изпълнение на относимите препоръки, направени в докладите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на програмата

2. Списък с източници на информация

При разработването на Третия Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда на ОПТТИ 2014-2020 г. за периода 01.01.2020 г. до 31.12.2022г. са използвани следните източници на информация:

2.1. Информация предоставена от УО на ОПТТИ

Информацията, представена от УО на ОПТТИ, е както следва:

- ОПТТИ и нейните изменения, одобрени от Европейската комисия;
- Екологична оценка на ОПТТИ;
- Становище по екологична оценка № 10-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите;
- Решения на МОСВ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на измененията на ОПТТИ в съответствие с чл.15, ал.1, т.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми;
- Първи доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016 г.);
- Първи, втори и окончателен доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. и Общ генерален план за транспорта“;
- Годишни доклади за изпълнение на ОПТТИ;
- Решения по ОВОС и решения за преценяване на необходимостта от ОВОС за конкретните проекти по ОПТТИ;
- План за действие към актуализирана Стратегическа карта за шум за основни пътни участъци в Р. България“ и „Стратегическа карта за шум за основни пътни участъци в Р. България“;
- 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 ОПТТИ;

- Протоколите от периодични срещи за отчитане на напредъка по проектите, изпълнявани по ОПТТИ;
- Втори доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ, за периода 01.01.2017 г. – 31.12.2019 г. и др.

2.2. Информация предоставена от Бенефициентите на проекти, включени в ОПТТИ

Информацията, представена от Бенефициентите на проекти, включени в ОПТТИ, е по отношение на:

- Начина на изпълнение на мерките и индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становища по ЕО № 10-6/2014 г.;
- Развитие на съответните проекти по ОПТТИ в периода 01.01.2020-31.12.2022г., вкл. общ напредък на проектите за отчетния период;
- Начин на изпълнение за периода 2020-2022 г. на условията и мерките от Решенията, издадени по реда на глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от ЗБР за конкретните проекти в обхвата на ОПТТИ;
- Предоставяне на копия на писма, които не са налични в публичните регистри по ОВОС и ЕО;
- Предоставяне на копия на други решения по ОВОС, решения за преценяване на необходимостта от ОВОС, самостоятелно издадени решения по оценка за съвместимост (ОС) по реда на ЗБР, които не са упоменати в искането за информация, но също се отнасят до съответните проекти, с искане за информация за начина на изпълнение на поставените в тях условия и мерки;
- Предоставяне на информация за започнала в периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г. процедура по глава шеста от ЗООС и/или ЗБР свързана с проекти по ОПТТИ.

2.3. Информация предоставена от други ведомства- НСИ, РЗИ, ИАОС, БД

Информацията, представена от други ведомства, в т. ч. НСИ, РЗИ, ИАОС, БД, е по отношение на начина на изпълнение на мерките и индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становища по ЕО № 10-6/2014 г.

2.4. Информация предоставена от контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД

Информацията, представена от контролните органи по околна среда, в т. ч. РИОСВ и БД, е по отношение на:

- Проверки/нарушения по отношение на опазването на околната среда/причините/последствия за околната среда/налагани санкции от страна на РИОСВ и БД в периода 01.01.2020-31.12.2022г.;
- Осъществен контрол по изпълнение на конкретните условия и мерки, вкл. свързани с управление на водите, поставени в издадени решения по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР за всеки от посочените проекти, за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г. (по години);
- Информация за издадени разрешителни по реда на Закона за водите;

- Друга информация, отнасяща се до проектите от ОПТТИ, която е от значение за съответния проект;
- Начин на изпълнение за периода 2020-2022 г. на условията и мерките от Решенията, издадени по реда на глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от ЗБР за конкретните проекти в обхвата на ОПТТИ.

2.5. Теренни обходи на обекти, във фаза на физическо изпълнение

Направени са теренни обходи на обекти в строителство или въведени в експлоатация в рамките на отчетния тригодишен период.

2.6. Обобщена справка за предоставената информация

Обобщена справка за предоставената информация е дадена в Таблица 1 по-долу.

Таблица 1 – Обобщена справка за представената информация

Ведомство	Изискана информация	Получен/неполучен отговор
Бенефициенти		
ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№ЖИ-33960/24.09.2024г. №ЖИ-38833/01.11.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№ ЖИ-36100/11.10.2024г.
Агенция “Пътна инфраструктура”	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	Получено по електронна поща на 20.09.2024г. Получено по електронна поща на 21.11.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	Не е получен отговор
„Метрополитен“ ЕАД	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	Получено по електронна поща на 20.09.2024г. и на 30.10.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	Получено по електронна поща на 04.10.2024г.
ДП „Пристанищна инфраструктура“	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№04-09-205-1/30.09.2024г. №11-01-100-1/03.10.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№11-01-100-3/05.11.2024г.
ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№IX-1-870#1/30.09.2024 г. № II-904#3/05.11.2024 г.

Ведомство	Изискана информация	Получен/неполучен отговор
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№II-904#1/10.10.2024 г.
ИА „Морска администрация“	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№3603#2/26.09.2024г.
Изпълнителна агенция по околна среда	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№2772/30.09.2024г.
Национален статистически институт	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№07-04-952#2/05.09.2024г.
Столична община	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№СОА24-ДИ04-2903-(3)/28.10.2024г.
Министерство на здравеопазването	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№16-04-82/20.09.2024г.
Регионални здравни инспекции		
РЗИ Благоевград	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№ 03-501-1/30.09.2024 г.
РЗИ Бургас	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№РД-14-8/16.09.2024г.
РЗИ Варна	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-860-1/27.09.2024г.
РЗИ Велико Търново	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-615-1/26.09.2024г.
РЗИ Видин	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-615-1/19.09.2024г.
РЗИ Враца	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-510-1/26.09.2024г.
РЗИ Габрово	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-547-1/13.09.2024г. №03-537-3/24.09.2024г.
РЗИ Добрич	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-856-2/13.09.2024г.
РЗИ Кърджали	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-683-1/11.09.2024г.

Ведомство	Изискана информация	Получен/неполучен отговор
РЗИ Кюстендил	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№01-787-1/26.09.2024г.
РЗИ Ловеч	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-482-2/25.09.2024г.
РЗИ Монтана	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-598-1/25.09.2024г.
РЗИ Пазарджик	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№08-1076/19.09.2024г.
РЗИ Перник	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№РЗИ-3198-1/19.09.2024г. №РЗИ-3198-2/26.09.2024г.
РЗИ Плевен	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-694/24.09.2024г.
РЗИ Пловдив	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-722-1/30.09.2024г.
РЗИ Разград	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-332-1/03.09.2024г. №03-332-3/30.09.2024г.
РЗИ Русе	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-727-1/17.09.2024г. №03-783-1/25.09.2024г.
РЗИ Силистра	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-494-130.09.2024г.
РЗИ Сливен	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-530-1/30.09.2024г.
РЗИ Смолян	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-578-1/24.09.2024г.
РЗИ Софийска област	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-496-1/11.09.2024г. №03-536-1/24.09.2024г.
РЗИ София	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-898-1/25.09.2024г.
РЗИ Стара Загора	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-767-1/03.09.2024г. №03-825-1/24.09.2024г.

Ведомство	Изискана информация	Получен/неполучен отговор
РЗИ Търговище	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-601-1/11.09.2024г. №03-639-1/24.09.2024г.
РЗИ Хасково	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-454-1/26.09.2024г.
РЗИ Шумен	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-463-1/26.09.2024г.
РЗИ Ямбол	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№03-625-1/20.09.2024г.
Басейнови дирекции		
БД „Дунавски Район“	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№РД-01-88-(1)/09.10.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№РД-07-157(1)/14.10.2024г.
БД „Западнобеломорски район“	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	Получено по електронна поща на 02.10.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№РД-11-609-(1)/11.10.2024г.
БД „Източнбеломорски район“	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№РД-10-273(1)/27.09.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№РД-10-299(1)/09.10.2024г.
БД „Черноморски район“	Мерки и индикаторите по наблюдение и контрол от Становище по ЕО	№04-00-171/A2/19.09.2024г.
	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№04-00-171/A3/24.09.2024г.
Регионални инспекции по околна среда и води		
РИОСВ - Благоевград	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№4340(1)/03.10.2024г.
РИОСВ - Бургас	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№ПД-2686(1)/09.10.2024г.

Ведомство	Изисквана информация	Получен/неполучен отговор
РИОСВ - Варна	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№26-00-6893/А1/08.10.2024г.
РИОСВ – Велико Търново	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№2422(1)/30.10.2024г.
РИОСВ - Монтана	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№7000-927-(1)/03.10.2024г.
РИОСВ - Пазарджик	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№ПД-03-31-(1)/10.10.2024г.
РИОСВ - Плевен	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№ОИК-6-44-(1)/26.09.2024г.
РИОСВ - Пловдив	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№0-2646-1/08.10.2024г.
РИОСВ - Русе	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№АО-4751-(1)/09.10.2024г.
РИОСВ - София	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	Не е получен отговор
РИОСВ – Стара Загора	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№КОС-01-6088-(17)/02.10.2024г.
РИОСВ - Хасково	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№АП-276(1)/19.09.2024г.
РИОСВ - Шумен	Мерки и условия от Решения по глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР	№АО-2499-(1)/11.10.2024г.

3. Описание на дейностите, които се извършват при подготовката, изготвяне и одобрението на Доклада по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ с посочване на конкретни срокове

Дейностите за подготовка, изготвяне и одобрение на Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ за периода 2020г.-2022г., са съобразени с дейностите и сроковете по сключения Договор № Д-22/22.07.2024г. между Министерство на транспорта и съобщенията и „ДИ ВИ КОНСУЛТ БГ“ ООД и Техническата спецификация – Приложение 1 към договора, както следва:

Таблица 2 – Дейностите и срокове за тяхното изпълнение за подготовка, изготвяне и одобрение на Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ за периода 2020г.-2022г

Дейност/Поддейност	Срок за изпълнение (от влизане в сила на договора за изпълнение)
ДЕЙНОСТ 1: Запознаване с документацията и приложимите методически документи за мониторинга на въздействието върху околната среда на планове и програми	До 30 работни дни
<i>Поддейност 1: Предоставяне на други базови документи от Възложителя на Изпълнителя</i>	до 5 работни дни
<i>Поддейност 2: Провеждане на Встъпителна среща с участието на представители на Възложителя и на Изпълнителя</i>	до 10 работни дни
<i>Поддейност 3: Запознаване с основните документи, необходими за изпълнение на поръчката</i>	до 30 работни дни
<i>Поддейност 4: Предоставяне от Възложителя на Изпълнителя писмо за подкрепа</i>	до 30 работни дни
<i>Поддейност 5: Представяне от Изпълнителя на Възложителя на списък, съдържащ индикаторите по наблюдение и контрол и източниците на информация за техните стойности, от които следва да</i>	До 30 работни дни
ДЕЙНОСТ 2: Изготвяне на Трети доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 -2020 г. за периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г.	До 4 месеца
<i>Поддейност 1: Изготвяне на първи вариант на Третия доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014 - 2020 г. и изпращане на Възложителя за коментари и предложения</i>	До 4 месеца
ДЕЙНОСТ 3: Изпълнение на препоръките, свързани с одобрението на доклада	
<i>Поддейност 1: Отразяване на коментари и предложения, получени от Възложителя, по първи вариант на доклада</i>	До 10 работни дни от получаването на доклада
<i>Поддейност 2: Допълване на Третия доклад в случай на получени писмени указания от министъра на околната среда и водите</i>	До 15 работни дни от получаването на указания
<i>Поддейност 3: Изпращане на Възложителя на Окончателния вариант на Трети Доклад</i>	До 12 месеца

4. Въведение, представящо обща информация за ОПТТИ за периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г. Данни за изпълнение на проектите по ОПТТИ за периода на оценка.

4.1. Обща информация за ОПТТИ 2014-2020г. за периода от 01.01.2020 г. до 31.12.2022 г.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) 2014 - 2020 г. е изготвена в съответствие със Споразумението за партньорство на Република България,

очертаващо помощта от Европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014-2020 г. (ЕСИФ).

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

Общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. е „Развитие на устойчива транспортна система“, като са определени и две специфични цели – „Интегрирано развитие на транспортната мрежа на страната, като част от Трансевропейската транспортна мрежа“ и „Повишаване на ефективността на използването на транспорта и транспортната инфраструктура“.

Таблица 3 – Тематични цели, инвестиционни приоритети и специфични цели на ОПТТИ 2014 - 2020 г.

Приоритетна ос (ПО)	Тематична цел (ТЦ), Инвестиционни приоритети (ИП), Специфични цели (СЦ), съответстващи на инвестиционния приоритет
ПО 1	<p>ТЦ 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“</p> <p>ИП 7i- Предоставяне на подкрепа за мултимодалното Единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа;</p> <p>СЦ 1 – Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа</p>
ПО 2	<p>ТЦ 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“</p> <p>ИП 7i- Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа;</p> <p>СЦ 1 - Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа</p>
ПО 3	<p>ТЦ 04 - „Подкрепа за преминаването към нисковъглеродна икономика във всички сектори“</p> <p>ИП 4е - Насърчаване на стратегии за нисковъглеродно развитие във всички видове територии, по-специално градските райони, включително насърчаването на устойчива мултимодална градска мобилност и мерки за приспособяване и смекчаване, свързани с изменението на климата.</p> <p>СЦ 1 – Увеличение на използването на метро</p> <p>ТЦ 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“</p>

Приоритетна ос (ПО)	Тематична цел (ТЦ), Инвестиционни приоритети (ИП), Специфични цели (СЦ), съответстващи на инвестиционния приоритет
	<p>ИП 07a - „Предоставяне на подкрепа за мултимодалното единно европейско транспортно пространство, посредством инвестиции в Трансевропейската транспортна мрежа“</p> <p>СЦ 1 – Увеличение на използването на интермодален транспорт</p>
ПО 4	<p>ТЦ 07 - „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“</p> <p>ИП 7c - „Разработване и подобряване на екологосъобразни, включително с ниски емисии на шум, и ниско-въглеродни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и морски транспорт, пристанища, мултимодални връзки и летищна инфраструктура с цел насърчаване на устойчиво развита регионална и местна мобилност“</p> <p>СЦ 1 - Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи</p> <p>ИП 7d - „Разработване и рехабилитация на всеобхватни, висококачествени и оперативно съвместими железопътни системи и насърчаване на мерки за намаляване на шумовото замърсяване“</p> <p>СЦ 2 – Подобряване на управлението на железопътната мрежа</p>
ПО 5	<p>СЦ 1 - Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа</p>
ПО 6	<p>ИП 3 (d) към ТЦ 3: Предоставяне на подкрепа за капацитета на МСП за растеж в рамките на регионалните, националните и международните пазари и участие в процеса на иновации.</p> <p>СЦ 7 „Подкрепа за МСП, които са особено засегнати от увеличения на цените на енергията.“</p>

За постигане на общата и специфичните цели ОПТТИ формулира 6 приоритетни оси, като четири от тях обхващат подготовката и реализирането на инфраструктурни проекти.

Таблица 4 – Приоритетни оси за постигане на общата и специфичните цели

Номер и наименование на приоритетната ос	Потенциални Бенефициенти
Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	НКЖИ;
Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“	Агенция „Пътна инфраструктура“
Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	„Метрополитен“ ЕАД; НКЖИ
Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на	ИАПД; ДППИ; ИАМА; НКЖИ; АПИ

Номер и наименование на приоритетната ос	Потенциални Бенефициенти
трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”	
Приоритетна ос 5 „Техническа помощ”	УО на ОПТТИ; НКЖИ; АПИ; „Метрополитен” ЕАД; ИАППД; ДППИ; ИАМА
Приоритетна ос 6 „Подкрепа за МСП чрез инструмента SAFE”	Фонд "Сигурност на електроенергийната система“

За проекта на програмата е проведена изискващата се процедура по екологична оценка по реда на глава шеста на Закона за опазване на околната среда, съвместена с оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. ОПТТИ 2014-2020 г. е съгласувана от министъра на околната среда и водите със Становище по ЕО № 10-6/2014 г.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 г. е официално одобрена от Европейската комисия на 19.12.2014 г. От одобрението на програмата до 31.12.2022 г. са процедурирани и одобрени шест нейни изменения, три от които са в периода на докладване – 01.01.2020г. - 31.12.2022 г.:

Първо изменение на ОПТТИ 2014-2020 г. - за изменението е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, съвместена с ОС, приключила с Решение ЕО №-7/2015 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, с което министърът на околната среда и водите е преценил да не се извършва ЕО. Изменението на програмата е одобрено от ЕК на 26.10.2016 г.;

Второ изменение на ОПТТИ 2014-2020 г. - за изменението е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, съвместена с ОС, приключила с Решение ЕО №-4/2017 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, с което министърът на околната среда и водите е преценил да не се извършва ЕО. Изменението на програмата е одобрено от ЕК на 08.11.2017 г.

Трето изменение на ОПТТИ 2014-2020 г. - за изменението е получено писмо на МОСВ (изх.№ НСЗП-419, ЕО-18/07.08.2019 г.), съгласно което няма основание за провеждане на процедура по ЕО, нито 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 (Наредбата за ОС). Изменението на програмата е одобрено от ЕК на 12.12.2019 г.

Четвърто изменение на ОПТТИ 2014-2020 г.: Изменението е във връзка с възникналата криза с COVID 19 и касае пренасочване на средства в размер на 192 578 104 лева към Оперативна програма "Иновации и конкурентоспособност" за спешни мерки за подкрепа на българската икономика. Прехвърлените средства са за сметка на бюджет по програмата, които не са договорени.

За изменението на програмата няма основание за провеждане на процедура по ЕО, нито 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 (Наредбата за ОС). Изменението на програмата е одобрено от ЕК с решение от 25.08.2020 г.

Пето изменение на ОПТТИ 2014-2020 г.: В рамките на това изменение е намален обхвата на някои от големите жп и пътни проекти, както и са включени алтернативни такива по ПО 1 и ПО 2 (за жп линията Волуяк - Драгоман и за АМ „Европа“). За изменението е проведена процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, съвместена с ОС, приключила с приключила с Решение №ЕО-1/2020 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, с което министърът на околната среда и водите е преценил да не се извършва ЕО. Изменението на програмата е одобрено от ЕК с решение от 02.02.2021г.

Шесто изменение на ОПТТИ 2014-2020 г.: За изменението на програмата няма основание за провеждане на процедура по ЕО, нито 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 (Наредбата за ОС). Изменението на програмата е одобрено от ЕК с решение от 27.04.2022 г.

4.2. Данни за изпълнение на проектите по ОПТТИ 2014- 2020 г. за периода на оценка- 01.01.2020г.- 31.12.2022 г.

В настоящата точка е обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на 4-те приоритетни оси на ОПТТИ 2014 - 2020 г., обхващащи подготовката и реализирането на инфраструктурни проекти. При систематизирането на информацията в таблица по-долу, са взети предвид следните обстоятелства:

- Информацията не включва проекти, които са отчетени като изпълнени към 31.12.2019г., както и такива, прехвърлени в програмен период 2021 -2027 г.
- Информацията включва данни за развитието (физическото изпълнение) на съответния проект в отчетния период 01.01.2020г. - 31.12.2022 г., в т.ч. по отношение на проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР
- Информацията отчита одобрените изменения на ОПТТИ 2014- 2020 г. до края на 2022 г. и съдържа данни за включени нови проекти за изпълнение в приоритетните оси на програмата. За всеки нов проект е представено: кратка информация и етапа, на който се намира проекта; съответните издадени решения по глава шеста от ЗООС и по реда на чл. 31 от ЗБР; информация за начина на изпълнение на условията и мерките, заложиени в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по реда на чл. 31 от ЗБР за съответния проект.

Таблица 5 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 1

№	Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ “ Трансевропейска транспортна мрежа“	
1.	<p>Проект: Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2</p> <p>Обхват: Реконструиране или модернизиране на 115 км общата разгъната дължина на жп линии (вкл. по двойна линия 83,744 км разгъната дължина). Проектът включва внедряване на ERTMS по протежение на железопътния участък от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км и 24 броя маршрутни компютърни централизации (МКЦ)</p> <p>Бенефициент: ДП „НКЖИ“</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: 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 (в експлоатация от 2019г.). В периода 2020 г.- 2022г. – няма промени одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.</p> <p>Оценка на проекта в доклада: ДА</p>	
<p>Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:</p> <p>Решение по ОВОС № 2-2/2018г. на министъра на околната среда и водите за „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2“, включващо: Компонент 1: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по железопътната линия Пловдив - Бургас“; Компонент 2: „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлез за железопътния участък Пловдив - Бургас“; Компонент 3: „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград - Айтос“; Компонент 4: „Рехабилитация на железопътен участък Скutare - Оризово“; Компонент 5: „Модернизация на железопътен участък Оризово - Михайлово“; Компонент 6: „Модернизация на железопътен участък Ямбол - Зимница, при гара Завой“; Компонент 7: „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“ и Компонент 8: „Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа - Церковски“</p>		<p>Развитие на проекта за периода 01.01.2020-31.12.2022г.</p> <p>2020 г. - Изпълнявани са дейности по договорите „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас“ – 23% напредък, „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“- 13% напредък и „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“- 15% напредък. Проведена е процедура и са избрани изпълнители по 3 договора за 6 бр. надлези. За останалите дейности се провеждат или предстоят тръжни процедури за избор на изпълнители.</p> <p>Общият физически напредък по проекта в края на 2020 г. е 25%.</p> <p>2021г. - Изпълнявани са дейности по договорите „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас“ – 37% напредък, „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“- 22% напредък и „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“- 27% напредък. Изпълняват се дейности по 3 договора за 6 бр. надлези. Проведена е процедура и са избрани изпълнители по 5 договора за 10 бр. надлези и 1 бр. подлез. За останалите дейности се провеждат или предстоят тръжни процедури за избор на изпълнители.</p> <p>2022г. Изпълнявани са дейности по договорите „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по железопътната линия Пловдив – Бургас“ – 42% напредък, „Модернизация на железопътен участък Оризово – Михайлово“- 38% напредък и „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“- 35% напредък. Завършени са 2 бр. надлези в междугарието Хан Аспарух- Нова Загора. Изпълняват се дейности по 7 договора за 14 бр. надлези и 1 бр. подлез. Проведена е процедура и са</p>

№ Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ “ Трансевропейска транспортна мрежа“	
	<p>избрани изпълнители по 3 договора за 5 бр. надлези. За останалите дейности се провеждат или предстоят тръжни процедури за избор на изпълнители.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: Физическото изпълнение на проекта в края на отчетния период е 44%.</p>
<p>2. Проект: Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец</p> <p>Обхват: Модернизация на жп линията в участъка Елин Пелин — Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия.</p> <p>Lot 1: Модернизация на жп участък от км 22+554 до км 42+200, Lot 2: Модернизация на жп участък от км 42+200 до км 62+400, Lot 3: Модернизация на жп участък от км 62+400 до км 73+598</p> <p>Бенефициент: ДП „НКЖИ“</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е намален обхвата на проекта „Модернизация на жп линията София-Септември“. С петото изменение на ОПТТИ в периода 2020г.- 2022г., проектът е фазиран (Lot 1, Lot 2 и Lot 3), като е предвидено част от него да бъде изпълнена със средства от Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. В резултат на измененията в ОПТТИ актуалния обхват на проекта е описан по-горе.</p> <p>Оценка на проекта в доклада: ДА</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020 г. - Всички основни договори за изпълнението на проект „Модернизация на железопътната линия София - Пловдив: жп участък Елин Пелин – Костенец“ са сключени. И по трите обособени позиции е в ход проектиране. Общият физически напредък към края на 2020 г. е 3,25%.</p> <p>2021г. – стартирано изпълнението и на 3-те обособени позиции: ОП 1 (Елин Пелин-Веринско), която включва прокопаването на Тунели № 1 и 2, се изпълнява с добри темпове; по договорите за ОП 2 (Веринско - Немирово) и ОП 3 (Немирово - Костенец). През 2021 г. бяха извършвани дейности по проектиране, изграждане на приобектови офиси, бяха доставени 100% от новите релси за ОП2, както и бяха изградени временните пътища за достъп до тунел № 9 и тунел № 10 в ОП3. И за двете нови тягови подстанции – Казичене и Ихтиман бяха одобрени и влязоха в сила ПУП. Напредва изграждането на двата тунела на Обособена позиция 1 от жп линията „Елин Пелин – Костенец“, като към края на 2021 г. са прокопани над 1 км от двете съоръжения, чиято обща дължина е приблизително 15 км</p> <p>2022г. - достигнато 16% физическо изпълнение на проекта. Прокопани са над 3 км от двете двутръбни еднопътни съоръжения по ОП 1 (Елин Пелин-Веринско). Открити са строителните площадки по ОП 2 (Веринско-Немирово) и ОП 3 (Немирово-Костенец).</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: Lot 1 – 35%, Lot 2 – 16%, Lot 3 – 27%.</p>
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите за „Модернизация на железопътна линия София - Пловдив в участъка Елин Пелин - Септември“ по преработен Вариант С на трасето на железопътната линия</p>	

№ Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ “ Трансевропейска транспортна мрежа“	
<p>3. Проект: Модернизация на железопътен участък Волуяк - Драгоман", фаза 1</p> <p>Обхват: Железопътен участък Волуяк - Драгоман е част от жп линията София – Драгоман – Сръбска. Включва изграждане и пускане в експлоатация на жп отсечка с дължина 25 км, започваща от жп гара Волуяк до жп гара Драгоман, включително прилежащата инфраструктура. Дейностите в обхвата на фаза 1 включват отчуждителни процедури, техническо проектиране за участъка Волуяк – Петърч, работни чертежи за Волуяк – Петърч и Петърч – Драгоман, изпълнение на земни работи, отводняване, работи по железния път и съоръженията.</p> <p>Бенефициент: ДП „НКЖИ“</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: Проектът е включен в ОПТТИ 2014-2020 с пето изменение на програмата от 2020г.</p> <p>Оценка на проекта в доклада: ДА</p>	
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Решение по ОВОС № 5-5/2016 г. на министъра на околната среда и водите за „Модернизация на железопътна линия София - Драгоман“</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – няма развитие</p> <p>2021г. - Сключени са следните договори за строителство: Договор № 11365/22.03.2021 г. с предмет „Строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения на участък Петърч – Драгоман, проектиране, строителство и авторски надзор на системи за сигнализация и телекомуникации на участък Волуяк – Драгоман“; Договор № 11366/22.03.2021 г. с предмет „Проектиране и строителство на железен път, контактна мрежа, съоръжения, авторски надзор на участък Волуяк – Петърч“</p> <p>2022г. - формулярът за кандидатстване по проекта е одобрен от ЕК на 13.07.2022 г. За ОП2-Петърч-Драгоман са издадени три разрешения за строеж и са стартирали подготвителни работи.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 3,6%</p>
<p>4. Проект: Модернизация на тягови подстанции Варна и Разград, изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане на SCADA“</p> <p>Обхват: Включва изграждане на нова подстанция в Русе и модернизация на съществуващите тягови подстанции във Варна и Разград, които ще обслужват жп линии част от „основната“ и „разширената“ ТЕН-Т мрежа. Основна цел на проекта е да осигури надеждно зареждане на енергия и оперативна съвместимост, както и да намали разходите и закъсненията на влаковете по участъка, поради липсата им.</p> <p>Бенефициент: ДП „НКЖИ“</p> <p>Оценка на проекта в доклада: НЕ</p>	
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>За тягова подстанция Варна – процедурата е приключила със становище изх. № ОВОС-51/10.09.2020г., 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.</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – За тягова подстанция Варна: изготвяне на технически проект.</p> <p>За тягова подстанция Разград – сключен договор за Модернизация на тягова подстанция Разград, прилежащите и секционни постове Кривня и Самуил с изграждането и включването им в системата за телеуправление и телесигнализация SCADA. За тягова подстанция Русе – не са извършвани дейности.</p> <p>2021г. - Предоставена БФП за проекта.</p>

№ Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“	
<p>За тягова подстанция Разград - процедурата е приключила със становище изх. № ОВОС-50/04.09.2020г., 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.</p> <p>За тягова подстанция Русе - процедурата е приключила със становище изх. № ОВОС-83/ 11.01.2021 г., 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.</p>	<p>За тягова подстанция Варна: издадено разрешение за строеж и стартиране на строителните дейности.</p> <p>За тягова подстанция Разград - одобрен от НКЖИ технически проект.</p> <p>За тягова подстанция Русе – провеждане на тръжна процедура.</p> <p>2022 г. - За тягова подстанция Варна: ремонтни дейности по сградата на ТПС, строителство на външна ограда, изграждане на фундаменти за трансформатори и съоръжения, дейности по гара Тополи.</p> <p>За тягова подстанция Разград: издадено разрешение за строеж и стартиране на строителните дейности. За тягова подстанция Русе: сключен договор за Изграждане на нова тягова подстанция Русе, включване в системата за телеуправление и телесигнализация SCADA.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 14%</p>
<p>5. Проект: От изток към Запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа</p> <p>Бенефициент: ДП „НКЖИ“</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: няма</p> <p>Оценка на проекта в доклада: НЕ</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – Няма развитие на проекта. Изпълнението на проекта стартира през 2021 г.</p> <p>2021г. - Предоставена БФП за проекта. Открита процедура за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка № 103 (Пристанище Бургас) до стрелка № 20 (гара Владимир Павлов) по проект „От Изток към Запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа““.</p> <p>2021г. - Избран е изпълнител и се изпълняват дейности по договор с предмет: „Рехабилитация на железопътен коловоз от стрелка № 103 (Пристанище Бургас) до стрелка № 20 (гара Владимир Павлов) по проект „От Изток към Запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспортна мрежа““ – 6% напредък. На 19.09.2022 г. е открита строителната площадка</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 6%</p>
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Писмо с изх. № ПД-790(1)/01.04.2019г. на РИОСВ - Бургас, 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 ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.</p>	

№ Приоритетна ос 1: „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ “ Трансевропейска транспортна мрежа“	
6.	<p>Проект: Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“. Модернизация на жп линия София-Перник-Радомир, участък Перник - Радомир, фаза 1</p> <p>Обхват: Участък Перник - Радомир е част от основните жп линии в направление София-Владая-Радомир-Дупница-Кулата и София-Владая-Радомир-Гюешево-граница с република Северна Македония. Включва изграждане на двойна линия по участък с дължина 17 км от гара Перник-Разделителна до гара Радомир, която ще бъде пусната в експлоатация заедно с прилежащата ѝ инфраструктура. Дейностите в обхвата на фаза I включват отчуждителни процедури, техническо проектиране за обхода на Батановци, работни чертежи за обхода на Батановци и за участък Перник – Радомир, изпълнение на земни работи, отводняване, работи по железния път и съоръженията за участъка с дължина 17 км.</p> <p>Бенефициент: ДП „НКЖИ“</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г. в периода 2020г.- 2022г.: Модернизация на жп линия София-Перник-Радомир, участък Перник - Радомир, фаза 1 е включен като проект в ОПТТИ 2014-2020 с пето изменение на програмата от 2020г.</p> <p>Оценка на проекта в доклада: ДА</p>
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Решение №3-ПР/2016 г. на МОСВ да не се извършва ОВОС за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътната линия София – Перник - Радомир“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони“.</p> <p>Към 31.12.2022г. процедурата по ОВОС за инвестиционното предложение „Модернизация на жп линията Радомир-Гюешево – граница с Република Северна Македония“ е била в ход и все още не е била приключила.</p> <p>Постановено е Решение по ОВОС № СО-01-01/2024 г. на министъра на околната среда и водите за „Модернизация на железопътна линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ (<i>извън отчетния период</i>).</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. - За жп участък София-Перник-Радомир техническият проект е в процес на съгласуване, а за участък Перник-Радомир съгласувателните процедури са приключили и предстои внасянето на проекта в МРРБ. За жп участък Радомир-Гюешево-граница с Р. Македония, Експертният технически съвет към НКЖИ е приел вариант на железопътно трасе за разработване във фаза Технически проект.</p> <p>2021г. - изпълнени са 57% от заложените дейности.</p> <p>2022г. – няма данни</p> <p><i>ДП НКЖИ има подписан договор за безвъзмездна помощ през 2018г. Административен договор № ДОПТТИ- 1 от 07.02.2017 г. е изменен с Анекс №1 с рег. № АДОПТТИ-8 от 10.08.2020 г., Анекс № 2 с рег. № АДОПТТИ от 29.04.2022г., Анекс № 3 с рег. № АДОПТТИ-12 от 13.10.2023г. и Анекс № 4 АДОПТТИ-11/23.05.24г. Крайният срок е изменен до 31.12.2023 г.</i></p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: неприложимо.</p>

Таблица 6 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 2

№ Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа	
1.	<p>Проект: Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница“</p> <p>Обхват: 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.</p>

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

Бенефициент: АПИ

Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г: няма изменение на проекта

Оценка на проекта в доклада: ДА

Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:

- Решение по ОВОС №1-1/2008 г. на МОСВ, изменено с Решение с изх. №1-1(11/2008 год. 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 пунктир 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 пунктир; за участък М5 - от км 401 +000 до км 404+500 по вариант лилав пунктир, от км 404+500 до км 408+000 по кафяв вариант, от км 408+000 до км 410+500 по вариант лилав пунктир, от км 410+500 до км 422+800 по зелен вариант и от км 422+800 до ГКПП Кулата по кафяв вариант.,

- Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/2009 г. на МОСВ 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);

- 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“;

- 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“.

Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:

2020г. – Подписан е Анекс за удължаване на времето за завършване на СМР до м. декември 2021 г. Към края на 2020 г. напредъкът за участъка от Благоевград до Крупник е: за Подучастък 1 (от км 359+068 до км 365+500) е издадено Разрешение за ползване от 29.12.2020 г.; за част от Подучастък 2 (от км 370+400 до км 373+100) - строителните дейности са съществено завършени, като е подписан Констативен акт (образец 15).

Тунел „Железница“ - Постигнатият общ напредък към края на 2020 г. е 50%. Очаква се всички дейности по тунел „Железница“ да приключат до края на 2022 г.

2021г. - продължават строителните дейности по АМ „Струма“ - Лот 3.1 и тунел Железница, като той бе напълно прокопан. Общият напредък в изпълнението на проекта е над 90%. Двете тръби на тунела са изцяло прокопани, в процес на изграждане е и хеликоптерна площадка на изхода на тунела. Извършвани са дейности по дренажната система, колекторно-канализационната система, пешеходните галерии, хидроизолацията, както и довършителни работи.

За Лот 3.1 (участъка Благоевград - Крупник) е подписан Анекс № 7 за удължаване на времето за завършване на СМР до м. юни 2022 г. Във връзка със свлачището от км 365+783 до км 366+080, през годината са изготвени инженерно-геоложко, хидрогеоложко проучване в участъка и в АПИ бе представен вариант на идеен проект за преодоляване на свлачищните явления и същият е в процес на съгласуване.

2022г. – Проектът е във финален етап на изпълнение. Строителството по проекта е достигнало 97% изпълнение към края на 2022 г. Тунелът е завършен, в т.ч. са изградени 26 SOS комбинирани ниши и е внедрена интелигентна система за управление на трафика „SKADA“, която е в готовност да реагира на всякакви сценарии. Построени са и площадка за хеликоптери, два моста над Суха река, както и подпорна стена при директното трасе. Изпълнението на СМР по проекта е временно спряно, поради сериозните свлачищни процеси в участъци, разположени преди и след тунела. Предприети са действия за преодоляване на възникналите затруднения, като са изготвени техническите проекти за двете свлачища и предстои възлагане на изпълнението им в началото на 2023 г.

Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:

-

№	Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа	
2.	<p>Проект: Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“ по протежение на Път 1-8 “Калотина - Софийски околворъстен път. Проект АМ Европа от км 15+500 до км 32+447.20</p> <p>Обхват: Дължината на участъка е 16,947 км. Предвидено изграждане на пътно платно с проектна скорост от 110 км/ч и четирилентов габарит с ленти за принудително спиране. Пътят от км 15+500 до км 25+500 е предвиден да бъде модернизирани, в съответствие със стандартите за автомагистрала.</p> <p>Бенефициент: АПИ</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: С намаляването на обхвата на АМ Струма Лот 3.2 в ОПТТИ 2014-2020 с пето изменение на програмата от 2020г. е включен допълващ проект по ПО 2 - АМ Европа от км 15+500 до км 32+447</p> <p>Оценка на проекта в доклада: ДА</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. -</p> <p>2021г. - в края на м. декември 2021 г. е сключен договор за строителството на участък „Сливница - връзка със Северната скоростна тангента“</p> <p>2022г. - В края на 2022 г. е предоставена БФП по проект „Автомагистрала Европа от км 15+500 до км 48+903“. Физическото изпълнение на проекта е 50%, тъй като участъкът от Драгоман до Сливница е завършен в края на 2021 г. За участъка от Сливница до връзката със Северна скоростна тангента е изготвен технически проект, сключени са договорите за строителство и надзор, като предстои издаване на разрешение за строеж.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: -</p>
3.	<p>Проект: АМ Струма Лот 3.2</p> <p>Обхват: Участък на АМ Струма между Крупник и Кресна</p> <p>Бенефициент: АПИ</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: С пето изменение на ОПТТИ 2014-2020 от 2020г. е намален обхвата на планирания първоначално проект за изграждане на АМ Струма Лот 3.2, с което обхващат на проекта за изграждане на АМ Струма Лот 3.2 включва само подготвителни мерки и планираните мерки за намаляване на вредното въздействие върху околната среда. Изграждането на Лот 3.2 е отложено главно поради екологичните аспекти на проекта и мерките, които е необходимо да се предприемат. С намаляването на обхвата на АМ Струма Лот 3.2 в ОПТТИ са включени допълващи проекти по ПО 2: АМ Европа от км 15+500 до км 32+447 и Път Е-79, участък Ружинци - Монтана, от км 61+750 до км 102+060.</p> <p>Оценка на проекта в доклада: НЕ</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г.-Не е отчетено изпълнение на проекта</p> <p>2021г. - Продължава изпълнението на мерките за смекчаване въздействието на трафика върху дивите животни и птици в Кресненското дефиле, във връзка с бъдещата реализация на проекта по</p>
	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Решение по ОВОС № 5-3/2013 г. на МОСВ за инвестиционно предложение за „Модернизация на Път 1-8 „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“</p>	

№ Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа	
	<p>Програма „Транспортна свързаност“. Строителните дейности и по двата лота в участъка ще могат да стартират след изпълнение на екологичните ангажиментите, поети пред ЕК и повишаване на безопасността в отсечката от Е-79 през дефилето.</p> <p>2022г. - Продължават да се изпълняват предварителни подготвителни дейности и мерки за смекчаване на негативното въздействие върху околната среда. През м. октомври 2022 г. специфичните и подробни природозащитни цели на двете защитени зони от проекта бяха одобрени от министъра на околната среда и водите През м. декември 2022 г. стартира извършването на прегледа и анализа на констатациите и заключенията в доклада за ОВОС по проекта от 2017 г.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: -</p>
4.	<p>Проект: Път Е-79, участък Ружинци - Монтана, от км 61+750 до км 102+060</p> <p>Обхват: Дейностите са свързани с подготовката на проекта.</p> <p>Бенефициент: АПИ</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: С пето изменение на ОПТТИ 2014-2020 от 2020г. е намален обхвата на планирания първоначално проект за изграждане на АМ Струма Лот 3.2 и в обхвата на ОПТТИ е включени допълващ проект по ПО 2 Път Е-79, участък Ружинци - Монтана, от км 61+750 до км 102+060.</p> <p>Оценка на проекта в доклада: НЕ</p>
	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Решение № 1-1/2016 г. на МОСВ обект „Модернизация на път I -1 (Е-79) „Видин – Враца“, участък № 1 „Видин – Димово“, участък № 2 „Димово - Бела – Ружинци“; участък № 3 „Ружинци - Монтана“ за участък № 1 и участък № 2 - по вариант I (син) от км 3+757 до км 58+043.58 и за участък № 3 - по вариант I (син) от км 58+000=км58+043.58 до км 94+800 с жълт подвариант от км 94+800 до км 98+896.73, и коригирано трасе при пресичането на р. Лом“- промяна на технически проект по време на строителството Модернизация на Път I-1 Видин - Ботевград, участък № 1, „пътен възел Макреш – Бела“ от км 33+400 (километраж по проект) до км 47+000 (километраж по проект)</p>
	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – няма данни</p> <p>2021г. – няма данни</p> <p>2022г. – няма данни</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: няма данни</p>
5.	<p>Проект: Подготовка на проект АМ „Русе-Велико Търново“</p> <p>Обхват: Проектното трасе на автомагистрала „Русе - Велико Търново“ е 132,84 км. Разделено е на три участъка:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Участък №1: Русе - Бяла (пресичане с път I-5 „Русе - Бяла“) от 0+400 до км 40+640 - дължина 40,24 км; • Участък №2: Обход на гр. Бяла (пресичане с път I-3 Гара Бяла - Плевен) от км 40+640 до км 76+040 - дължина 35,4 км; • Участък №3: Бяла - Велико Търново (пресичане с път I-5 Велико Търново - Габрово) от км 76+040 до км 133+240 - дължина 57,2 км.

№	Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа	
	<p>Въз основа на разработения идеен проект, проектният габарит е Г27 с три ленти за движение в посока (две активни и една аварийна), средна разделителна ивица и банкети. Трасето в първите два участъка включва 10 броя виадукти по директното трасе. Връзката на републиканските и част от общинските пътища ще се осъществява чрез 10 пътни възела, а достъпът до земеделските земи ще е чрез 8 селскостопански пресичания. Предвидени са и площадки за отдиш.</p> <p>Бенефициент: АПИ</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: НЕ. Проектът е включен в Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p>Оценка на проекта в доклада: НЕ</p>	
	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>За „АМ Русе - Велико Търново“ е постановено Решение по ОВОС № 1-1/2018 г. на министъра на околната среда и водите.</p> <p>Извън периода на настоящия доклад:</p> <p>Писмо на РИОСВ-Русе изх.№И-3755/05.09.2023г. (извън периода на настоящия доклад) за проектно предложение по част „Ландшафт“ относно изработване на технически проект на обект: Автомагистрала „Русе - Велико Търново“ - от км 0+400 до км 76+040, Обособена позиция №2 „ Обход на град Бяла“ от км 40+640 до км 76+040, участък: от км 61+140 до км 69+040 – не подлежи на процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР. В писмото няма поставени мерки и условия за изпълнение</p> <p>Съгласно констативен протокол на РИОСВ-Русе№22-ЯХ/2023г. (извън периода на настоящия доклад) за установяване на правното действие на горесцитираното решение по ОВОС, е постъпило писмо от ДЗЗД „АМ Русе - Търново“ (Изпълнител) с Вх. № АО- 5869-24.11.2023 г., съгласно което:</p> <p>Съгласно Договор № РД-37-86/07.11.2022 г. за възлагане на обществена поръчка с предмет: „Определяне на изпълнител на проектиране (изготвяне на технически проект) и строителство на обект: Автомагистрала Русе - Велико Търново от км 0+400 до км 76+040 по две обособени позиции: за Обособена позиция № 2: Обход на град Бяла от км 40+640 до км 76+040“ изпълнител е ДЗЗД „АМ Русе - Търново“;</p> <p>Считано от 27.11.2023 г. стартира изпълнението на предвидените строително-монтажни работи в участък от км 61+140 до км 69+040;</p> <p>Налично е Разрешение за строеж № РС-85/14.11.2023 г., издадено от Министъра на регионалното развитие и благоустройството, с което на Агенция „Пътна инфраструктура“ се разрешава да извърши предвидените строително-монтажни работи за обект: АМ „Русе - Велико Търново“ от км 0+400 до км 76+040, за</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – няма данни</p> <p>2021г. - заложените дейности по подготовката на проекта към края на 2021 г. са изпълнени на 95%.</p> <p>2022г. - Дейностите по проекта са изпълнени на 96%, като предстои да се възложи изготвянето на предварителна оценка за съответствие на идейния проект за двата участъка на трасето.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: подготовка на проекта 96%</p>

№ Приоритетна ос 2: „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа	
<p>Обособена позиция № 2: „Обход на град Бяла от км 40+640 до км 76+040“, участък от км 61+140 до км 69+040 - директно трасе. Допуснато е предварително изпълнение на разрешението за строеж.</p> <p>Може да се счита, че е започнало осъществяването на ИП за изграждане на Автомагистрала Русе - Велико Търново, по комбиниран вариант, с изпълнение на габарит А 27. Установява се, че Решение по ОВОС с номер 1-1/16.01.2018 г., издадено от Министъра на околната среда и водите, не е загубило правното си действие.</p>	

Таблица 7 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 3

№ Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	
<p>1. Проект: Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап I - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница“</p> <p>Обхват: 8 метростанции и 8 км трасе в участъка „бул. Владимир Вазов – ЦГЧ - ул. Житница“</p> <p>Бенефициент: Метрополитен ЕАД</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г: НЕ</p> <p>Оценка на проекта в доклада: ДА</p>	
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>- Решение № ЕО-12/2014 г. /04.09.2014 г./ за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиа метър“ на Софийски метрополитен;</p> <p>- Решение № 80/16.04.2015 г. /17.04.2015 г./ за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиа метър“ на Софийски метрополитен.</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. - В рамките на проекта беше изградено метродепо „Земляне“, което ще обслужва целия 3-ти лъч на метрото, бе извършена и доставката на 20 бр. метросъстава и за първи път в страната са внедрени автоматични перонни преградни врати. Проектът е завършен и въведен в експлоатация от 26 август 2020 г.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: Проектът е завършен и въведен в експлоатация от 26 август 2020 г.</p>

№	Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”
2.	<p>Проект: Разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околовръстен път</p> <p>Обхват: Метроучастък с дължина 3,8 км, 4 нови метростанции и жп спирка „Горна баня“ на жп линията София – Перник, в т.ч. връзка с метростанция „Горна баня“</p> <p>Бенефициент: Метрополитен ЕАД</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г. : Не</p> <p>Оценка на проекта в доклада: ДА</p>
	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Решение № 10-ПР/2013 г. за инвестиционно предложение за разширение на метрото в София – „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе – бул. Владимир Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“</p> <p>Решение № 10-ПР/2015 г. за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“;</p> <p>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“.</p>
3.	<p>Проект: Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии</p> <ul style="list-style-type: none"> - Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора - Реконструкция на гаров комплекс Карнобат - Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене <p>Обхват: Цялостна реконструкция на инфраструктурата и помощните технологични сгради и съоръжения чрез внедряване на нови енергоефективни и високотехнологични модерни инсталации – за отопление, климатизация, осветление, информация и други, осигуряване на комфортна, безопасна и достъпна среда за пътниците и персонала, отговаряща на всички съвременни и европейски изисквания</p> <p>Бенефициент: НКЖИ</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г. : Не</p>

Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	
Оценка на проекта в доклада: ДА – за проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“	
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p><u>Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора:</u></p> <p>Гаров комплекс Стара Загора - становище 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.</p> <p>Гаров комплекс Нова Загора - процедурата е приключила със становище 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.</p> <p><u>Реконструкция на гаров комплекс Карнобат</u></p> <p>Процедурата е приключила със становище 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.</p> <p><u>Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене</u></p> <p>Решение по ОВОС № СО-03-02/2014г. на Директора на РИОСВ – София за „Развитие на железопътен възел София“</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – Реконструкцията на гара Подуяне е завършена и обектът е въведен в експлоатация в края на 2020 г. Гаров комплекс Карнобат е изпълнен на 99%. За гара Казичене са изпълнени 98% от СМР, а за Искър 75%. За гаров комплекс Стара Загора стартираха демонтажни, покривни и изкопни работи и физическото изпълнение е 15%. Сключен е договор за проектиране и изпълнение на СМР за реконструкция на гаров комплекс Нова Загора.</p> <p>2021г. – Въведени в експлоатация реконструирани гарови комплекси Казичене и Карнобат. За гаров комплекс Искър физическото изпълнение достигна над 85%, а при гара Стара Загора - 45,5%. По отношение на гаров комплекс Нова Загора е реализиран физически напредък от 18%, като се извършват СМР по пероните и по коловозното развитие на гарата. Поради обществено недоволство, изпълнението на новото приемно здание по проекта бе възпрепятствано като се разглеждат различни варианти за разрешаване на проблема</p> <p>2022г. - продължиха дейностите по модернизация на гарови комплекси Искър, Стара Загора и Нова Загора. Реконструкцията на гара Искър е изпълнена на 94%; на гара Стара Загора на 86%; на гара Нова Загора – 32%. Очаква се гарите Искър и гара Стара Загора да бъдат приключени до средата на 2023 г., съответно гара Нова Загора в срока на допустимост на разходите по ОПТТИ – до края на 2023 г.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 74,37%</p>

Таблица 8 – Обобщена информация за изпълнение на проектите в рамките на приоритетна ос 4

Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	
1.	<p>Проект: Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“</p> <p>Бенефициент: АПИ</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г. : Не</p> <p>Оценка на проекта в доклада: НЕ</p>

№ Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Писмо изх. № НСЗП-349/03.10.2016 г. от МОСВ, съгласно което не е необходимо провеждане на процедура по Глава втора от Наредбата за ОС;</p> <p>Писмо изх. № НСЗП-349 11.10.2016 г. от МОСВ с приложени декларации по НАТУРА 2000 и във връзка с Директива 2011/92/ЕС</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – Сключени договори за разработване и внедряване на системата и за консултантска услуга.</p> <p>2021г. – няма данни</p> <p>2022г. – няма данни</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: няма данни</p>
<p>2. Проект: Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез доставка на оборудване“</p> <p>Бенефициент: ИАПГД</p> <p>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г. : Не</p> <p>Оценка на проекта в доклада: НЕ</p>	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Писмо на МОСВ с изх. № 12-00-477/06.06.2017г., с което е указано, че няма нужда от ОВОС и ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.</p>
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Писмо на МОСВ с изх. № 12-00-477/06.06.2017г., с което е указано, че няма нужда от ОВОС и ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – в началото на м. февруари е сключен договор (Д-19) за „Доставка на тръби за транспортиране на наноси“. Оборудването е доставено и на 06.07.2020г. е подписан преемо-предавателен протокол за финализиране на изпълнения договор. Под-дейността е приключила.</p> <p>На 17.07.2020 г. е сключен договор (Д-37) за "Доставка на драга за драгиране на наноси".</p> <p>На 23.07.2020г. е сключен договор (Д-38) за „Доставка на маневрен кораб“.</p> <p>На 23.07.2020г. е сключен договор (Д-39) за „Доставка на несамоходен шалан“</p> <p>На 23.07.2020г. е сключен договор (Д-40) за „Доставка на понтон“.</p> <p>2021г. – Дейност № 3: Доставка на плавателни средства и оборудване за извършване на драгажни работи</p> <p>Във връзка със сключен договор Д-37/17.07.2020 г. за "Доставка на драга за драгиране на наноси", който се изпълнява от Корабостроителници Дамен Горингем БВ; приемо-предавателният протокол е подписан на 05.05.2021 г. Драгата е доставена, съгласно условията на договора, като под-дейност № 1 е приключила.</p> <p>Дейност 4: Доставка на плавателни средства за извършване на драгажна дейност</p> <p>Под-дейност № 1: След подписване на договор Д-38/23.07.2020 г. за „Доставка на маневрен кораб“, се работи по строежа на кораба от страна на Изпълнителя, като приемо-предавателният протокол се очаква да се подпише март месец 2022 г.</p>

№	<p>Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“</p>	
		<p>Под-дейност № 2: Под-дейността включва доставка на нов несамоходен шалан (сключен договор Д-39/23.07.2020г.) с вместимост 600 т3. Същият е доставен на 29.10.2021 г. в базата на АППД, като е разписан приемо-предавателен протокол и е преминало обучение на персонала, с което под-дейност № 2 е приключила.</p> <p>Под-дейност № 3: Под-дейността включва доставка на нов несамоходен понтон (плаващо техническо средство) (Д-40/23.07.2020г.). Същият е доставен в базата на АППД. Под-дейността е приключена.</p> <p>Общият процент на физическо изпълнение от началото на проекта до 31.12.2021 г. е приблизително 85 %.</p> <p>2022г. – На 15 март 2022 г. е доставен маневреният кораб в гр. Русе от „С.Ц. Корабостроителница АТГ Гюргево“ ООД, гр. Гюргево, Румъния и е подписан протокол за приемане и предаване. С това изпълнението на Договор № Д-38/23.07.2020 г. за доставка на маневрен кораб приключил.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>Общият процент на физическо изпълнение от началото на проекта до 30.09.2022 г. е 100%.</p>
<p>3.</p>	<p>Проект: 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</p> <p><i>Бенефициент:</i> ДП НКЖИ</p> <p><i>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г. :</i> Не</p> <p><i>Оценка на проекта в доклада:</i> НЕ</p>	
	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>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.</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – намален е обхватът на проекта. През м. септември 2020 г. е обявена открита процедура за обществена поръчка, съобразно намаления обхват.</p> <p>2021г. – м. октомври 2021 г. е сключен договор за проектиране и внедряване на система за управление на влаковата работа в НКЖИ</p> <p>2022г. - Изпълнение на дейностите по договора, включително и внедряване на системата. Системата е окончателно внедрена през 2023г.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 100%</p>
<p>4.</p>	<p>Проект: Проект за проектиране, доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне за 12 метростанции от линия 1 и линия 2 на метрото в София</p> <p><i>Бенефициент:</i> Метрополитен ЕАД</p>	

№ Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“		
<p><i>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: Не</i></p> <p><i>Оценка на проекта в доклада: НЕ</i></p>		
<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Писмо на МОСВ изх. № ОВОС-30/01.10.2019г., с което се посочва, че няма основание за провеждане на регламентираните в глава шеста от ЗООС процедури. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – През 2020 година е извършена доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне на голям отвор на първите две метростанции: МС „Опълченска“ и МС „Стадион Васил Левски“</p> <p>2021г. - През 2021 година е извършена доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне на голям отвор на още пет метростанции както следва: МС "Сливница", МС "Люлин", МС "Западен парк", МС "Константин Величков", МС "Сердика";</p> <p>2022г. - През 2022 година е извършена доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне на голям отвор на оставащите пет метростанции, както следва: МС "СУ Св. Климент Охридски", МС "Вардар", МС "Г. М. Димитров", МС "Младост 1", МС "ИЕЦ-Цариградско шосе".</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 100%. Проектът е приключил.</p>	
<p>5. Проект: Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение</p> <p>Бенефициент: ДППИ</p> <p><i>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: Не</i></p> <p><i>Оценка на проекта в доклада: ДА</i></p>	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 3-ПР/2020 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване в българските речни пристанища за обществен транспорт с национално значение - Русе, Видин и Лом</p> <p>Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 5-ПР/2020 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване в</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – сключени всички основни договори и дейностите са в процес на изпълнение.</p> <p>Дейност 1: Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските речни и морски пристанища за обществен транспорт с национално значение</p> <p>С Решение № РД-10-17 от 08.07.2020г., назначената комисия със заповед № РД-12-35 от 27.05.2020г. е определила за изпълнител „ИДЕА СЕРВИЗ“ ЕООД.</p> <p>Сключен е договор с рег. № ДЕП-19 от 18.09.2020г. на стойност 64 730.00 лв. без ДДС.</p>

№ Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“

българските морски пристанища за обществен транспорт с национално значение - Варна и Бургас”, с характер да не се извършва ОВОС.

Дейност 2: Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение

С Решение № РД-10-8 от 12.03.2020г. комисията за извършване на подбор на участниците, разглеждане и оценка на постъпилите оферти в процедура с предмет " Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение", е определила за изпълнител на обществената поръчка "Ламор корпорейшън Аб".

За изпълнение на дейност 2 от проекта е сключен е договор с рег. № ДЕП-3 от 07.04.2020г. на стойност 9 203 999,00лв. без ДДС.

Дейност 3. Изпълнение и внедряване на интегрирана информационна платформа в българските пристанища

С Решение № РД-10-12 от 28.04.2020г. комисията за извършване на подбор на участниците, разглеждане и оценка на постъпилите оферти в процедурата е определила за изпълнител на обществена поръчка с предмет „Изпълнение и внедряване на интегрирана информационна платформа в българските пристанища“- ДЗЗД "Стемо ИИС" в резултат на което е сключен договор с рег. № ДЕП-20/21.09.2020г. на стойност 3 492 770.51 лв. без ДДС.

В рамките на Етап 1 Изпълнителят е представил на Възложителя :

1. Анализ на системните изисквания;
2. Подробен функционален системен проект на системата

Дейност 4. Мерки за публичност, информация и комуникация

Със Заповед № РД- 08-15 от 17.11.2020г. на Генералния директор на ДП “Пристанищна инфраструктура“ е назначена работна група за подготовка на обява за събиране на оферти до определени лица за възлагане на обществена поръчка с предмет „Мерки за публичност, информация и комуникация по проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“.

Дейност 5. Управление на проекта

Във връзка с организацията и управлението на проекта със Заповед № РД-08-12/12.10.2020г. е сформирано Звено за изпълнение и управление на проекта.

№ **Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“**

2021г. - Сключен е Анекс № 1 с рег. № ДОПТТИ-8 от 08.11.2021 г. с който размера на отпуснатата БФП е увеличен до 12 782 782,88 лв.

Дейност 1: Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските речни и морски пристанища за обществен транспорт с национално значение

Съгласно заповед № РД-08-16 от 16.07.2021г. са назначени комисии по места за приемане на съответните съоръжения по места. С ППП от 21.07.2021г. изпълнителят е предал и въвел в експлоатация съоръженията съгласно чл.3, ал.2 от сключен договор № ДЕП-19 от 18.09.2020г.

Дейността е изпълнена.

Дейност2: Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение

Доставката на съоръженията съгласно сключен договор № ДЕП-3 от 07.04.2020г. е изпълнена.

Подписан е приемо-предавателен протокол от проведено обучение съгласно чл. 3, ал. 3 от договор № ДЕП-3 от 07.04.2020г. Обучението е проведено в периода 19-21.10.2021г. за 40 лица.

Подписан е протокол за проверка на функционалността и въвеждане на в експлоатация на доставеното оборудване с дата 18.10.2021г. Подписан е окончателен приемо-предавателен протокол с дата 22.10.2021г.

Дейността е изпълнена.

Дейност 3. Изпълнение и внедряване на интегрирана информационна платформа в българските пристанища

В рамките на Етап 2 „Разработване“ , Изпълнителят е представил на Възложителя :

1. Разработено софтуерно решение;
2. Тестване на функционалностите на Интегрираната Информационна Платформа в информационната среда на разработката.

В рамките на Етап 3 „Доставка и монтаж на оборудване“ от сключения договор е Изпълнителят е представил на Възложителя:

1. Инфраструктурното решение, което се реализира чрез специфицираното оборудване, и извършено внедряване на хардуерната и мрежова инфраструктура в съответствие с техническите и функционални изисквания;

№ Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“

2. Екзекутивна документация, която отразява извършените действия в съответствие с предоставен от Изпълнителя Работен проект за изпълнение на Мониторингови станции за установяване на замърсяване от неразтворими въглеродороди (МСН) и съдържа комплект от чертежи за действително извършените дейности по монтирани и пускане в експлоатация на доставените системи за установяване на замърсяване от неразтворими въглеродороди в трите пристанища с национално значение на река Дунав, идентифицирани като местоположение;

3. Доставка на техника за оборудване на 15 мобилни работни места.

В рамките на Етап 4 „Внедряване“ от сключения договор, Изпълнителят е представил на Възложителя:

1.Инсталиране на софтуера на изградената информационна система и нейните модули;

2.Първоначално зареждане на номенклатурите на системата;

3.Конфигурация на работната среда в ИИП;

4.Извършени функционални тестове, доказващи, че системата е в съответствие изискваните функционалностите в системния проект;

5. Извършени тестове за резервираност.

В рамките на Етап 5 – „Обучение“ са проведени обучения на ключови потребители на системата и на администратори на системата в периода 29.11.2021г.-08.12.2021г.

Дейност 4. Мерки за публичност, информация и комуникация

Подписан е договор с рег. № ДЕП-3/15.03.2021г. с изпълнител „Ди Ем Ай Дивелопмънт“ ЕООД на стойност 19 980, 00 лв. без ДДС.

На 20.04.2021 г., в електронна среда, е проведено публично събитие по проекта за представяне на целите и очакваните резултати от неговата реализация, както и приноса му за опазването на околната среда в българските пристанища.

Доставени са рекламни материали за които е подписан ППП от дата 28.04.2021г.

Изготвен е медиен мониторинг по проекта, приет с ППП от 09.06.2021г.

Изработени са и са поставени временни информационни билбордове, съгласно подписани ППП от 14.07.2021г. и 15.07.2021г.

Всички доставки по проекта са извършени. Общият физически напредък достигна 88%.

2022г. – Дейност 4. Мерки за публичност, информация и комуникация

№	Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	
		<p>На 23.03.2022г. в База СНО на ДППИ в град Варна е проведено заключително събитие по проекта . В условия, близки до реалните, беше разиграна операция по отстраняване на нефтен разлив и замърсяване, причинено от плаващи твърди отпадъци. На вода бяха пуснати част от доставените по проекта високоспециализирани моторни лодки. Изработени са и са поставени постоянни табели.</p> <p>Подписан е окончателен ППП с дата 29.04.2022г.</p> <p>Дейността е изпълнена.</p> <p><i>Дейност 5. Управление на проекта</i></p> <p>Считано от 01.05.2022г. с одобрен доклад с рег. № 11-30-7-2 от 18.04.2022г., договорите на членовете на ЗУИП са прекратени.</p> <p>Дейността е изпълнена.</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 100%.</p> <p>Проектът е приключил.</p>
6.	<p>Проект Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4“</p> <p><i>Бенефициент: ДППИ</i></p> <p><i>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г.: Не</i></p> <p><i>Оценка на проекта в доклада: НЕ</i></p>	
	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Писмо на МОСВ рег. № НСЗП-371 и НСЗП-377.10.01.2017г., че не е необходимо провеждане на процедура по глава шеста от ЗООС и Глава 11 от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – приключено изпълнение на проекта</p> <p>Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: 100%.</p> <p>Проектът е приключил.</p>
7.	<p>Проект: Разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в Българския морски отговорен район за търсене и спасяване (БМОПТС) (с акроним БУЛМАС - Българска морска система за безопасност)</p> <p><i>Бенефициент: ИАМА</i></p> <p><i>Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020г. в периода 2020г.- 2022г.: Не</i></p> <p><i>Оценка на проекта в доклада: НЕ</i></p>	
	<p>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</p> <p>Писмо на МОСВ рег. № ОВОС-26/24.09.2019г., че проектът не попада в обхвата</p>	<p>Развитие на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.:</p> <p>2020г. – няма физически напредък по проекта</p>

№ Приоритетна ос 4: „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“

на Приложение № 1 и № 2 от ЗООС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.

2021г. – няма физически напредък по проекта

2022г. – няма физически напредък по проекта

Общ физически напредък в изпълнението на проекта в периода 01.01.2020-31.12.2022г.: Няма физически напред по проекта, тъй като същият е прехвърлен в програмен период 2021 -2027 г.

Въз основа на информацията в таблицата по-горе, предмет на оценка в настоящия Доклад (виж раздел 6) са само проектите, които кумулативно отговарят на следното: имат издадени административни актове по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР с поставени условия и мерки, които са задължителни за изпълнение, и имат физическо изпълнение в отчетния период. Предвид това в раздел 6 по-долу, е направена оценка за начина на изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста на ЗООС **за следните проекти:**

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

Проект: Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2

Проект: Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец

Проект: Модернизация на железопътен участък Волуяк - Драгоман", фаза 1

Проект: Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република Македония“. Модернизация на жп линия София-Перник-Радомир, участък Перник - Радомир, фаза 1

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

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

Проект: Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“ по протежение на Път 1-8 “Калотина - Софийски околновръстен път. Проект АМ Европа от км 15+500 до км 32+447.20

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

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

Проект: Разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница- жк Овча купел - Околновръстен път

Проект: Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии - за проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“

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

Проект: Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение

5. Информация за начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г.

5.1. Информация за издадени по реда на глава шеста от ЗООС становища/решения за ОПТТИ 2014-2020г. и нейните изменения

ОПТТИ 2014-2020 г. е съгласувана от министъра на околната среда и водите със Становище по ЕО № 10-6/2014 г. Мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най- пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последици, които е необходимо да бъдат съобразявани при прилагането на програмата, са общо 12 на брой - включени в т.1 на Становището по ЕО.

За целите на настоящия доклад е отчетено изпълнението на условията и мерките, поставени във всички издадени Решения за преценяване на необходимостта от ЕО свързани с измененията на ОПТТИ, а именно:

- Решения, издадени за изменения на ОПТТИ извън периода на докладване – от одобряване на програмата до 31.12.2019г.

Решение за преценяване на необходимостта от ЕО № ЕО-7/2015 г. съдържащо следното условие: „Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на изменението на Оперативна програма „ Транспорт и транспортна инфраструктура“ за следващия програмен период 2014-2020 г., попадащи в обхвата на глава шеста от ЗООС или извън тях и попадащи под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС за одобряване/съгласуване и при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, разписани в решението/становището“

Условието се припокрива с мярка 1.1 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г. и в тази връзка неговото изпълнение се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО.

Решение за преценяване на необходимостта от ЕО № ЕО-4/2017 г. съдържащо следните условия:

„1. Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, предмет на изменението на ОПТТИ 2014-2020 г., попадащи в обхвата на Приложения № 1 и/или 2 към ЗООС или извън тях, и попадащи под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС и при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, разписани в становището/решението“

Условието се припокрива с мярка 1.1 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г. и в тази връзка неговото изпълнение се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО.

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

Условието се припокрива с мярка 1.2 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г. и в тази връзка неговото изпълнение се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО

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

Условието се припокрива с мярка 1.12 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г. и в тази връзка неговото изпълнение се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО.

- Решения, издадени за изменения на ОПТТИ в периода на докладване – от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.

Решение за преценяване на необходимостта от ЕО №ЕО-1/2020г., съдържащо следното условие: „Планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, произтичащи от изменението на програмата, попадащи в обхвата на приложенията на ЗООС или извън тях и попадащи под разпоредбите на чл. 31 от ЗБР, подлежат на оценка за съвместимостта им с предмета и целите на опазване на защитените зони и могат да бъдат одобрени само след решение/становище по ОВОС/ЕО/ОС одобряване/съгласуване и при съобразяване с препоръките в извършените оценки, както и с условията, изискванията и мерките, разписани в решението/становището.“

Условието се припокрива с мярка 1.1 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г. и в тази връзка неговото изпълнение се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО.

5.2. Информация за начина на изпълнение на условията и мерките поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г. и решенията по реда на глава шеста от ЗООС за изменения на ОПТТИ, за периода 01.01.2020- 31.12.2022 г.

Начинът и степента на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни въздействия от осъществяване на ОПТТИ 2014-2020 г. върху околната среда от т. I на Становище по ЕО № 10-6/2014 г. за отчетния период, е представен по-долу.

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

По-долу изпълнението на мярката е разгледана по конкретните приоритетни оси и за бенефициентите по конкретните проекти.

За проекти по Приоритетна ос 1:

Бенефициент по проектите по Приоритетна ос 1 е ДП НКЖИ. Начинът на изпълнение на мярката е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициента, както и начина на контрол от страна на строителния надзор.

Информация за развитието на проектите по Приоритетна ос 1 , както и общия физически напредък в изпълнението на всеки от тях в периода 01.01.2020-31.12.2022г., е дадена в т. 4. на настоящия доклад.

Информация за начина на съобразяване с препоръките от извършените оценки, както и с условията и мерките, постановени с издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект за периода 2020-2022 г., е представена в т. 6 на настоящия Доклад.

За проекти по Приоритетна ос 2:

Бенефициент по проектите по Приоритетна ос 2 е Агенция „Пътна инфраструктура“. За всички обекти в ОПТТИ 2014-2020 г. са изготвени Доклади за ОВОС и ОС и са постановени крайни административни актове.

Информация за развитието на проектите по Приоритетна ос 2 , както и общия физически напредък в изпълнението на всеки от тях в периода 01.01.2020-31.12.2022г., е дадена в т. 4. на настоящия доклад.

Информация за начина на съобразяване с препоръките от извършените оценки, както и с условията и мерките, постановени с издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект за периода 2020-2022 г., е представена в т. 6 на настоящия Доклад.

За проектите по Приоритетна ос 3:

Бенефициенти по проектите по Приоритетна ос 3 са Метрополитен ЕАД и ДП НКЖИ.

Начинът на изпълнение на мярката от „Метрополитен“ ЕАД: условията и мерките в издадените решения по ЗООС с конкретни предписания, са отразени в Проектите и тръжната документация на Възложителя, със задължение за изпълнение от страна на съответния Изпълнителят при проектирането и строителството.

Начинът на изпълнение на мярката от страна на ДП НКЖИ е докладван във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на този Бенефициент.

За проектите по Приоритетна ос 4:

Бенефициенти по проектите по Приоритетна ос 4 са ИАППД, ДППИ, ИАМА, НКЖИ и АПИ.

Начинът на изпълнение на мярката от бенефициентите по тази приоритетна ос, е докладван във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

Информация за развитието на проектите по Приоритетна ос 4 , както и общия физически напредък в изпълнението на всеки от тях в периода 01.01.2020-31.12.2022г., е дадена в т. 4. на настоящия доклад.

Информация за начина на съобразяване с препоръките от извършените оценки, както и с условията и мерките, постановени с издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект за периода 2020-2022 г., е представена в т. 6 на настоящия Доклад.

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

Приложимостта на мярката е докладвана във Втория доклад, а именно: „Предвид, че по-голямата част от предвижданията на ОПТТИ 2014-2020 г. (още към етапа на извършване на процедурата по екологична оценка и оценка за съвместимост с предмета и целите на опазване на защитените зони) представляват конкретни проекти, мярката не е приложима за приоритетните оси с включени конкретни проекти - основно Приоритетни оси 1 и 2.“

Предвижданията на измененията на ОПТТИ в периода на оценка не налагат промяна в направения извод.

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

Начинът на изпълнение на мярката е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

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

По данни на АПИ всяко инвестиционно намерение в рамките на процедурата по реда на глава шеста от ЗООС подлежи на съгласуване с съответната басейнова дирекция за управление на водите. Подробните устройствени планове и техническите проекти за обектите също подлежи на съгласувателна процедура с басейнова дирекция. Съоръженията с които се осъществява пресичане на водни обекти подлежат на разрешителен режим за ползване на повърхностен воден обект.

По принцип начинът на изпълнение на мярката от всички бенефициенти, е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

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

По данни на АПИ към всеки технически проект се правят подробни инженер-геоложки проучвания.

По принцип начинът на изпълнение на мярката от всички бенефициенти, е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

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

По отношение на новите трасета на линейната пътна инфраструктура, с цел минимизиране на въздействията върху околната среда и оптимизиране на строителните дейности, винаги с приоритет се разглеждат варианти за разширение на съществуващата инфраструктура и използване на съществуващи пътища за достъп.

По принцип начинът на изпълнение на мярката от АПИ и ДП НКЖИ като бенефициенти на проекти за пътна и железопътна инфраструктура, е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

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

По данни от АПИ още в процеса на изготвяне на вариантни решения за изграждане на нови пътни обекти, трасетата се изработват съвместно със специалисти по опазване на околната среда и биоразнообразието. Окончателния вариант се одобрява от компетентния орган по околна среда, като разбира се това е варианта, който е допустим спрямо режимите на опазване в защитените зони и територии и който комплексно оказва най-незначително въздействие върху компонентите на околната среда. С цел смекчаване на негативно въздействие върху биоразнообразието колективът, разработващ ДОВОС и ДОСВ предлага мерки за ограничаване на фрагментацията, които стават част от мерки и решения по ОВОС.

По принцип начинът на изпълнение на мярката от бенефициентите на проекти от транспортната инфраструктура, е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

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

За всяко инвестиционно предложение на АПИ, свързано с ново строителство на РПМ се провеждат археологически проучвания по отношение на недвижими културни ценности.

По принцип начинът на изпълнение на мярката от АПИ и ДП НКЖИ като бенефициенти на проекти за линейна пътна и железопътна инфраструктура, е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма нови данни или данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите по Приоритетни оси 1, 2 и 3.

За проектите по Приоритетна ос 4 мярката е неприложима.

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

Начинът на изпълнение на мярката е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

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

Съгласно информация на АПИ, като бенефициент на проектите на линейната пътна инфраструктура, като част от докладите по ОВОС се извършва моделиране на шума. В участъци, в които се установява потенциално превишаване, се препоръчва изграждането на шумозащита, като след преценка на компетентния орган предложените от колектива по ОВОС участъци стават част от мерките и условията от решенията по ОВОС.

По принцип начинът на изпълнение на мярката от всички бенефициенти, е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма нови данни или данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

Информация за начина на съобразяване с условията и мерките, свързани със шумозащитни съоръжения, постановени с издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект на ОПТТИ за периода 2020-2022 г., е представена в т. 6 на настоящия Доклад.

Мярка 11. При необходимост проектите, предвиждащи изграждане или рехабилитация на транспортна инфраструктура, да включват План за управление на околната среда, Мерки при непредвидени замърсявания и План за наблюдение на въздействията върху околната среда

За пътните проекти, това условие се поставя и в Решения по ОВОС, като за всички обекти по ОПТТИ 2014-2020 г. са изработени и съгласувани от компетентния орган Планове за управление на околната среда, Планове за собствен мониторинг и Планове по ЗОПОЕЩ.

По принцип начинът на изпълнение на мярката е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

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

Начинът на изпълнение на мярката е докладвана във Втория доклад. В отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение на тази мярка от страна на Бенефициентите.

Информация за начина на изпълнение на такива мерки за съответния проект на ОПТТИ за периода 2020-2022 г., е представена в т. 6 на настоящия Доклад.

6. Информация за начина на изпълнение на условията и мерките, заложиени в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект за периода 2020-2022 г.

В настоящия раздел е направена оценка за начина на изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста на ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект за периода 2020-2022 г. за проектите по четирите Приоритетни оси, които

кумулятивно отговарят на следното: имат издадени административни актове по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР с поставени условия и мерки, които са задължителни за изпълнение, и имат физическо изпълнение в отчетния период.

При систематизиране на данните за всеки от проектите, е използвана информацията, получена от:

- **РИОСВ**, в чиито териториален обхват попада съответния проект, по отношение на:
 - Осъщественият контрол по изпълнение на конкретните условия и мерки, поставени в издадени решения по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР за проекти
 - Извършени проверки/нарушения по отношение на опазването на околната среда/причините/последствия за околната среда/налагани санкции и какви от страна на РИОСВ в периода 01.01.2020-31.12.2022г.
- **БД**, в чиито териториален обхват попада съответния проект, по отношение на:
 - Изпълнение на условия и мерки, свързани с управление на водите за периода 01.01.2020-31.12.2022г.
 - Информация за издадени разрешителни по реда на Закона за водите. Проверки/нарушения по отношение на опазването на околната среда/причините/последствия за околната среда/налагани санкции и какви от страна на БД в периода 01.01.2020-31.12.2022г.
- **Бенефициентите** на съответния проект по ОПТТИ.

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

<p>Проект: Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2</p> <p>Бенефициент: ДП „НКЖИ“</p> <p>Териториален обхват: РИОСВ-Пловдив, РИОСВ-Стара Загора, РИОСВ-Бургас, БДИБР, БДЧР</p>	
<p>Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:</p> <p>Решение по ОВОС № 2-2/2018г. на министъра на околната среда и водите за „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас, Фаза 2”, включващо: Компонент 1: „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по железопътната линия Пловдив - Бургас“; Компонент 2: „Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за железопътния участък Пловдив - Бургас“; Компонент 3: „Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград - Айтос“; Компонент 4: „Рехабилитация на железопътен участък Скутаре - Оризово“; Компонент 5: „Модернизация на железопътен участък Оризово - Михайлово“; Компонент 6: „Модернизация на железопътен участък Ямбол - Зимница, при гара Завой“; Компонент 7: „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“ и Компонент 8: „Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа - Церковски“</p> <p>Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ и БД</p>	
<p>Условия/Мерки</p>	<p>Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.</p>
<p>I.1. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти - акведукти, мостове, преносни мрежи и проводни, по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ.</p>	<p>През отчетния период са издадени следните разрешителни за ползване на воден обект</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. В обхвата на Компонент 6 „Модернизация на железопътен участък Ямбол - Зимница, при гара Завой“ <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Разрешително № 32170698/24.03.2020г. (по процедурата започнала през 2019 г.) за ползване на воден обект за изграждане на нов мост над река Тунджа на км 191+450; 2. В обхвата на Компонент 5 „Модернизация на железопътен участък Оризово-Михайлово“): <ol style="list-style-type: none"> 2.1 Разрешително № 32170768/10.11.2021 г. за ползване

	<p>на повърхностен воден обект – река Омуровска, за изграждане на стоманобетонен праг и изграждане на мост на км 50+117,48;</p> <p>2.2 Разрешително № 32170782/21.07.2022 г. за ползване на повърхностен воден обект – река Мартинка, за изграждане на нов мост на км 74+183,75 по жп линията Пловдив-Бургас;</p> <p>2.3 Разрешително № 32170783/21.07.2022 г. за ползване на повърхностен воден обект – дере (Ездачевска река), за изграждане на кутиеобразен водосток на км 74+387,74;</p> <p>2.4 Разрешително № 32170784/22.07.2022 г. за ползване на повърхностен воден обект – река Старата река, за изграждане на нов мост на км 64+779,86;</p> <p>2.5 Разрешително № 32170785/22.07.2022 г. за ползване на повърхностен воден обект – река Текирска, поречие на река Марица, за изграждане на кутиеобразен водосток на км 53+775,73;</p> <p>2.6. Разрешително № 32170786/22.07.2022 г. за ползване на повърхностен воден обект – река Дуан дере, поречие на река Марица, за изграждане на кутиеобразен водосток на км 56+213,64;</p>
<p>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.</p>	<p>В документацията за възлагане на обществените поръчки са заложили екологични изисквания към проектирането и строителството на компонентите.</p> <p>Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Компонент 4:</p> <p>Проекти за шумозащитни съоръжения в обхвата на компонента са изготвени през предходен отчетен период.</p> <p>Компонент 5:</p> <p>През 2020 г. са изготвени проекти за шумозащитни съоръжения за с. Оризово, с. Черна гора, гр. Чирпан и с. Михайлово, които са съгласувани с РЗИ Стара Загора с писма изх. РД-1870-38/28.10.2020 г., изх. № РД-1870-34/11.03.2022 г.</p> <p>Компонент 7:</p> <p>През 2022 г. е изготвен проект за шумозащитни съоръжения за с. Зимница, който е съгласуван с Министерство на здравеопазването със Заключение за оценка на инвестиционен проект № 26-00-3328-113/27.06.2022г.</p>
<p>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</p>	<p>За компонент 2 са изготвени планове за управление на строителните отпадъци (ПУСО) за подобектите в процес на строителство и на тези в експлоатация.</p> <p>За компоненти 1, 5 и 7 са изготвени Планове за управление на строителните отпадъци, които са съгласувани със съответните общини.</p> <p>За компонент 6 предстои възлагане на фаза строителство</p>
<p>II.2. Образованите отпадъци да се класифицират съгласно Наредба № 2/2014 г. за класификация на отпадъците.</p>	<p>В документацията за възлагане на обществените поръчки са заложили екологични изисквания към проектирането и строителството на компонентите.</p> <p>Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>II.3. Образованите отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъци</p>	<p>За компонент 2 (за подобектите в процес на строителство и на тези в експлоатация) на строителните площадки е създадена необходимата организация за събиране и съхранение на различните видове отпадъци</p>

<p>II.4. Образованите отпадъци да се предават въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответните документи по чл. 35 от ЗУО.</p>	<p>Образованите отпадъци се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответният документ по чл. 35 от ЗУО.</p>
<p>II. 5. Маршрутите на движение на обслужващ</p>	<p>Маршрутите за движение на строителна техника и автомобилен транспорт са съгласувани с Общинските власти</p>
<p>II. 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</p>	<p>Проведени са през предходен отчетен период.</p>
<p>II.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.</p>	<p>В документацията за възлагане на обществените поръчки са заложили екологични изисквания към проектирането и строителството на компонентите. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>II. 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.</p>	<p>В документацията за възлагане на обществените поръчки са заложили екологични изисквания към проектирането и строителството на компонентите. Шумозащитните съоръжения се изпълняват като част от проектите и ще бъдат въведени в експлоатация заедно с модернизирания участък от жп линията Пловдив-Бургас. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>II.9. При строителните дейности по Компонент 6, да не се разчиства дървесна растителност в 33 „Река Тунджа 1” 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 33 „Река Тунджа 1”.</p>	<p>През отчетния период не е стартирало строителството на Компонент 6 и не са извършвани дейности.</p>
<p>II.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 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 33 „Река Стряма”, „Река Мартинка”, „Река Омуровска” и „Река Тунджа 1”.</p>	<p>При извършване на СМР по компонент 5 са използвани подходящи строителни технологии и не е констатирано повишаване на турбидността по течението на река Мартинка и река Омуровска. Няма констатирани увреждания на потенциални местообитания, както и повишена смъртност на видове. По Компонент 6 няма стартирани строителни дейности.</p>
<p>III. 1. Да се проведе мониторинг на смъртността при видове птици, вкл. такива, предмет на опазване в 33 „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</p>	<p>Сключен договор със СНЦ „Зелени Балкани”. По сключения договор със СНЦ Зелени Балкани – Стара Загора са изготвени Доклади за проведен мониторинг на смъртността при видовете птици за първата година (2021 г.) и за втората година (2022 г.), които са одобрени от РИОСВ-Стара Загора с писмо с изх. № КОС-01-6088(5)/24.08.2021 г. и писмо с изх. № КОС-01-6088(7)/04.05.2022 г. . Договорът приключва с Доклад за третата година, попадащ извън отчетния период</p>

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.	
<i>Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 7 от Закона за опазване на околната среда</i>	
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 сухо и ветровито време местата за товарене и разтоварване на отрито се навлажняват с цел намаляване на неорганизираните емисии на прах от насипните материали
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 се извършва ежедневен контрол на запрашеността на временните пътища и площадките
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.	В договорите с всяко от експлоатационните ВиК дружества са регламентирани изискванията за качеството и количеството на заустваните отпадъчни води в съответната канализационна система. 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	В документацията за възлагане на обществените поръчки са заложили екологични изисквания към проектирането и строителството на компонентите. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. За отчетния период не са извършвани строителни дейности в сгради, чиято канализационна система да се зауства в изгребни ями
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	Техническо решение за отвеждане на дренажите подземни води от тунела е съгласувано с Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ с писмо изх. № ПУ-02-62/10.06.2022г.
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.	В документацията за възлагане на обществените поръчки са заложили екологични изисквания към проектирането и строителството на компонентите и изисквания към влагането на строителни продукти в строежите. 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	В издадените разрешителни за ползване на водни обекти за изграждането на линейна инфраструктура – жп мостове са заложили изисквания към проектирането и строителството на съоръженията. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.11. Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води	В документацията за възлагане на обществените поръчки са заложили екологични изисквания към проектирането и строителството на компонентите. Изисква се непрекъснат контрол по време на строителните работи с цел недопускане на пряко и непряко отвеждане на

	замърсители в подземните води. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи
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 водоохранилища 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.	Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 14. Зауставянето на канализацията, събираща дъждовните води от трасето на линията в участъците преминаващи през СОЗ на водоизточниците да се ситуират извън тези зони.	Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
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	Изпълнява се. 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.	Изпълнява се. 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 преместването им от съоръжения на ИП за преминаване на висока вълна.	Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 18. Спазване на утвърдените проекти в част „Земни работи“.	Изпълнява се. 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.	Изпълнява се. 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.	Изпълнява се. 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.	Изпълнява се. 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 spp.</i> (<i>Symphoria spp.</i>), <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.	В отчетния период не са започнали дейности по компоненти 3 и 6.
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).	През отчетния период е изготвен технически проект по част „Конструктивна за съоръжения – проходи за животни“ в обхвата на компонент 5, който е съгласуван с РИОСВ-Стара Загора. През отчетния период не са извършвани строителни дейности по тази мярка.

<p>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 kota релса.</p>	<p>През отчетния период е изготвен технически проект по част „Конструктивна за съоръжения – предпазни огради“ в обхвата на компонент 5, който е съгласуван с РИОСВ-Стара Загора.</p> <p>През отчетния период не са извършвани строителни дейности по тази мярка.</p>
<p>IV.26. Разчистването на дървесно-хростовата растителност при пресичането на горски участъци по компонент 5 да става извън размножителния период на птиците (от 15 март до 30 юни).</p>	<p>Изпълнява се.</p>
<p>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.</p>	<p>Транспортирането на материали, оборудване и отпадъци ще се извършва по предварително съгласувани маршрути</p> <p>Материали и отпадъци, отделящи прах ще се транспортират задължително с покрити товарни автомобили.</p> <p>В сухо време ще се извършва ежедневен контрол и оросяване на временните пътища и площадките при повишена запрашеност.</p>
<p>IV.28. Да се спазват правилата за противопожарна безопасност и да не се опожарява растителност.</p>	<p>Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Изпълнява се. Площадките са в границите на обхвата на жп линията в отчуждената полоса.</p> <p>Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Изпълнява се. Предвидени са съдове за събиране на масла при аварийна подмяна на петролни масла. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Не са регистрирани случаи на аварийно изпускане на масла или други замърсители в обхвата на строителните площадки по отделните компоненти. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>
<p>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.</p>	<p>Изпълнява се. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>

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.)	Изпълнява се. 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.	Изпълнява се. 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)	Изпълнява се. 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 спасителни археологически разкопки в обхвата на компонент 5 и 6 през предходния отчетен период.
IV.41. Археологическо наблюдение по цялата дължина на участъка (за всички компоненти).	Изпълнява се.
IV.42. Археологическо наблюдение в границите на три археологически обекта за компонент 5.	Проведено е археологическо наблюдение за три археологически обекта за компонент 5 през предходния отчетен период.
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.	През отчетния период е извършено съгласуване с Министерство на здравеопазването на базовите станции от компонент 1.

Обща информация за физическото изпълнението на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

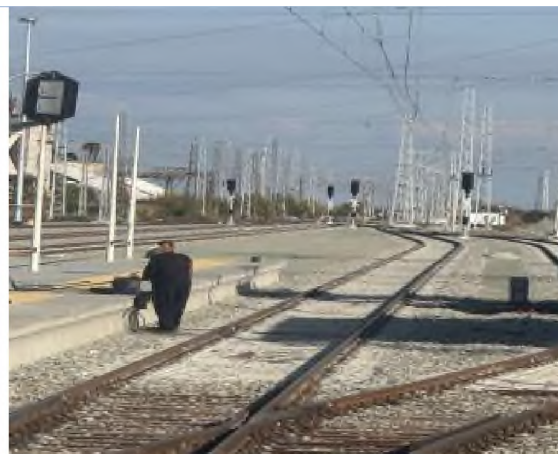
Теренни огледи на обекта, направени на 05.11.2024г.: Направени са огледи в района на гарите Зимница и Стралджа, както района на надлезите в междугарието Хан Аспарух- Нова Загора. Изградените мрежи и съоръжения са в много добро състояние.

По проведената през 2022г. процедура за избор на изпълнители за 5 бр. надлези, в момента на теренните огледи се извършват строителни дейности в участъка Калитиново - Хан Аспарух и в района на гара Хан Аспарух.





Снимков материал: Реконструкция на стрелковото развитие и рехабилитация на контактната мрежа в гара Зимница



Снимков материал: Рехабилитация на контактната мрежа в гара Стралджа



Снимков материал: строителни дейности на пътен надлез в района на гара Хан Аспарух



Снимков материал: строителни дейности на пътен надлез в участъка Калитиново - Хан Аспарух

Проект: Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец

Lot 1 "Модернизация на жп участък от км 22+554 до км 42+200".

Lot 2 "Модернизация на жп участък от км 42+200 до км 62+400"

Lot 3 "Модернизация на жп участъка от км 62+400 до км 73+598".

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Териториален обхват: РИОСВ-София, РИОСВ-Пазарджик

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите за „Модернизация на железопътна линия София - Пловдив в участъка Елин Пелин - Септември“ по преработен Вариант С на трасето на железопътната линия

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ

В края на отчетния период проектът е на етап строителство, поради което не се разглеждат условията от Решението по ОВОС за етап на експлоатация.

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
<p>I. За фазата на проектиране или преди започване на строителството:</p>	<p>От възложителя са предоставени разрешение за строеж № РС-104/30.10.2019 г., на основание на което на 07.06.2021 г. е подписан Протокол/образец 2/2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво на строежа и разрешение за строеж № РС-81/08.12.2021 г., на основание на което на 22.03.2022 г. е подписан Протокол/образец 2/2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво на строежа.</p>
<p>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, 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</p>	<p>Проектното трасе на железопътната линия в участък Елин Пелин - Костенец пресича следните водни обекти: р. Реката, р. Търнавска, р. Габра, р. Баба, р. Малката, р. Саръшлийска, р. Очушница, р. Марица и дерета по поречието на река Марица. От БДИБР и БДДР са проведени изискващите се процедури съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 1 от Закона за водите, като в резултат на това са издадени следните Разрешителни за ползване на водни обекти: №12170818/18.12.2020г., №12170792/01.09.2020г., №12170796/21.09.2020г., №32170754/30.06.2021г., №32170755/30.06.2021г., №32170745/02.06.2021г., №32170778/17.05.2022г., №32170756/30.06.2021г.</p>
<p>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 отрицател 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</p>	<p>Направено е допълнително хидрогеолошко проучване по трасето на жп участъка Елин Пелин-Септември за оценка на въздействието на проекта по време на строителството и на последващата му 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, ТК2 и ТК3 на „Сентрал парк 1“, с. Нови хан, община Елин Пелин и ШК „Веринско“, с. Веринско и КИ „Владикин“, гр. Белово.</p> <p>Хидрогеоложкото проучване е съгласувано с Министерство на здравеопазването, с Басейнова дирекция Дунавски район с център Плевен и с Басейнова дирекция Източнобеломорски район с център Пловдив. Басейновите дирекции съгласуват с писма изх. №4396/17.08.2016г. на БДДР и изх. № ВК-01-44/16.08.2016г. на БДИБР за железопътен участък Елин пелин – Ихтиман и изх. № ВК-01-43/01.09.2016г. на БДИБР за железопътен участък Ихтиман - Септември. Становищата на Басейновите дирекции са съгласувани с МЗ с писмо изх. № 91-00-73/27.12.2016г. за железопътен участък Елин пелин – Ихтиман и писмо изх. № 91-00-73/27.12.2016г. за железопътен участък Ихтиман – Септември.</p> <p>С това условието е изпълнено.</p>
<p>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.</p>	<p>При техническото проектиране всички мостове с височина под 10м са преоценени и проектирани, като са взети предвид резултатите от хидроложките проучвания и съоръженията са съобразени. С това условието е изпълнено.</p>
<p>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.</p>	<p>Проведени са инженерно-геоложки и геофизични проучвания и изследвания. Резултатите от проучванията показват, че проектирането на всяко едно от проектните съоръжения трябва да се съобрази с конкретния геоложки строеж и геотехническите характеристики на отделните видове (пластове) строителни пиви. Насипите са с разнородни деформационни характеристики и с неравномерни граници по между си, което налага извършването на предварително уплътняване и заздравяване на насипите преди изграждането на защитния пласт. За да се достигне необходимия</p>

	деформационен модул на земната основна площадка, е необходимо заздравяването на земната основа с геомрежи или изграждане на усилващ пласт под земна основна площадка. Препоръчва се основата на насипите в заблатените участъци и при плитко ниво на подземните води да се изгради от дренажен материал за прекъсване на капиларното покачване на подземните води в проектните насипи. С това условието е изпълнено
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.	Условието е изпълнено в предходния отчетен период.
I.6. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци съгласно ЗУО.	Условието се изпълнява поетапно преди откриване на строителна площадка за отделните подобекти в жп участъка.
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. Мирново и гр. Костенец.	Условието е изпълнено в предходния отчетен период.
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.	По данни на Изпълнителя оценка за необходимостта от допълнителни мерки за безопасното съхранение на използваните химични вещества и смеси не е необходима, тъй като Изпълнителят няма да съхранява на обекта опасни химични вещества, в съответствие с Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси.
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.	Условието е изпълнено в предходния отчетен период.
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 съобщества върху варовик (Festuco-Bromietalia) (*важни местообитания на орхидеи) и 91M0 Балкано- панонски церово-горунови гори.	В изпълнение на Мярка 16 в проектите за рекултивация е взето предвид изискването за използване на местни видове за залесяване и затревяване на подлежащите на възстановяване площи.
I.11. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за подпомагане възстановяването на крайречната растителност в защитена зона BG0000578 "Река Марица", която ще бъде увредена по време на 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 елиминиране на въздействията върху свързаните с него видове.	Неприложимо за жп участъка Елин Пелин – Костенец, тъй като проектното трасе не засяга ЗЗ „Река Марица“.
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.	Условието е изпълнено в предходния отчетен период.
I.13. При входовете на тунелите задължително да се предвиди поставяне на прогонваща (репелентна) със звукови вълни	В работния проект се предвижда поставяне на прогонваща (репелентна) със звукови вълни техника, както и на прогонваща

техника, както и на прогонваща прилепите със звукови вълни техника по носещите колони на естакади и надлези.	прилепите със звукови вълни техника при входовете на тунелите. Същият ще ви бъде предоставен за одобрение.
I.14. Преди започване на строителството, да се направи консултация със специалист с цел да не се допусне смъртност на прилепи, заселени в хралупести широколистни дървена, предоставящи техни укрития.	С писмо изх. № ЖИ-16600/22.04.2021г. на РИОСВ-Пазарджик е предоставен Доклад от теренни проучвания и Становище на експерт биолог в изпълнение на условието.
II. По време на строителството:	
1. При строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение в пояси II и на санитарно-охранителни зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване определени по реда на Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно - охранителните зони око. водоизточниците и съоръженията за питейно — битово водоснабдяване и око. водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни хигиенни нужди да се спазват съответните забрани и ограничения, посочени Приложение № 1 и 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредбата, както и забраните и ограничения' съгласно изискванията на чл. 25, ал. 1 и чл. 26, ал. 1 и ал. 2 на Наредба №14 курортните ресурси, курортните местности и курортите	Проектното трасе на железопътната линия пресича пояси II на санитарно-охранителна зона на водоизточника за питейно-битово водоснабдяване – ШК „Веринско“ и пояс Б на находище за минерална вода „Момин проход“ и за тях от страна на Изпълнителя се спазват забраните и ограниченията, посочени в Наредба № 3/16.10.2000г., съгласно съответните процедури на Изпълнителя.
2. Да се доставят химически тоалетни за работещите по участъка на железопътната линия като отпадъчните води от тях да се почистват периодично и да се извозват до ГПСОВ третиране, съгласно предварително сключен договор.	Изпълнява се. На строителните площадки са доставени химически тоалетни. Същите се обслужват и почистват по силата на сключен договор.
3. Да бъде извършена рекултивация на нарушените терени при строителството на участъка в съответствие с изискванията на Закона за опазване на земеделските земи и Наредба № 26 от 02.10.1996 г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.	След приключване на строителните дейности ще бъде извършена рекултивация на нарушените при строителството терени, съгласно изготвени проекти.
4. Образуваните отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.	Изпълнява се. Обособени са места за разделно събиране на образуваните отпадъци по видове. Строителните отпадъци се управляват съгласно изготвени планове за управление на строителните отпадъци. Голяма част от скалните и земни маси се използват за обратно за направата на насипи.
5. Отпадъците да се предават за третиране на лица, притежаващи разрешение или регистрационен документ по ЗУО, или комплексно разрешително, издадено по реда на ЗООС, за извършване на дейности по оползотворяване или обезвреждане на съответни' отпадъци, въз основа на писмен договор. Образуваните при реализацията на ИП строителни отпадъци да се управляват съгласно изискванията на Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали, приета с ПМС № 277 от 05.11.2012 г.	Изпълнителят на проекта има сключен Договор с лицензирана фирма за извършване на дейности по събиране, транспортиране и третиране на строителни отпадъци, генерирани от извършваните СМР в участъците, които в момента се изпълняват.
6. Проектираните шумозащитни съоръжения да бъдат изпълнени преди въвеждане в експлоатация на железопътния участък „Елин Пелин - Септември“ с оглед постигане на нива на шума за териториите на близките населени места в съответствие с граничните стойности съгласно табл. 2 на приложение № 2 от Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението.	През отчетния период строителните дейности не са приключили и дейности по изграждане на шумозащитни съоръжения не са изпълнявани
7. Да се осъществява контрол на технологичната и трудова дисциплина за ефективно управление на дейностите с опасни химични вещества и смеси - складиране, съхранение, транспортиране, употреба, ремонтна дейност, дезинфекция и	Изпълнява се.

<p>обезопасяване с оглед избягване на разливи, и при необходимост, прилагане на мерки за дезактивиране, изгребване и извеждане от обекта като опасни отпадъци</p>	
<p>8. Да се изготви и съгласува с БДУВ и съответните РЗИ План за собствен мониторинг - мониторинг за качеството на водата, предназначена за питейно-битови цели, в границите на пояси II и III на СОЗ на ШК „Веринско“, КИ „Владикин“ и тръбни кладенци ТК 2 и 3 на „Сентрал парк 1“ по време на строителството на ж.п. линия; анализи на повърхностни води при аварийни ситуации</p>	<p>Изготвен е План за собствен мониторинг на тръбни кладенци ТК 2 и ТК 3 на „Сентрал парк 1“, който е съгласуван със становище на БДДР изх. № МВ33В-03-1-(1)/03.02.2023г. и становище на РЗИ-Софийска област с изх. № 25-126-3/30.12.2022 г.</p> <p>Изготвен е План за собствен мониторинг на ШК „Веринско“, който е съгласуван с РЗИ – Софийска област с изх. № 25-126-1/29.07.2022г.</p>
<p>9. Предвид периферното разположение на обекта спрямо защитените зони, в границите на зоните да не се допуска депониране на изкопана скална и земна маса при строителството на тунелите, както и депата за хумус, площадките за съхраняване на строителните материали и транспортната техника, с изключение на терени в обхвата на ж.п. линия; и съществуващи площадки с такова предназначение.</p>	<p>Изпълнява се.</p>
<p>10. Да бъде предвидено заграждане с фина мрежа на трасето на железопътната линия: в участъка му, преминаващ през двете защитени зони на 1 км преди началото и след края на мостовите съоръжения извън населените места.</p>	<p>За железопътния участък Ихтиман – Септември, в който проектното трасе пресича двете Защитени зони от Натура 2000, е изготвено Становище, изпълняващо Мярка 17 от Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на МОСВ. В него е описано подробно местоположението и вида на проектираните защитни мрежи с височина 3м с цел предотвратяване риска от сблъсък на летящи видове (птици и прилепи) и инсталирането на мрежи с височина 1м за предотвратяване преминаването на ровещи бозайници през жп линията. Към част Съоръжения на работния проект е разработена подчаст Предпазни огради в зоната на 33 „Голак“.</p> <p>За железопътните участъци (Лот 1 и Лот 2) извън защитените зони от Натура 2000 - 33 „Голак“ и „Река Марица“, мярката е неприложима.</p>
<p>11. В 33 ВG0000304 „Голак“ да бъдат проектирани и изградени при възможност проходи и водостоци със сухи пътеки за осигуряване на миграция на бозайници: пъстър пор (Vormela peregusna), видра (Lutra lutra), земноводни жълтокоремна бумка (Bombina variegata), обикновена блатна костенурка (Emys orbicularis), шипоопашата костенурка (Testudo hermanni) и голям гребенест тритон (Triturus karelini).</p>	<p>В участъка от км 65+775 до км 66+990 (Лот 3) проектното трасе пресича 33 „Голак“ и в Становище на експерт биолог, изпълняващо Мярка 18 от Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на МОСВ, са посочени местата, където са предвидени проходи за дребни животни според възможностите на терена</p>
<p>12. С цел намаляване смъртността на индивиди от всички видове сухоzemни животни, основно хищници и влечуги в защитена зона ВG0000304 „Голак“, осигуряване на биокоридори за преминаване на различни видове бозайници, земноводни и влечуги, да се предвиди залесяване на надземната част на тунелите с подходяща растителност¹ и осигуряване на подходи за преминаването на дивите животни, които да ги използват като надлези над линията.</p>	<p>През отчетния период са започнали строителните дейности по някои от тунелните съоръжения. След приключване на строителните дейности надземната част на тунелите ще бъдат залесени с подходяща растителност с цел осигуряване на биокоридори за диви животни</p>
<p>IV. Мерки по чл. 96, ал. 1 т. 6 от Закона за опазване на околната среда:</p>	
<p>1.Транспортиране на пясък и инертни материали да се извършва в закрити камиони или да се покриват с платнище.</p>	<p>Изпълнява се. Транспортирането на инертните материали се извършва с покрити с платнища транспортни средства.</p>
<p>2.Почистване на местата за временно съхранение на инертните материали след приключване на строително - монтажните дейности.</p>	<p>В железопътния участък Елин Пелин – Костенец (Лот 1, Лот 2 и Лот 3) през отчетния период са започнали строителни работи. След приключването им ще се извърши почистване на местата за временно съхранение на инертни материали.</p>
<p>3.Участъците, успоредни на р. Марица и в непосредствена близост до нея, да се осигурят против заливане в периодите на високи води.</p>	<p>Неприложимо за жп участък Елин Пелин – Костенец.</p>
<p>4.Да не се депонират в речните тераси материали от изкопаване на тунелите.</p>	<p>Изпълнява се.</p>

<p>5.При третиране на отпадъчните води от ж.п. гари и съпътстващите ги съоръжения да се използват ГПСОВ. При липса на такива отпадъчните води да бъдат третирани с локални пречиствателни станции и само за малки гари да са допустими водоплътни изгребни ями, за които да има сключен договор с фирма, която периодично да почиства и извозва отпадъчните води до ГПСОВ - мярка BG1MB084 от ПУРБ.</p>	<p>Неприложимо. Обектът не е въведен в експлоатация.</p>
<p>6.Почистването на цистерните от тоалетните във вагони да става в населено място с ГПСОВ - мярка BG1MB084 от ПУРБ</p>	<p>Неприложимо. Обектът не е въведен в експлоатация</p>
<p>7.По отношение на ШК „Веринско“ за ПБВ на с. Веринско:</p> <ul style="list-style-type: none"> - При преминаване на трасето в границите на СОЗ участъкът през пояс II да е изцяло в насип. Да няма изкопи в участъка; - Почистването на хумусния пласт да се предвиди до дълбочина не по голяма от дебелината му; - Стълбовете на контактната мрежа да са минимално на брой, разположени едностранно покрай западната страна на ж.п. линия и да се изградят с фундаменти в насипа без да достигат до земната основа; - Да се използват сглобяеми бетонни елементи, за да не се извършва изливане на бетон на място; - Хидроизолации на бетонните елементи да се полагат извън границите на СОЗ; Използването на всички хидроизолации, препарати, геотекстили, геомрежи или др. да бъдат съгласувани и одобрени от възложителя и консултанта; - От двете страни на железопътната линия да се разположат стоманобетонни монолитни канавки по цялата дължина на преминаването през СОЗ, за да се предотврати инфилтрация на повърхностни води от ж.п. линия; - Да се предприемат действия за отстраняване на евентуални негативни въздействия от ж.п. линия върху количественото и химичното състояние на водата от водоизточника 	<p>В жп участъка в близост до ШК „Веринско“ не са изпълнявани строителни дейности през отчетния период.</p>
<p>8.По отношение на КИ „Владикин“ за ПБВ на гр. Белово:</p> <p>Изграждането на ж.п. линия да е без направата на изкопи. Да се използва съществуващата земна основа, като горното строене да се надгражда над нея;</p> <p>Стълбовете на контактната мрежа да са минимално на брой, разположени едностранно покрай южната страна на ж.п. линия;</p> <p>Да се използват по възможност съществуващите фундаменти или сглобяеми бетонни елементи, за да не се извършва изливане на бетон на място;</p> <p>Да се избере конструкция на фундамента, която не изисква изкопи по-дълбоки от дълбочината на замръзване за региона;</p> <p>Хидроизолации на бетонните елементи да не се полагат на място, а предварително извън строителната площадка;</p> <p>150 м преди оградата на водоизточника, покрай нея и 50 м след нея да се предвиди полагането на водонепропусклив пласт в конструкцията на противозамръзващия усилващ пласт, без това да увеличава неговата дебелина и дълбочина на полагане;</p> <p>При проектиране на преминаването покрай първа СОЗ да се предвиди технология, която ще гарантира запазване от каквито и да е било замърсявания и негативни повлиявания върху подпочвените води;</p> <p>От двете страни на ж.п. линия да се разположат стоманобетонни монолитни канавки по цялата дължина на преминаването покрай оградата на КИ „Владикин“, за да се предотврати инфилтрация на повърхностни води от ж.п. линия;</p>	<p>Неприложимо. КИ „Владикин“ е в обхвата на жп участък Костенец – Септември.</p>

Да се предприемат действия за отстраняване на евентуални негативни въздействия от ж.п. линия върху количественото и химичното състояние на водата от водоизточника.	
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.	Разработена е технология на строителство в участъка от жп линията в близост до ТК 2 и ТК 3 на „Сентрал парк 1“.
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	Изготвен е План за собствен мониторинг на находища за минерална вода „Момин проход“ и „Белово“, които са съгласувани със становище на БДИБР с изх. № ПУ-11-8 (8)/03.02.2022г. и становище на РЗИ-Софийска област с изх. № 25-126-1/29.07.2022 г. В плановете са поставени изисквания за честота и показатели, които да се изследват по време на строителните работи в района. Предвидена е технология за изграждане на тунелите, изкопите и мостовете, гарантираща опазване на качествено и количествено състояние на водоизточниците.
11. Да се проектира и реализира тампониране на водоносните зони, разкривани в тунелите.	В проектната документация за участъците Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември е предвидено уплътнително инжектиране с цел водоплътност в случай на водоприток от водонаситени зони в скалния масив.
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.	Изпълнява се
13. Да се направи точно маркиране на маршрутите за подходите към строителната площадка, за да се избегне допълнителното утъпкване на растителността.	Изпълнява се
14. Да не се допуска сеч на дървета извън полосата, предвидена за строителство.	Изпълнява се
15. Началото на строителните дейности да бъде извън размножителния сезон на повечето животински видове, който е от април до юни. Подходящо е тези дейности да започват рано напролет (месеци февруари-март), когато птиците и останалите животни не са заели гнездови и размножителни територии или през есента.	Изпълнява се
16. Проектите за рекултивация и възстановяване на нарушените площи от местообитания да включват местни видове - за горските съобщества видовете цер, благул, келяв габър, мъждрян и сребролистна липа, а за нарушените пасищни терени, респ. природни местообитания - валезийска власатка, садина, белизма, ежова главица.	В изпълнение на Мярка 16 в проектите за рекултивация е взето предвид изискването за използване на местни видове за залесяване и затревяване на подлежащите на възстановяване площи.
17. Мрежата за ограждане на трасето, преминаващо през защитените зони, да бъде с диаметър на окоето 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.	Съгласно изготвено Становище на експерт биолог, изпълняващо Мярка 17 от Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на МОСВ, е проектирано инсталирането на защитни мрежи с височина 3м с цел предотвратяване риска от сблъсък на летящи видове (птици и прилепи) и инсталиране на мрежа с височина 1м за предотвратяване преминаването на ровеци бозайници през жп линията. Към част Съоръжения на работния проект е разработена подчаст Предпазни огради в зоната на 33 „Голак“.
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.	В участъка от км 65+775 до км 66+990 (Лот 3) проектното трасе пресича 33 „Голак“ и съгласно Становище, изпълняващо Мярка 18 от Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на МОСВ са посочени местата, където са предвидени проходи за дребни животни.
19. Да бъдат извършени спасителни археологически разкопки на всички застрашени обекти, при констатиране на такива.	Изпълнява се наблюдение по време на строителството на обекта. При необходимост ще се извършат спасителни археологически разкопки на застрашени обекти.

20. Да се съблюдават определени маршрути и строителните дейности да се извършват през светлата част от деня, за участъците, които минават в близост до населените места.	Изпълнява се.
21. При работа над допустимите санитарни норми за шум и вибрации за защита на обслужващия персонал да се използват средства за индивидуална защита от шум и антивибрационни предпазни средства.	Има назначени правоспособни лица, които контролират използването при необходимост на средства за индивидуална защита от шум и антивибрационни предпазни средства.
22. Да се изпълнят допълнителни шумозащитни мерки при установени наднормени еквивалентни нива на шума, в резултат от проведените измервания и извършената оценка.	Изпълнява се.
23. Съхранението и употребата на опасните вещества и смеси да се извършва съгласно мерките за контрол на експозицията, посочени в ИЛБ и инструкциите за безопасна употреба, вкл. мерки при разливи, разсипване или разпрашаване	Изпълнява се. Спазват се мерките за контрол на експозицията, посочени в информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба.
24. Обслужването (поддръжка и ремонт) на машини и оборудване, на транспортна и товарителна/строителна и друга техника от железопътната инфраструктура, да се извършва на специализирани и обезопасени за целта места и ремонтни бази, като не се допускат разливи на горива и смазочни материали	Изпълнява се. Обслужването (поддръжка и ремонт) на машини и оборудване се извършва в специализирани сервиси.

Обща информация за физическото изпълнението на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

Предвид началния етап на започналите строителни дейности по трите лота, не са извършвани теренни огледи на обекта.

Проект: Модернизация на железопътен участък Волуяк - Драгоман", фаза 1

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Териториален обхват: РИОСВ-София, БДДР

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

Решение по ОВОС № 5-5/2016 г. на министъра на околната среда и водите за „Модернизация на железопътна линия София - Драгоман“, за участък „София - Петърч“ по алтернатива С1 (2010 г.) и за участък „Петърч - Драгоман“ по алтернатива А (варианти А и С, 2015 г.). с изграждане на нова гара Сливница върху съоръжения и запазване на трасето преминаващо през град Драгоман, без вариант D за скоростен байпас на град Драгоман

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ и БД

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
I. За фазата на проектиране:	
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 Закона за водите за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти.	Няма в отчетния период.
2. За участъците от железопътната линия, включително и за съпътстващите съоръжения, които попадат в район със значителен потенциален риск от наводнения с код BG1 APSFRIS041 „Река Искър и притоци в Софийското поле“ в териториалния обхват на „Дунавски район“ за басейново управление, да бъдат съобразени разработените програми от мерки, които ще бъдат част от Плана за управление на риска от наводнения.	Становище от БД „Дунавски район“ ще бъде изискано, преди издаване на Разрешение за строеж.
3. Да се изготви План за управление на строителни отпадъци, в съответствие със Закона за управление на отпадъците (ЗУО).	ПУСО за участъка Петърч – Драгоман е одобрен от Община Драгоман на 10.08.2022 г., от Община Сливница – на

	16.12.2022 и на 22.12.2022 и от Община Божурище – на 20.05.2022 г.
4. Да се разработи и представи в МЗ за становище акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения в населените места за конкретните ситуации по трасето - гр. София (кв. Триъгълника, кв. Надежда, кв. Модерно предградие, кв. Бакърена фабрика, ж.к. Обеля), гара Волуяк, град Костинброд, гара Петърч, град Сливница, град Драгоман.	Издадено е здравно заключение от МЗ (изх. № 92-122/16.08.2018г.) за оценка на инвестиционен проект за шумозащитни съоръжения по протежение на жп участък „гара Петърч – гара Драгоман“.
5. Да се изготви и съгласува с Регионална инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) София и БД Дунавски район План за управление на околната среда (ПУОС) и План за собствен мониторинг.	През отчетния период не е разработван акустичен проект.
6. Да бъде съгласуван инвестиционният проект с Министерство на културата на основание чл. 83 и по реда на чл. 84 от Закона за културното наследство поради наличие на недвижими културни ценности в близост до железопътната линия.	По данни на Бенефициента ПУОС и План за собствен мониторинг са съгласувани от РИОСВ София с писмо изх. № 3756/18.04.2022 г. и от БД Дунавски район – с писмо изх. № РД-01-70/05.01.2022 г. Не са представени данни за съгласуване на проекта с Министерство на културата на основание чл. 83 и по реда на чл. 84 от Закона за културното наследство.
7. Да бъдат осигурени необходимите, съгласно нормативните изисквания, пешеходни надземни преминавания, достъпни за хора с увреждания и безопасни железопътни прелези.	Пешеходни надлези (пасарелки) са проектирани съгласно нормативните изисквания. Проектите са одобрени от МРРБ (за участъка Петърч – Драгоман през 2019, а за участъка Волуяк – Петърч – през 2024). Изготвени са проекти за рехабилитиране на железопътните прелези.
II. Преди и по време на строителството:	
1. Преди започване на строителството на съответните участъци от линия „София - Драгоман“, в които се предвижда извършване на земни работи с взривни вещества, възложителят/операторът следва да подаде уведомление за инвестиционно предложение в РИОСВ - София, по реда на глава шеста от ЗООС. В случаите на предприятия/съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, възложителят/операторът представя и уведомление за класификация и оценка по чл. 99б от ЗООС, с цел оценка и потвърждаване на безопасните разстояния до обекти по чл. 104, ал. 4, т. 1 и 2 на ЗООС и при необходимост предприема допълнителни технически мерки за ограничаване на идентифицираните рискове за човешко здраве или околната среда.	Неприложимо
2. Да се предвидят и изпълнят рекултивационни дейности на нарушени терени в сервитута на железопътната линия, на откоси на насипи и изкопи по трасето на линията, както и на местата за временно съхранение на насипни материали и отпадъци от строителството, при използване на отнетия от терените за строителство и депониран хумусен пласт на почвата.	Не са изпълнявани рекултивационни дейности.
3. Преди реализацията на ИП, да бъдат проведени теренни проучвания, свързани с издирване на археологически обекти по одобреното трасе.	При проведените теренни проучвания, свързани с издирване на археологически обекти са установени и проучени 8 археологически обекта.
4. Да се провежда наблюдение от археолози в процеса на строителните дейности за недопускане разрушаване на археологически обекти	Не са стартирали строителните дейности.
5. Преди започване на строителството да се класифицират отпадъците, които ще се генерират по време на строителството и експлоатацията на обекта, по реда на Наредба № 2 за класификация на отпадъците.	В края на 2022 г. в РИОСВ София са внесени работни листове за класифициране на отпадъците преди започване на строителството – участък Петърч – Драгоман (РС за участъка Волуяк – Петърч е от 2024 г.)
6. Образованите отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъци.	Няма извършено строителство.

7. Образованите отпадъци да се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.	Изпълнителят по ОП 2 има сключени договори за транспорт и последващо третиране на отпадъци от края на 2022 г.
8. На строителните площадки да се осигури наличие на подходящ абсорбент за почистване на евентуални разливи на смазочни масла, антифриз и др. опасни вещества	Няма извършено строителство.
9. Проектираните шумозащитни съоръжения да се изградят по време на строителството, преди въвеждане в експлоатация на железопътната линия.	Няма извършено строителство.
10. Да не се изграждат временни пътища, площадки за депониране на хумуса и за складиране на строителни материали в границите на защитени зони BG0000322 „Драгоман“ и BG0002001 „Раяновци“	Не са изградени временни пътища и площадки за депониране на хумус и за складиране на строителни материали.
11. За участъка, в който железопътната линия преминава по границите на защитена зона BG0000322 „Драгоман“ в зависимост от техническите възможности да бъдат изградени проходи с размери не по-малко от 2 x 2 м за осигуряване на миграцията на дребни животни, които да бъдат съобразени с проходните съоръжения на „Път 1-8 „Калотина-СОП“. Местоположението и размерите на проходните съоръжения да бъдат съгласувани с РИОСВ- София	Няма извършено строителство.
12. Да се предвиди обезопасяване на новоизградената и/или реконструирана електропреносна мрежа с оглед редуциране на вероятността за инциденти с птици	Няма извършено строителство.
13. 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 оздравителни мерки в предвидените случаи 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 РИОСВ - София.	В отчетния период не са изготвени такива оценки. Преди започване на строителството, възложителят ще изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, която ще бъде представена на РИОСВ-София.
IV. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 6 от Закона за опазване на околната среда.	
1. Контрол върху местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци - при сухо и ветровито време да се омокрят, за да се намалят неорганизираните емисии на прах.	Няма извършено строителство.
2. Почистване на местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци.	Няма извършено строителство.
3. Недопускане попадане на изкопни материали в долове, оврази и корита на реки при изграждане на мостове водостоци, с цел запазване на тяхната проводимост.	Няма извършено строителство.
4. Своевременно уведомяване на компетентните органи при възникване на аварии с разливи на гориво-смазочни материали или други химични вещества.	Няма извършено строителство.
5. Да се предвиди за участъците от железопътната линия в непосредствена близост до СОЗ (каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон“), както и при преминаване на линията през II и III пояс на СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, конструкцията на долното строене на ж.п. линия да бъде изпълнена с използване на геотекстил, включително и под канавките за дъждовни води, с цел недопускане инфилтрация на замърсени води в дълбочина.	В Техническия проект е предвидено за участъците от жп линията, преминаващи в близост до СОЗ на каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон, конструкцията на долното строене да бъде изпълнена съгласно мярката.
6. Да се предвиди извеждане на дъждовните води, попадащи върху трасето, така че да не се насочват към СОЗ на каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон“. Мярката да се приложи и за всички останали водоизточници за питейно-	Техническият проект е съобразен с изискването, така че дъждовните води, попадащи върху трасето да не се насочват към СОЗ на каптаж „Сръбляка“ и каптаж и дренаж „17-ти кантон“.

битово водоснабдяване през II и III пояс на СОЗ, на които преминава трасето	
7. Да не се допускат разливи на горива и смазочни масла.	Преди стартиране на строителните дейности ще бъдат проведени обучение на персонала за работа с опасни химични вещества и нефтопродукти и за мерките за действие при разливи.
8. Да се определят площадки за разделно събиране на земната маса и хумуса при изпълнение на изкопно- насипните работи.	Ще бъдат определени преди започване на строителството.
9. Разработване на проект за рекултивация чрез използване на съхранения хумус за изграждане и подобряване на ландшафта около трасето.	Не са разработени проекти за рекултивация.
10. Отнемане и съхранение на хумуса по продължение на трасето на определени за целта места.	Няма извършено строителство.
11. Изпълнение на проект за рекултивация на временни площадки и пътища, и укрепване на откоси.	Няма.
12. За транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни маси по време на строителство да се използва само изграждащото се трасе и съществуващи пътища.	Няма извършено строителство.
13. Да не се разкриват съпътстващи строителството строителни площадки и паркинги за строителната механизация и транспортните коли извън сервитута на трасето, с цел да не се засягат допълнителни площи.	Няма разкрити съпътстващи строителни площадки
14. При строителството на моста над р. Сливнишка разчистването на крайбрежната растителност да обхваща само конкретните площи за строителство.	Неприложимо. Не е започнало строителство в участъка.
15. За предотвратяване възникването на ерозионни процеси при високи откоси да бъде предвидено своевременно укрепване на откосите с подходящи тревни и храстови видове.	
16. Да не се допуска преминаване на транспортна и строителна техника в реките.	В проекта е предвидено полагане на органична мрежа.
17. Проектиране и изграждане на входа и изхода на мостовите съоръжения на заграждения, които да насочват херпетофауната към реките.	Няма извършено строителство.
18. Недопускане на замърсяване на речните корита със строителни отпадъци.	Няма извършено строителство. Загражденията ще се изпълнят в по-напреднал етап от строителството на жп участъка.
19. Дейностите по изсичане на съществуващата дървесна и храстова растителност в сервитута на ж.п. линия да се провеждат извън размножителния период (април - юни) на животните.	Няма извършено строителство.
20. Усвояването на терените за строителство (изкопни дейности) да започват извън периода на гнездене и отглеждане на малките при птиците (април - юни).	Няма извършено строителство.
21. Да се проектира шумозащитно съоръжение от дясно на ж.п. трасе при км 33+700. Проектът да бъде изработен след консултация с орнитолог, при условие, че не е изградено предвиденото съоръжение в дясно на Път 1-8 „Калотина - СОП“ (от км 19+500 до км 22+000 по километража на ИП за модернизация на Път 1-8). При проектиране на прозрачно съоръжение, същото да бъде маркирано така, че да е видимо от прелитащите птици (например със силуети на грабливи птици).	Няма извършено строителство. При достигане на етапа от строителството на жп участъка, когато предстои изграждането на шумозащитни съоръжения, ще бъде преценено дали е необходимо изграждането на такова (в случай че не е изградено предвиденото съоръжение в дясно на Път 1-8 „Калотина - СОП“) и респ. ще бъде направена консултация с орнитолог.
22. Употребата на опасни вещества и смеси, в т.ч. на взривни вещества да се извършва в съответствие с мерките за 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.	Няма извършено строителство.

23. В участъците от трасето през и покрай обекти с нормиран шумов режим, строителната дейност да се извършва само през дневния период.	Няма извършено строителство.
24. Маршрутите на движение за обслужващия строителството автомобилен транспорт да се съгласуват със съответните общини.	За участъка Петърч – Драгоман маршрутите са съгласувани със съответните общини през 2022 г. За участъка Волуяк – Петърч няма издадено разрешение за строеж през отчетния период.
25. Да се разработи ландшафтно- устройствен проект в гаровите райони	Разработен е проект само за гара Сливница
26. Да не се допуска изхвърлянето на опасни и битови и хранителни отпадъци, които водят до замърсяване на почвите и растителността или до инциденти с животни.	Няма извършено строителство.
27. В проектите за ландшафтно устройство да се предвидят местни растителни видове.	В проектите за ландшафтно устройство са предвидени местни растителни видове.
28. Да не се допуска разширяване на обхвата на строителните работи извън определените граници на строителния обект.	През отчетния период няма разширяване на обхвата на строителните работи.

Обща информация за физическото изпълнение на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

Проектът е включен в ОПТТИ 2014-2020 с пето изменение на програмата от 2020г. В отчетния период проектът е на етап подготвителни работи, не е започнало същинското му физическо изпълнение, поради което не са извършвани теренни огледи.

Проект: Модернизация на железопътната линия София-Перник-Радомир-Гюешево-граница с Република - "Модернизация на железопътен участък Перник - Радомир", фаза 1

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Териториален обхват: РИОСВ-София, БДДР, БДЗБР

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

Съгласно Решение №3-ПР/2016 г. на МОСВ е постановено „да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Модернизация на железопътната линия София – Перник - Радомир“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони“.

Решение по ОВОС № СО-01-01/2024 г. на министъра на околната среда и водите за „Модернизация на железопътна линия Радомир – Гюешево – граница с Република Македония“ (издадено извън отчетния период, поради което по-долу е дадено изпълнение на мерките и условията по Решение №3-ПР/2016 г. на МОСВ) .

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
1. При реализирането на предложението да се спазват мерките, заложи в ПУРБ на „Дунавски район“ в програми 7.1.3, 7.1.5.1, 7.1.6 за опазване на повърхностните и подземни води от замърсяване.	<p>В Техническия проект в част „Екология“ са заложи следните мерки:</p> <p>През етапа на строителство и експлоатация на жп линията при спазване на мерките в Програма 7.1.5.1 и забраните в чл. 118, ал. 1, т. 2, 3, 4 и 5 от ЗВ не се предвижда:</p> <ul style="list-style-type: none"> -обезвреждане, включително депониране на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземни води; -други дейности, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; - използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води. <p>При изграждането на трасето ще се използват стоманобетонни и дървени траверси. Отводняването ще се изпълнява посредством напречни и надлъжни съоръжения, като канавките са сглобяеми, зидани или необлицовани и на места са комбинирани с подпорни и облицовъчни стени.</p>

	<p>По цялата дължина на железния път ще се изградят стоманобетонни канавки. Отводняването в гарите се осъществява надлъжно с дренажна система, шахти и отводнителни канавки. Отводняването на пероните е с надлъжни линейни отводнителни, които се заустват в колекторна тръба и от там водата се отвежда извън железния път.</p> <p>Железопътната линия в участъка София-Владая преминава през 3-ти пояс на СОЗ-257/15.06.2010 г. около водоизточник на подземни води – тръбен кладенец на БК “Горна Баня” ООД.</p> <p>В обхвата на СОЗ, всички дейности ще са съобразени със забраните и ограниченията от Приложение №2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба №3/2000 г. за СОЗ както и изискванията на Заповед №СОЗ-257/15.06.2010 г. за учредяване на СОЗ около водоизточник на подземни води – тръбен кладенец на БК “Горна Баня” ООД. Ще се осъществява контрол за спазването на охранителния и ограничителния режим в границите на СОЗ и контрол по изпълнение на условията от решенията по ОВОС, разрешителните по ЗВ и ЗООС, Заповедта за определяне на СОЗ и др. нормативни документи, съгласно мерките в Програма 7.1.3. В границите на СОЗ трасето следва съществуващото положение и през етапите на строителство и експлоатация няма да се нарушават забраните за пряко отвеждане на води, съдържащи опасни и вредни вещества в подземните води, както и ограниченията за дейности, които нарушават целостта на непроницаемия пласт над подземния воден обект. За складиране на земни маси се предвижда да се използват гаровите площадки</p>
<p>2. Да се спазват мерките за опазване на подземните води от замърсяване, като се вземат предвид забраните в чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, 4 и 5 от Закона за водите при модернизацията на железопътната линия.</p>	<p>В Техническия проект в част „Екология“ са заложили следните мерки:</p> <p>През етапа на строителство и експлоатация на жп линията при спазване на мерките в Програма 7.1.5.1 и забраните в чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, 4 и 5 от ЗВ не се предвижда:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обезвреждане, включително депониране на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземни води; - други дейности, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; - използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води. <p>При изграждането на трасето ще се използват стоманобетонни и дървени траверси. Отводняването ще се изпълнява посредством напречни и надлъжни съоръжения, като канавките са сглобяеми, зидани или необлицовани и на места са комбинирани с подпорни и облицовъчни стени. По цялата дължина на железния път ще се изградят стоманобетонни канавки. Отводняването в гарите се осъществява надлъжно с дренажна система, шахти и отводнителни канавки. Отводняването на пероните е с надлъжни линейни отводнителни, които се заустват в колекторна тръба и от там водата се отвежда извън железния път.</p>
<p>3. При засягане на пояси II и III на санитарно-охранителни зони по време на реализация и експлоатация на ИП, всички дейности да бъдат съобразени със забраните и ограниченията от Приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно - охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно – битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.</p>	<p>Железопътната линия в участъка София-Владая преминава през 3-ти пояс на СОЗ-257/15.06.2010 г. около водоизточник на подземни води – тръбен кладенец на БК “Горна Баня” ООД.</p> <p>В обхвата на СОЗ, всички дейности ще са съобразени със забраните и ограниченията от Приложение №2 към чл. 10, ал. 1 от Наредба №3/2000 г. за СОЗ както и изискванията на Заповед №СОЗ-257/15.06.2010 г. за учредяване на СОЗ около водоизточник на подземни води – тръбен кладенец на БК “Горна Баня” ООД. Ще се осъществява контрол за спазването на охранителния и ограничителния режим в границите на СОЗ и контрол по изпълнение на условията от решенията по ОВОС, разрешителните по ЗВ и ЗООС, Заповедта за определяне на СОЗ и др. нормативни документи, съгласно мерките в Програма 7.1.3. В границите на СОЗ трасето следва съществуващото положение и през етапите на строителство и експлоатация няма да се нарушават забраните за пряко отвеждане на води, съдържащи опасни и вредни вещества в подземните води, както и ограниченията за дейности, които нарушават целостта на непроницаемия пласт над подземния воден обект. За складиране на земни маси се предвижда да се използват гаровите площадки.</p>

<p>4. При засягане на водни обекти от предвидените дейности при изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти - акведукти, мостове, преносни мрежи и проводни, по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от Закона за водите, е необходимо провеждане на процедура за издаване на разрешително за ползване на воден обект за всяко пресичане на повърхностен воден обект.</p>	<p>В периода 2020 – 2022 г са издадени четири разрешения за ползване на водни обекти, както следва :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Разрешително № 42170506/20.07.22г. за мост на км 42+895; 2. Разрешително № 42170507/28.06.22г. за мост на км. 41+253; 3. Разрешително № 42170505/24.06.22г. за мост на км. 40+336; 4. Разрешително № 42170511/20.07.22г. за мост на км 37+807; <p>Подадени са още четири Заявления за издаване на разрешения за ползване на водни обекти за мостове на км 16+000, 24+960, 32+424, 39+578.</p>
<p>5. За формираните при прокарането на тунелите руднични води съгласно чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите е необходимо провеждане на процедура по издаване на разрешително за ползване на воден обект с цел зауставане на отпадъчни води в повърхностни води</p>	<p>Няма информация за начина на изпълнение на условието</p>
<p>6. На всички етапи от планирането, проектирането, строежа и поддръжката на предвидените съоръжения да се предвидят мерки, обезопасяващи подземните и повърхностните води от замърсяване в изпълнение на изискванията на чл. 156а, ал. 1 от Закона за водите.</p>	<p>В Техническия проект в част „Екология“ са заложили следните мерки:</p> <p>През етапа на строителство и експлоатация на жп линията при спазване на мерките в Програма 7.1.5.1 и забраните в чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, 4 и 5 от ЗВ не се предвижда:</p> <ul style="list-style-type: none"> - обезвреждане, включително депониране на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземни води; - други дейности, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; - използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води
<p>7. За участъците от железопътната линия, които попадат в район със значителен потенциален риск от наводнения в териториалния обхват на „Западнобеломорски район“ за басейново управление да бъдат съобразени разработените програми от мерки, които ще бъдат част от Плана за управление на риска от наводнения</p>	<p>Проектът е изработен в съответствие с ПУРН. Всички съоръжения са оразмерени за предвидените водни количества.</p>
<p>8. Във фазата на проектиране да се разработи акустичен проект за шумозащитни екрани за урбанизираните територии, който да се съгласува със съответния компетентен орган и изпълни по време на строителството, с цел недопускане надвишаването на граничните стойности на шумовите нива за тези територии.</p>	<p>С писмо изх. № 26-00-256/19.04.2018г. Министерство на здравеопазването е издало Заключение за оценка на инвестиционен проект за съгласуване на Акустичния проект.</p>
<p>9. След извършване на модернизацията на линията и достигане на предвидените максимални скорости на движение на влаковете, да се извършат съответните контролни измервания на шумовото ниво в най-близките жилищни сгради и райони за доказване акустичната ефективност на изпълнените съоръжения.</p>	<p>На фаза строителство</p>
<p>10. В случай на надвишаване на граничните стойности на еквивалентните нива на шум , да се проектират, съгласуват със съответния компетентен орган и осъществят допълнителни шумозащитни мероприятия.</p>	<p>През етапа на строителство основен източник на шум и вибрации е строителната техника, като нейното въздействие ще бъде ограничено във времето.</p> <p>Основен рисков фактор през периода на експлоатация е шума. Засегнати са най-близко разположените до жп линията населени места - София, Владая, Драгичево, Перник, Радомир, както и някои по-малки населени места.</p> <p>За смекчаване на въздействията е разработен Акустичен проект за изграждане на шумозащитни екрани от бетон и експедирана глина с височина 4,00 m над земната повърхност, което ще намали нивата на генериран шум до допустимите норми, особено на нива партер и първи етаж. Подробно описание на дейностите по шумозащитна и разположението на местата за изграждане на шумозащитни екрани е представено в Част “Шумозащита”. След завършване на модернизацията на линията и провеждане на контролни измервания на шумовото ниво, при</p>

	надвишаване на граничните стойности на еквивалентните нива на шум, ще се осъществят допълнителни шумозащитни мероприятия. Част“ Шумозащита“ е съгласувана с Министерство на здравеопазване.
11. Преди началото на строителството за отсечките извън съществуващата железопътна линия да се проведат предварителни археологически проучвания в сервитута на трасето и терените, предвидени за помощни съоръжения, съгласно изискванията на чл.161, ал.1 от ЗКН	През 2016г. е сключен договор с НАИМ- БАН за извършване на теренни проучвания за издирване на археологически обекти по протежение на жп линия София – Перник – Радомир. В резултат на извършеното теренно проучване е изготвен Научен доклад, който е изпратен в НИНКН.
12. Да се извърши рекултивация на нарушените терени, засегнати от временните обекти при строителството на инвестиционното предложение.	-

Обща информация за физическото изпълнение на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

В отчетния период проектът е на етап подготвителни работи, не е започнало същинското му физическо изпълнение, поради което не са извършвани теренни огледи.

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

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

Бенефициент: АПИ

Териториален обхват: РИОСВ-София, РИОСВ-Благоевград, БДЗБР

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

- 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 пунктир 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 пунктир; за участък М5 - от км 401 +000 до км 404+500 по вариант лилав пунктир, от км 404+500 до км 408+000 по кафяв вариант, от км 408+000 до км 410+500 по вариант лилав пунктир, от км 410+500 до км 422+800 по зелен вариант и от км 422+800 до ГКПП Кулата по кафяв вариант.,

- 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);

- 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“;

- 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“.

Предвид отчетения напредък на проекта към 31.12.2019г., по-долу разглеждането на мерките за оценявания период 01.01.2020г. до 31.12.2022г. се разделя по следния начин: за Лот 3.1. вкл. тунел „Железница“ - етап строителство и експлоатация (съгласно Решение по ОВОС № 1-1/2008 г., Решение № 28-ПР/2009 г. и Решение № 5-ПР/2015 г.); за Лот 3.3. - етап експлоатация (съгласно Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. и Решение № 6-ПР/2015 г. – не съдържа мерки за етап експлоатация); 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.

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ	
Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
Решение по ОВОС №1-1/2008 г. - за Лот 3.1. вкл. тунел „Железница“ и за Лот 3.3.	
III. Етап строителство и преди въвеждане в експлоатация	
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
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 № 07-07 - 12.08.2020 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград
36. Да не се допусне намеса по какъвто и да е строителен начин (вкл. обслужващи пътища и депонирани 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 № 07-07 - 12.08.2020 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград
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 ЗТ.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград
38. При установяване на обекти (следи от обекти) на културното и историческо наследство, да се преустановят на съответното място строителните работи и се сигнализират съответните компетентни органи (музеите в София, Дупница, Благоевград).	Няма информация за изпълнение на условието
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 № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград
40. Да се осигури монтирането на химически тоалетни, които да бъдат използвани при строителството на отделните участъци от трасето на АМ.	Няма информация за изпълнение на условието
41. Образуваните отпадъци 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, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград
42. Да се представят в РИОСВ София и Благоевград копия от издадените разрешителни за водоземане и/или ползване на воден обект.	Няма информация за изпълнение на условието
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.	Няма информация за изпълнение на условието
IV. По време на експлоатация и извеждане от експлоатация	
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.	Условието е изпълнено
45. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при необходимост да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на противощумни огради, залесяване и др.	Няма информация за изпълнение на условието
46. Отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл.12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.	Няма информация за изпълнение на условието

Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ - София и РИОСВ - Благоевград в срок до един месец след сключването им.	
47. Да не се допуска не обезопасено складиране на сол, луга и други препарати за зимно обезопасяване на пътя в обхвата на санитарно-охранителни зони на питейни и минерални водоизточници и в близост до открити водни течения.	Няма информация за изпълнение на условието
V. Мерки по чл.96, ал.1, т.6 от ЗООС	
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.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07 - 12.08.2020 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград През 2022 г. не са извършвани строителни дейности и мярката е неприложима
13. Да се осигури запазването на хумусния пласт при строителството на отделните участъци на АМ.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград
14. Да се осигури покриването с хумус и укрепването биологически на нескални откоси на изкопите и насипите в отделните участъци от трасето.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград
15. При строителството на отделните участъци от АМ да не се допуска провокиране на склонови процеси като свлачища, срутища и др.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград
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 3.1, потвърдено с КП № 07-07 - 12.08.2020 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград През 2022 г. не са извършвани строителни дейности и мярката е неприложима.
17. Да не се допуска извънгабаритно товарене на МПС с насипни товари и без покритие	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07 - 12.08.2020 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград През 2022 г. не са извършвани строителни дейности и мярката е неприложима.
19. Да не се допуска разливи на горива и ГСМ.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07 - 12.08.2020 г. на РИОСВ – Благоевград
Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/2009 г. – за Лот 3.1	
III. По време на строителството	
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, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград
Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 5-ПР/2015 г. – за Лот 3.1	
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	От двете страни на река Струма (пред и след мостовото съоръжение) сервитутът е ограничен с телена оградна мрежа, закопана в земята за ограничаване достъпа на дребни животни и влечуги. Тунел „Железница“ попада в обхвата на защитена зона „Орановски пролом - Лешко“. В отсечката от км 368+720 до км 369+000, двустранно са проектирани мрежи с отвор 5X5 мм и височина 1500 мм, вкопани в земята на 150 мм и комбинирана нагоре с метална мрежа 50 см.

<p>подходящи местообитания при спазване на изискванията на Наредба 8 от 12.12.2003 г.</p>	<p>Съгласно решението по ОВОС чувствителните места на херпетофауната е от км 368+900 до км 371+400 и около порталите на тунела, поради тази причина двустранно в обхвата на магистралата указан по-горе се поставени такива мрежи.</p> <p>Допълнителен проход под магистралата в този участък е проектиран тръбен водосток ф100на обслужващия път при км 0+067</p> <p>От км 369+000 до км 370+400: Двустранно са изпълнени мрежи с отвор 5x5 мм и височина 1500 мм, вкопани в земята на 150 мм и комбинирана нагоре с метална мрежа 50 см. През 2022 г. към вток и отток на многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни, а именно: тръбен водосток ф150 при км 369+090; тръбен водосток ф150 при км 369+740; правоъгълен водосток 200/200 при км 369+920; тръбен водосток ф150 при км 370+060 и тръбен водосток ф150 при км 370+240, са осигурени подходи от ръчно подреден ломен камък за преминаване.</p>
<p>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.</p>	<p>През 2021 г., в зоната на съоръжението – мост над р. Струма, е монтирана мрежа за птици при пресичането на р. Струма - 408 м.</p> <p>Условието е изпълнено, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград</p> <p>Условието е изпълнено, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград</p>
<p>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.</p>	<p>Условието е изпълнено, потвърдено с КП № 04-07 - 07.10.2021 г. на РИОСВ – Благоевград</p> <p>Условието е изпълнено, потвърдено с КП № 09-07 - 26.09.2022 г. на РИОСВ – Благоевград</p>
<p>14. Тъй като в ПУРБ на ЗБР за БУ (2010-2015 г.) не са разписани конкретни забрани за дейностите, предмет на инвестиционното предложение по отношение на повърхностните и подземните водни тела, с оглед изпълнение на заложените цели за водните тела е необходимо при проектиране на предвидените съоръжения да се предприемат мерки, обезопасяващи водите в подземните водни тела от замърсяване в процеса на изграждането и експлоатацията им</p>	<p>Участъкът е приет с ДПК съгласно Заповеди №РД-19-236/17.02.2022 г., РД-19-227/04.05.2022 г. и въведен в експлоатация. Тунел „Железница“ е приет с ДПК съгласно Заповед №РД-19-81/16.02.2024 г. и е въведен в експлоатация, без забележки.</p>
<p>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.</p>	<p>Условието е изпълнено. Издадени са разрешителни за ползване на воден обект:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Разрешително №6/12.08.2019 год.; 2. Разрешително №7/12.08.2019 год.; 3. Разрешително №8/07.10.2019 год. издадени от Кмета на община Симитли; 4. Разрешително №42170470/16.08.2019 год.; 5. Разрешително №42170468/30.07.2019 год. 6. Разрешително №42170484/06.10.2020 год
<p>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 6-ПР/2015 г. - за Лот 3.3. – не съдържа мерки за етап експлоатация</p>	

Обща информация за физическото изпълнението на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

Теренни огледи на обекта, направени на 31.10.2024г.: Направени са огледи в района на тунел Железница, моста над р. Струма от км 366+000 до км 366+720 и изградената мрежа за птици при пресичането на р. Струма, тръбни водостоци и площадка за хеликоптери. Около моста на р. Струма е изградена телена оградна мрежа, закопана в земята за ограничаване достъпа на дребни животни и влечуги, поставени мрежи около порталите на тунела, двустранно в обхвата на магистралата и др.



Снимков материал: Тунел Железница (северна страна)





Снимков материал: Мост над р. Струма от км 366+000 до км 366+720 - мрежа за птици при пресичането на р. Струма - 408 м.



Снимков материал: предпазни огради



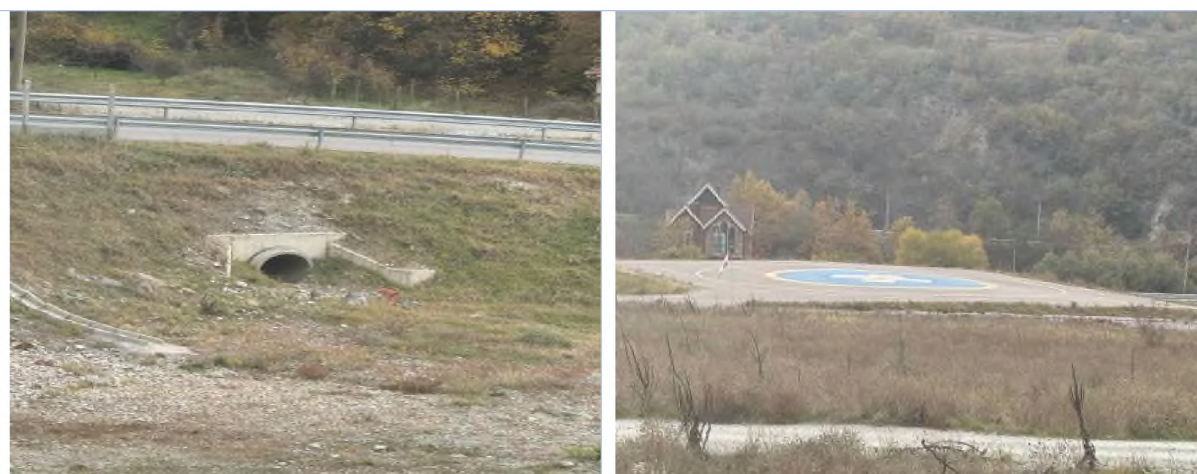
Снимков материал: предпазни огради около моста на р. Струма за ограничаване достъпа на дребни животни и влечуги



Снимков материал: Тунел Железница (южна страна) около порталите на тунела, двустранно в обхвата на магистралата - мрежи



Снимков материал: тръбни водостоци по трасето на АМ „Струма“



Снимков материал: Тръбен водосток при км 0+067 на обслужващ тунелен път при южния портал на тунел „Железница“. Площадка за хеликоптери

Проект: Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“ по протежение на Път 1-8 “Калотина - Софийски околновръстен път. Проект АМ Европа от км 15+500 до км 32+447.20

Бенефициент: АПИ

Териториален обхват: РИОСВ-София

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

Решение по ОВОС № 5-3/2013 г. на МОСВ за инвестиционно предложение за „Модернизация на Път 1-8 „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”

Предвид липсата на информация за изпълнение на условията и мерките, по – долу е дадено изпълнението само реализираните мерки срещу фрагментация в защитени зони, съгласно информация от бенефициента.

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
<p>6. В участъка на пътя от км 19+000 до км 22+000, намиращ се в близост до Алдомировското блато да бъдат проектирани и изпълнени следните съоръжения:</p> <p>6.1. Мрежи от двете страни на пътя с височина 4 м, с цел предотвратяване на сблъсъци на птици и прилепи с транспортни средства и намаляване на въздействието смъртност за видовете; В този участък да се монтират допълнителни ограждения - мрежи с по-малко око (1-2 см) и височина не по-малко от 50 см за опазване на видовете лалугер и пъстър пор.</p>	<p>Проектирани и изпълнени:</p> <p>Телена оградна мрежа за животни с променлива геометрия/размер е изградена за целия участък от км 15+500 до км 32+447, в ляво и дясно,</p> <p>Мрежи за птици от км 19+000 до км 22+000 в л/д, реализирана в изпълнение на условия постановени в Решение по ОВОС 5-3/2013 г. Мрежите са от двете страни на пътя с височина 4 м, с цел предотвратяване на сблъсъци на птици и прилепи с транспортни средства и намаляване на въздействието смъртност за видовете; В този участък по изискване на решението, е препоръчано да се монтират допълнителни ограждения - мрежи с по малко око (1-2 см) и височина не по малко от 50 см за опазване на видовете лалугер и пъстър пор.</p>
<p>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 1.5м x 1.5м, 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.</p>	<p>Проектирани и изпълнени предпазни проходи за животни – 3 бр; представляващи правоъгълни водостоци L=150/150, с дължина 30 м. – 31 м при км 20+200; 20+800 и 21+420, са реализирани в изпълнение на условия постановени в Решение по ОВОС 5-3/2013 г. – с цел преминаване на земноводни, влечуги, дребни и средни бозайници. Водостоците са оборудвани със суха част за преминаване на сухоземни животни и влажна част, която да осигурява хидравлична връзка на Алдомировското блато със съседните територии;</p> <p>Шумозащитни стени, от км 20+000 до км 21+000 ляво; Комбинирана с мрежа за птици с височина Н=2.0м</p>
<p>Мерки</p> <p>14. Изграждане на шумозащитни средства за следните обекти:</p> <p>- гр. Драгоман - червен вариант; екранни стени от ляво и от дясно на пътното трасе, в участъка от около км 13.000 до около км 15.000;</p>	<p>Проектирани и изпълнени шумозащитни стени по протежение на трасето в близост до къщи от урбанизираната територия на гр. Драгоман, от км 15+630 до км 15+780 ляво; с височина 3 м</p>

Обща информация за физическото изпълнението на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

Теренни огледи на обекта, направени на 07.11.2024г.: Направени са огледи на изградените оградни съоръжения по трасето на магистралата.



Снимков материал: АМ Европа - телена оградна мрежа за животни за целия участък, в ляво и дясно



Снимков материал: изградени съоръжения на пътен възел на АМ при км 21+004, землище с. Алдомировци



Снимков материал: АМ Европа - мрежи за птици и места с компрометирани участъци



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

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

Териториален обхват: РИОСВ-София

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

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

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

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

В началото на отчетния период обектът е въведен в експлоатация, поради което по-долу са разгледани само условията за етап експлоатация.

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО № ЕО-12/2014 г	
1. Да се спазват условията, поставени в Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите.	Условията са изпълнени съгласно указанията и не са установени нарушения
Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на МОСВ	
8. След реализация на инвестиционното предложение (в процеса на експлоатация) да се извършат измервания по параметър „обща вибрации“ за подземния участък от трасето, преминаващ под комплекса на Медицинска академия. При необходимост да бъдат предприети съответни мерки за намаляване на въздействието.	Условията са изпълнени съгласно указанията и не са установени нарушения.

Обща информация за физическото изпълнение на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

Териториален обхват: РИОСВ-София

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

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

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

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

В началото на отчетния период обектът е въведен в експлоатация, поради което по-долу са разгледани само условията за етап експлоатация.

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на МОСВ	Условията са изпълнени съгласно указанията и не са установени нарушения.
Решение по ОВОС № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите	
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 съоръжения по време на експлоатацията на метродепото.	Условията са изпълнени съгласно указанията и не са установени нарушения
11. За недопускане постъпването на аерозоли и парогазови замърсители в атмосферния въздух при камерното боядисване	Условията са изпълнени съгласно указанията и не са установени нарушения

<p>на вагоните, препоръчително е в технологичните указания да се въведе забрана за провеждане на камерно боядисване в случай на неизправност на филтърните съоръжения и пълното им окомплектоване с ефективни филтри, съобразно състава на съответните бои и покрития.</p>	
<p>12. Да се осигури недопускане на наднормено шумово замърсяване в отделните части на денонощието чрез изпълнение на следното:</p> <ul style="list-style-type: none">• Обектът да бъде въведен в експлоатация и да се експлоатира само при условие, че стойностите от извършените при приемането му и при последващата му експлоатация измервания на нива на шум са в съответствие с изискванията на Наредба № 6 от 26 юни 2006 г.	<p>Условията са изпълнени съгласно указанията и не са установени нарушения</p>

Обща информация за физическото изпълнението на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

Направени са на 11.11.2024г. теренни огледи на метростанциите в София, част от линия 3, Етап I - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница и Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница-жк Овча купел - Околовръстен път.



Снимков материал: метростанция от линия 3, Етап I - участък „бул. Владимир Вазов - ЦГЧ - ул. Житница

Проект: Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии - за проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“

Бенефициент: ДП НКЖИ

Териториален обхват: РИОСВ-София

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

За проекта няма издадено самостоятелно решение по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР.

Предвидените дейности по проекта, попадат в обхвата на Решение по ОВОС № СО-03-02/2014г. на Директора на РИОСВ – София за „Развитие на железопътен възел София“. Предвид това са разгледани конкретни условия и мерки относими към проекта

В началото на отчетния период обектът е въведен в експлоатация, поради което по-долу са разгледани само условията за етап експлоатация.

Проверки/нарушения: В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
Решение по ОВОС № СО-03-02/2014г. на Директора на РИОСВ – София	
I.6. Генерираните отпадъци да се третират съгласно чл. 8, ал. 1 от ЗУО.	За гарови комплекси Подуяне и Казичене-Изпълнено. Няма установени нарушения. За гаров комплекс Искър – в процес на изпълнение. Няма установени нарушения.
I.7. Преди началото на строителството да се изготви план за управление на строителните отпадъци съгласно чл. 11, ал. 1 от ЗУО.	Изпълнено. Няма установени нарушения.
I.8. Преди въвеждане на обекта в редовна експлоатация възложителят трябва да извърши класификация на образуваните отпадъци.	За гарови комплекси Подуяне и Казичене-Изпълнено. Няма установени нарушения. За гаров комплекс Искър – в процес на изпълнение. Няма установени нарушения.
IV.8. Строителната дейност да се извършва само през дневния период при добра организация	За гарови комплекси Подуяне и Казичене-Изпълнено. Няма установени нарушения. За гаров комплекс Искър – в процес на изпълнение. Няма установени нарушения.
IV.15. Организиране на дейностите за ограничаване на „комуникационни риск“ за населението.	За гарови комплекси Подуяне и Казичене-Изпълнено. Няма установени нарушения. За гаров комплекс Искър – в процес на изпълнение. Няма установени нарушения.

Обща информация за физическото изпълнението на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

Теренни огледи на обекта: На 05.11.2024г. са направени обходи на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора, като при гара Нова Загора дейностите по реконструкция на комплекса продължават. На 08.11.2024г. е направен обход на гаров комплекс Карнобат, където остават довършителни работи по ландшафтно оформяне около сградата на гара Карнобат.

Обходи на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене са направени на 10.11.2024г. Направена е реконструкция на инфраструктурата и помощните технологични сгради и съоръжения, като е направено пълно архитектурно обновление. До всички нива на гаровите комплекси е осигурен достъп за лица с намалена подвижност, чрез изграждане и монтиране на рампи. Подменени са настилките в района на гари Казичене и Искър, както и благоустрояване на площите около сградите на гарите. Изключение правят оставащи довършителни работи на прилежащите на гара Подуяне площи от страна на ж.п. коловозите.



Снимков материал: гаров комплекс Стара Загора



Снимков материал: гаров комплекс Нова Загора





Снимков материал: гаров комплекс Карнобат



Снимков материал: гаров комплекс Казичене



Снимков материал: гаров комплекс Искър



Снимков материал: гаров комплекс Подуяне

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

Проект: Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение

Бенефициент: ДППИ

Териториален обхват: РИОСВ-Варна, РИОСВ-Бургас, РИОСВ-Русе, РИОСВ-Монтана, БДЧР, БДДР

Проведени процедури по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР:

Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 3-ПР/2020 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване в българските речни пристанища за обществен транспорт с национално значение - Русе, Видин и Лом

Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 5-ПР/2020 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване в българските морски пристанища за обществен транспорт с национално значение - Варна и Бургас“, с характер да не се извършва ОВОС.

Проверки/нарушения:

РИОСВ-Варна:

2020г. – не са извършвани проверки във връзка с изпълнение на условията поставени в Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 5-ПР/2020 г. на министъра на околната среда и водите.

2021г. – извършена е 1 проверка по документи, във връзка с изпълнение на условията поставени в Решение № 5-ПР/2020 г. за преценяване на необходимостта от извършване на оценка въздействието върху околната среда, на министъра на околната среда и водите. Не са установени нарушения. По отношение на доставката на ППС възложителят, ДП „Пристанищна инфраструктура“, е сключил договор с фирма изпълнител, като към момента на проверката април 2021 г. не са извършвани доставки на ППС.

2022г. – не са извършвани проверки във връзка с изпълнение на условията поставени в Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 5-ПР/2020 г. на министъра на околната среда и водите.

РИОСВ-Русе:

2020г. не са осъществени проверки и установени нарушения по Решение № 3-ПР/2020 г.

2021г. не са осъществени проверки и установени нарушения по Решение № 3-ПР/2020 г.

2022г. осъществен контрол по Решение № 3-ПР/2020 г. във връзка с изпълнение на плана за контролна дейност на РИОСВ-Русе за 2022г.

В отчетния период не са извършвани проверки по отношение на опазването на околната среда/и не са налагани санкции от страна на РИОСВ – Бургас и РИОСВ-Монтана и БДЧР

Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

Условия/Мерки	Резултатите от осъществения контрол по изпълнението на условията от решението за периода от 01.01.2020г. до 31.12.2022г.
Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 3-ПР/2020 г.	
1.Площадките за разделно събиране и съхранение на корабните отпадъци да бъдат проектирани, изградени и съоръжени с необходимите системи за измиване, саниране, при необходимост и дезинфекция както на работните площи на площадките, така и на приемните съдове и съоръжения, и за събиране на отпадъчните води от тази дейност, с цел недопускане замърсяването на почвите и на подземните и повърхностните води в района на площадките.	Сключен е договор № ДЕП-19 от 18.09.2020 г. с „ИДЕА СЕРВИЗ“ ЕООД. В изготвената техническа спецификация ДП „Пристанищна инфраструктура“ е заложило изисквания към приемните съоръжения, така че да бъде осигурено постоянно и плътно затваряне на съдовете и отговарящи на условието за събиране и съхранение на течни или твърди отпадъци, съдържащи летливи елементи и генериращи неприятни миризми. Доставените пристанищни приемни съоръжения са снабдени с техническа документация и инструкции за експлоатация, които са в пълно съответствие с поставените от Възложителя изисквания, и при стриктното съблюдаване на действащите в Република България нормативни изисквания и технически правила за този вид съоръжения. Осъществен контрол с Констативен протокол №СЖ-55/24.06.2022г. по компонент „Води“ и фактор „Отпадъци“. Условията са изпълнени съгласно указанията и не са установени нарушения

<p>2. По време на експлоатацията затварящите части на всички пристанищни приемни съоръжения, в които се събират течни или твърди отпадъци, съдържащи летливи елементи и генериращи неприятни миризми да се поддържат в изправност, така че да осигуряват постоянно и плътно затваряне на съдовете.</p>	<p>ДП „Пристанищна инфраструктура“ е предприело всички необходими мерки за спазване на всички забрани посочени в становището на Басейнова дирекция „Дунавски район“.</p>
<p>3. Да се спазват забраните и мерките посочени в становище на БДДР, постъпило с вх. № ОВОС-4/11.02.2020 г. на МОСВ, изпратено с копие до възложителя.</p>	<p>В рамките на изпълнението на инвестиционно предложение „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване в българските речни пристанища за обществен транспорт с национално значение – Русе, Видин и Лом“ ДП „Пристанищна инфраструктура“ е провело обществена поръчка с предмет „Проектиране на обслужваща пристанищна инфраструктура - площадки за разполагане на пристанищни приемни съоръжения (ППС) за разделно събиране на отпадъци и за съхранение и обслужване на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания (СПРЕАЗ) в морските и речни пристанища за обществен транспорт с национално значение“. Целта на обществената поръчка е изработване на инвестиционен проект, във всичките му изискуеми части за изграждане на пет площадки за разполагане на пристанищни приемни съоръжения (ППС) за разделно събиране на отпадъци в пристанищата за обществен транспорт с Бургас, Варна, Лом и Русе-терминали Русе-изток и Фериботен терминал Силистра.</p> <p>Изготвената проектна разработка е в пълно съответствие с поставените от Възложителя изисквания, както и при стриктното съблюдаване на действащите в Република България нормативни изисквания и технически правила за този вид дейност.</p> <p>Не са установени нарушения и наложени административни наказания от БДДР</p>
<p>Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 5-ПР/2020 г.</p>	
<p>1. Площадките за разделно събиране и съхранение на корабните отпадъци да бъдат проектирани, изградени и съоръжени с необходимите системи за измиване, саниране, при необходимост и дезинфекция както на работните площи на площадките, така и на приемните съдове и съоръжения, и за събиране на отпадъчните води от тази дейност, с цел недопускане замърсяването на почвите и на подземните и повърхностните води в района на площадките.</p>	<p>Извършена е 1 проверка по документи през 2021 г. инвестиционното предложение „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на оборудване в българските морски пристанища за обществен транспорт с национално значение – Варна и Бургас“ е на етап подготовка на процедура по избор на изпълнител за изграждане на площадките за разполагане на пристанищни приемни съоръжения (ППС).</p> <p>За изготвянето на инвестиционния проект ДП „Пристанищна инфраструктура“ е провела обществена поръчка с предмет „Проектиране на обслужваща пристанищна инфраструктура“ – площадки за разполагане на ППС за разделно събиране на отпадъци и за съхранение и обслужване на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания в морските и речни пристанища за обществен транспорт с национално значение“. Целта на обществената поръчка е изработване на инвестиционен проект за изграждане на пет площадки за разполагане на ППС за разделно събиране на отпадъци и две площадки за разполагане и обслужване на съоръженията за превенция реагиране при експлоатационни и аварийни замърсявания в пристанищата за обществен транспорт с национално значение Бургас, Варна, Лом и Русе-терминали Русе-изток и Фериботен терминал Силистра.</p> <p>По отношение на доставката на ППС възложителят, ДП „Пристанищна инфраструктура“, е сключил договор с фирма изпълнител, като към момента на проверката април 2021 г. не са извършвани доставки на ППС.</p>
<p>2. По време на експлоатацията затварящите части на всички пристанищни приемни съоръжения, в които се събират течни или твърди отпадъци, съдържащи летливи елементи и генериращи неприятни миризми, да се поддържат в изправност, така че да осигуряват постоянно и плътно затваряне на съдовете.</p>	<p>ДП „Пристанищна инфраструктура“ в рамките на горесцитирания проект е провело обществена поръчка за избор на изпълнител за доставка на определените пристанищни приемни съоръжения (ППС) - с предмет „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“. Сключен е договор № ДЕП-19 от 18.09.2020 г. с „ИДЕА СЕРВИЗ“ ЕООД. В изготвената техническа спецификация ДП „Пристанищна инфраструктура“ е заложило изисквания към приемните съоръжения, така че да бъде осигурено постоянно и плътно затваряне на</p>

	<p>съдовете и отговарящи на условието за събиране и съхранение на течни или твърди отпадъци, съдържащи летливи елементи и генериращи неприятни миризми.</p> <p>Доставените пристанищни приемни съоръжения са снабдени с техническа документация и инструкции за експлоатация, които са в пълно съответствие с поставените от Възложителя изисквания, както и при стриктното съблюдаване на действащите в Република България нормативни изисквания и технически правила за този вид съоръжения.</p> <p>Условието е поставено за периода по време на експлоатация, към датата на проверката април 2021 г. ИП е на етап проектиране.</p>
<p>3. Да се спазват забраните и мерките посочени в становище на БДЧР, постъпило с вх. № ОВОС-3/05.02.2020 г. на МОСВ, изпратено с копие до възложителя.</p>	<p>ДП „Пристанищна инфраструктура“ е предприело всички необходими мерки за спазване на всички забрани посочени в становището на Басейнова дирекция „Черноморски район“.</p> <p>Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.</p>

Обща информация за физическото изпълнение на проекта по години в отчетния период, е дадена в раздел 4 на настоящия Доклад.

За проект „Проект за проектиране, доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне за 12 метростанции от линия 1 и линия 2 на метрото в София“ има писмо на МОСВ изх. № ОВОС-30/01.10.2019г.. с което се посочва, че няма основание за провеждане на регламентирани в глава шеста от ЗООС процедури. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността, което не съдържа условия и мерки, поради което проекта не е подлаган на оценка в настоящия раздел. Независимо от това на 11.11.2024г. е направен оглед на АППВ, монтирани по Линия 1 на Софийското метро.



Снимков материал: Проект за проектиране, доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на автоматични перонни преградни врати (АППВ) с вертикално отваряне за 12 метростанции от линия 1 и линия 2 на метрото в София

7. Стойности на индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становището по ЕО на ОПТТИ за периода 2020-2022 г.

По-долу е направен анализ, систематизиране и оценка на налична информация, отнасяща се до мерките и индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г. на МОСВ в резултат на прилагане на ОПТТИ и реализиране на конкретните проекти по приоритетните оси на оперативната програма.

Съгласно посоченото по-горе Становище на МОСВ, бенефициентите по проекти по ОПТТИ, ИАОС, НСИ, РЗИ, БД и Столична община са източници на информация за определени индикатори. Предвид това, с цел сравнимост на резултатите и приемственост на данните от анализите, направени в Първи и Втори доклад по наблюдение и контрол при прилагането на ОПТТИ 2014-2020 г., видът и обхвата на информацията за всеки индикатор по посочените показатели по години, както следва: 2020, 2021 и 2022г., следва вече създадения обхват в предходните доклади.

Таблица 9 – Анализ, систематизиране и оценка на налична информация, отнасяща се до мерките и индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г. на МОСВ в резултат на прилагане на ОПТТИ и реализиране на конкретните проекти по приоритетните оси на оперативната програма

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите																																																																																									
1.	<p>Мярка: Наблюдение на количествата на парниковите газове от транспорта</p> <p>Индикатори: емисии от транспорта на CO₂, N₂O и CH₄ (хиляди тона)</p>	<table border="1" data-bbox="712 491 1301 774"> <thead> <tr> <th colspan="5">Емисии на парникови газове от сектор „Транспорт“</th> </tr> <tr> <th>Година</th> <th>CO₂ (kt)</th> <th>CH₄ (kt)</th> <th>N₂O (kt)</th> <th>Общо CO₂екв. (kt)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>8374,98</td> <td>1,07</td> <td>0,38</td> <td>8508,19</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>9 121,77</td> <td>0,78</td> <td>0,31</td> <td>9226,16</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>9 815,32</td> <td>0,80</td> <td>0,33</td> <td>9925,70</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>9 831,07</td> <td>0,75</td> <td>0,33</td> <td>9940,13</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="589 810 1301 837">Източник: Национални доклади по инвентаризация на парниковите газове.</p>	Емисии на парникови газове от сектор „Транспорт“					Година	CO ₂ (kt)	CH ₄ (kt)	N ₂ O (kt)	Общо CO ₂ екв. (kt)	2014	8374,98	1,07	0,38	8508,19	2020	9 121,77	0,78	0,31	9226,16	2021	9 815,32	0,80	0,33	9925,70	2022	9 831,07	0,75	0,33	9940,13	<p>За периода 2020-2022 г. продължава тенденцията за нарастване на емисиите на парникови газове (основно CO₂), включително в сравнение с базовата 2014 г.</p> <p>Стойностите на емисиите на CH₄ през отчетния период са по ниски от стойностите на базовата 2014г. Продължава тенденцията за запазване на относително близки стойности на емисиите на CH₄, които в абсолютни стойности са незначителни в сравнение с емисиите на CO₂.</p> <p>Потвърждава се направеният извод във Втори доклад, че: „Реализацията на нови инфраструктурни проекти цялостно има значителен положителен ефект в различни направления, но той не е достатъчен, за да компенсира негативното влияние от останалите източници на CO₂“.</p>																																																											
Емисии на парникови газове от сектор „Транспорт“																																																																																												
Година	CO ₂ (kt)	CH ₄ (kt)	N ₂ O (kt)	Общо CO ₂ екв. (kt)																																																																																								
2014	8374,98	1,07	0,38	8508,19																																																																																								
2020	9 121,77	0,78	0,31	9226,16																																																																																								
2021	9 815,32	0,80	0,33	9925,70																																																																																								
2022	9 831,07	0,75	0,33	9940,13																																																																																								
2.	<p>Мярка: Наблюдение на качеството на атмосферния въздух (КАВ) в районите за оценка и управление на КАВ</p> <p>Индикатори: Емисии на вредни вещества - прах (ФПЧ₁₀), SO_x, NO_x (µg/m³)</p>	<p data-bbox="589 927 1429 954"><u>Данни от пунктовете за мониторинг на територията на Столична община</u></p> <table border="1" data-bbox="589 959 1429 1385"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Пункт</th> <th colspan="12">Нива на серен диоксид</th> </tr> <tr> <th colspan="4">Брой превишения на ПС за СДН (125 µg/m³)</th> <th colspan="4">Максимална средночасова концентрация (µg/m³)</th> <th colspan="4">Средногодишна концентрация (µg/m³)</th> </tr> <tr> <th>2014</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2014</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2014</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>София - Дружба</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>100</td> <td>162</td> <td>117</td> <td>179</td> <td>5</td> <td>13</td> <td>13</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>София - Павлово</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>146</td> <td>305</td> <td>122</td> <td>117</td> <td>8</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>София Копитото</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>196</td> <td>137</td> <td>216</td> <td>112</td> <td>8</td> <td>7</td> <td>6</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>София - Младост</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>-</td> <td>140</td> <td>74</td> <td>105</td> <td>-</td> <td>11</td> <td>10</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>	Пункт	Нива на серен диоксид												Брой превишения на ПС за СДН (125 µg/m ³)				Максимална средночасова концентрация (µg/m ³)				Средногодишна концентрация (µg/m ³)				2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022	София - Дружба	0	0	0	0	100	162	117	179	5	13	13	19	София - Павлово	0	0	0	0	146	305	122	117	8	5	6	7	София Копитото	0	0	0	0	196	137	216	112	8	7	6	6	София - Младост	-	-	0	0	-	140	74	105	-	11	10	10	<p>С цел сравнимост на данните от анализите, направени в Първия и Втория доклад по наблюдение и контрол по ОПТТИ 2014-2020 г., за целите на настоящия Трети доклад са използвани данни за Столична община и общо за страната по следните показатели: <i>брой превишения на нормите; максимални концентрации; средногодишни концентрации.</i></p> <p>За отчетните години на доклада 2020-2022 г. са използвани данни, представени от ИАОС, като за сравнение в таблиците са данните за базовата година 2014 г.</p> <p>В отделни таблици са представени данните от пунктовете за мониторинг на територията на Столична община, където от една страна е концентрирана най-голяма част от</p>
Пункт	Нива на серен диоксид																																																																																											
	Брой превишения на ПС за СДН (125 µg/m ³)				Максимална средночасова концентрация (µg/m ³)				Средногодишна концентрация (µg/m ³)																																																																																			
	2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022																																																																																
София - Дружба	0	0	0	0	100	162	117	179	5	13	13	19																																																																																
София - Павлово	0	0	0	0	146	305	122	117	8	5	6	7																																																																																
София Копитото	0	0	0	0	196	137	216	112	8	7	6	6																																																																																
София - Младост	-	-	0	0	-	140	74	105	-	11	10	10																																																																																

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)												Анализ на стойностите на индикаторите
		2020г.				2021г.				2022г.				
	София - Надежда	0	0	0	0	177	150	121	84	8	6	6	7	населението на страната и от друга - в общината са концентрирани големи инфраструктурни проекти. Обобщените резултати от измерванията в пунктовете за мониторинг от мрежата на ИАОС в страната, са дадени отделно. Данните за тригодишния период 2020-2022 г. за гр. София, подобно на тези за 2017-2019 г. не са категорични в посока на подобрение на КАВ и не показват ясно изразени тенденции, от които да се направят изводи. През 2020г. се отчитат стойности много по-високи от базовата 2014г., което би могло да се обясни с това, че отчетният период (2020-2022) обхваща периода на Ковид 19 през който бяха наложени редица ограничителни мерки, включително намаляване броя на пътуванията с обществен транспорт и увеличаване използването на лични превозни средства. С отпадането на голяма част от ограничителните мерки за 2021г. и 2022г. се регистрира цялостно подобряване по показатели ФПЧ10 и азотен диоксид. Стойностите на серния диоксид през отчетния период остават трайно по високи спрямо базовата 2014г. През отчетния период резултатите за цялата страна показват тенденция за запазване на стойности на показателите близки до тези за базовата 2014г. И за този отчетен период се потвърждава направеният извод във Втори доклад, че „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.“
	София - Хиподрума	0	0	0	0	141	251	119	121	6	12	11	13	
	София- Орлов мост	0	0	0	0	96								
Източник: ИАОС														
Нива на азотен диоксид														
	Пункт	Брой превишения на ПС за СДН (200 µg/m³)				Максимална средночасова концентрация (µg/m³)				Средногодишна концентрация (µg/m³)				
	Година	201	202	202	202	201	202	202	202	201	202	202	202	
		4	0	1	2	4	0	1	2	4	0	1	2	
	София - Дружба	0	0	0	0	113	169	121	111	21	23	23	20	
	София - Павлово	0	0	0	0	200	169	159	159	29	29	24	21	
	София Копитото	0	0	0	0	137	57	64	51		5	5	6	
	София - Младост	-	1	0	0		201	127	133		27	24	29	
	София - Надежда	0	1	0	0	162	203	167	152	28	25	27	24	
	София - Хиподрума	0	0	0	0	168	154	150	121	32	29	30	31	
	София- Орлов мост	0	-	-	-	147	-	-	-	31	-	-	-	
Източник: ИАОС														
Нива на фини прахови частици (ФПЧ10)														

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)												Анализ на стойностите на индикаторите
		Пункт	Брой превишения на СДН (50 µg/m³)				Максимална измерена средноденонощна концентрация (µg/m³)				Средногодишна концентрация (µg/m³)			
Година		2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022	
	Гара Яна	49	47	23	25	126	161	70	82	33	33	28	26	
	София - Дружба	94	11	5	15	218	86	54	108	45	20	18	24	
	София - Павлово	87	48	26	26	373	153	93	93	48	30	25	27	
	София Копитото	3	5	4	4	77	102	64	63	-	12	13	14	
	София - Младост	-	41	21	12		140	63	84	-	30	26	25	
	София - Надежда	68	58	52	48	231	218	159	157	42	35	32	31	
	София - Хиподрума	81	48	28	40	409	143	96	172	46	31	26	31	
	София- Орлов мост	105	-	-	-	372	-	-	-	53	-	-	-	
Стойности за страната														
Нива на фини прахови частици (ФПЧ ₁₀)														
Показател		Брой превишения на нормата				Максимална измерена средночасова концентрация (за ФПЧ ₁₀ – средноденонощна) (µg/m³)				Средногодишна концентрация (µg/m³)				
Година		2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022	2014	2020	2021	2022	
	Серен диоксид (SO ₂)*	5	5	2	4	1405	367	172	220	8	11	10	10	

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)												Анализ на стойностите на индикаторите
		Азотен диоксид (NO ₂)	19	33	1	10	118	389	201	236	15	15	16	
		Фини прахови частици (ФПЧ ₁₀)	344	150	101	102	176	319	168	241	29	27	26	25
		Източник: ИАОС												
3.	<p>Мярка: Организиране на непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места</p> <p>Индикатори: Имисии на вредни вещества - прах (ФПЧ₁₀), SO_x, NO_x ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)</p>	Няма организиран мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места.												<p>Дейността на включените в НСМКАВ автоматичните измервателни станции (АИС), ръчни пунктове за мониторинг и ДООС-системи се регламентира чрез заповед РД-489/26.06.2019 г. на министъра на околната среда и водите (http://eea.government.bg/bg/legislation/air/489_01_07.pdf) През отчетния период не е организиран мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места.</p>
4	<p>Мярка: Вид на териториите отчуждени земи за линейните обекти</p> <p>Индикатори: площи (дка)</p>	<p>За изпълнението на мярката са предоставени данни за пътните проекти от АПИ:</p> <p>За обект: „АМ „Струма“ лот 3.1 от км 359+068 (= км 359+483.52 от лот 2) до км 376+000 – 704 дка</p> <p>За обект: АМ „Струма“ лот 3.3, от км 397+600 до км 420+624 – 1024 дка</p> <p>За обект: Модернизация на път I-8 “Калотина-п.в. Храбърско“ (АМ Европа) от км 15+500 до км 32+447.20 - 330 дка</p> <p>Към 2014 г. няма извършени отчуждения по горепосочените обекти.</p> <p>За изпълнението на мярката за отчетния период са предоставени данни от НКЖИ за изпълняваните железопътни проекти, както следва:</p> <p>За проект "Модернизация на жп линия Волюяк-Драгоман", отчуждените земи по години и собственост, са: 2020г. - 48,900 дка, частна собственост, 2021г. - 556,399 дка частна и 123,537 дка общинска собственост, 2022г. - 37,037 дка частна и 39,742 дка общинска собственост.</p> <p>За проект "Развитие на възел София: жп участък София-Волюяк", отчуждените земи по години и собственост, са: 2020г. - 0,040 дка частна собственост, 2021г. -</p>												<p>Към базовата 2014 г. няма извършени отчуждения по посочените пътни обекти. Предоставената информация от АПИ и НКЖИ включва общи данни за отчуждени земи (без информация за вида на територията, с изключение на два проекта на НКЖИ) за конкретните проекти, изпълнявани в отчетния период.</p> <p>По данни на АПИ отчуждителните процедури протичат през дълъг период от време, поради което конкретно разпределение по години не може да бъде направено.</p> <p>Разпределение по години е направено от НКЖИ.</p> <p>Тъй като липсват нормативно определени прагове/норми за въздействие върху околната среда, наличието на данни по тази мярка може да се използва за натрупване на статистическа информация.</p>

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
		<p>2,122 дка частна и 2,069 дка общинска собственост, 2022г. - 47,719 дка частна и 2,154 дка общинска собственост.</p> <p>За проект „Рехабилитация на жп участък Пловдив-Бургас фаза 2“ - проектът включва и внедряване на ETCS по протежение на цялата жп линия от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км. Отчуждените земи по години, са: 2020г. - 1080,975 дка, 2021г. - 19,070 дка, 2022г. - 90,393 дка, като не е посочена собствеността на земята.</p> <p>За проект „Развитие на жп възел Пловдив“ – През 2020г. не са извършвани отчуждителни процедури, за 2021г. са отчуждени 3,094 дка, а през 2022г. - 0,090 дка.</p> <p>За проект: "Модернизация на жп линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец" отчуждените земи по години, са: 2020г. - 734,059дка, 2021г. - 381,034 дка, 2022г. - 111,232дка.</p> <p>За проект: "Модернизация на жп участък София-Елин Пелин" отчуждените земи по години, са: 2020г. - 9,313дка, 2021г. - 12,764 дка, 2022г. - 0,268 дка.</p> <p>За проект "Модернизация на жп участък Костенец-Септември" отчуждените земи по години, са: 2020г. - 262,863дка, 2021г. - 358,851дка, 2022г. - 114,254дка.</p> <p>За проекти „Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе-Варна“, „Модернизация на железопътната линия Карнобат-Синдел (Изграждане на тунел Лозарево - Прилеп) и на отсечки от линията“, „Изграждане на интермодален терминал в северен централен район на планиране в България – Русе“, „Реконструкция на ключови гарови комплекси по направленията, по които се реализират железопътни инфраструктурни проекти“ - За отчетния период не са извършвани отчуждения.</p> <p>За проекти "Модернизация на тягови подстанции Варна и Разград, изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане на SCADA" и „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на жп линия Пловдив-Бургас-възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“, мярката е неприложима. Реализацията на проектите</p>	

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
		не изисква допълнително отчуждаване на земи, тъй като работите се извършват изключително в терени, собственост на НКЖИ.	
5.	<p>Мярка: Преодоляване на фрагментацията на природни местообитания и на местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, засегнати от антропогенна дейност</p> <p>Индикатори: Брой реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони</p>	<p>Изпълнението на мярката е на база изпълнение на поставени мерки и условия в Решения по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР за проектите, в обхвата на ОПТТИ 2014-2020г.</p> <p>По данни от бенефициентите за отчетния период:</p> <p>Изпълнението на инвестиционните проекти на „Метрополитен“ ЕАД не засягат територии на защитени зони и не е възниквала необходимост от реализация на мерки срещу фрагментация в защитени зони.</p> <p>Към базовата 2014 г. няма извършени дейности по посочените пътни обекти. По отношение на изпълнението на пътни проекти на АПИ в отчетния период:</p> <p><i>За обект: АМ „Струма“ в участъка на Лот 3.1 – тунел „Железница“, Обособена позиция № 1- участък от км 366+000 до км 366+720, включително обслужващ тунелен път при северния портал на тунел „Железница“:</i></p> <p>През 2021 г., в зоната на съоръжението – мост над р. Струма, е монтирана мрежа за птици при пресичането на р. Струма - 408 м. От двете страни на река Струма (пред и след съоръжението) сервитутът е ограничен с телена оградна мрежа, закопана в земята за ограничаване достъпа на дребни животни и влечуги.</p> <p><i>За обект: АМ „Струма“ Лот 3.1 „Благовград – Крупник“, 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“:</i></p> <p>Тунел „Железница“ попада в обхвата на защитена зона „Орановски пролом - Лешко“. В отсечката от км 368+720 до км 369+000, двустранно са проектирани мрежи с отвор 5X5 мм и височина 1500 мм, вкопани в земята на 150 мм и комбинирана нагоре с метална мрежа 50 см.</p> <p>Съгласно решението по ОВОС чувствителните места на херпетофауната е от км 368+900 до км 371+400 и около порталите на тунела, поради тази причина двустранно в обхвата на магистралата указан по-горе се поставени такива мрежи.</p>	<p>Инвестиционните проекти на „Метрополитен“ ЕАД не засягат територии на защитени зони и не е възниквала необходимост от реализация на мерки срещу фрагментация в защитени зони.</p> <p>По отношение на изпълнението на пътни проекти на АПИ, с цел преодоляване на фрагментацията на природни местообитания и на местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони в отчетния период са реализирани:</p> <p><i>за обект: АМ „Струма“ в участъка на Лот 3.1 и тунел „Железница“ - мрежа за птици, на чувствителните места на херпетофауната - монтирани двустранно мрежи вкопани в земята, правоъгълен водосток, тръбни водосток.</i></p> <p><i>За обект: Модернизация на път I-8 “Калотина-п.в. Храбърско“ (АМ Европа) от км 15+500 до км 32+447.20 -</i> Обектът засяга частично защитена зона за опазване на природните местообитания Драгоман с код BG0000322, като в нея са изградени 8 бр. съоръжения (Телена оградна мрежа за животни, Мрежи за птици, мрежи за опазване на видовете лалугер и пъстър пор, предпазни проходи за животни, подлези и шумозащитни стени).</p> <p>По данни за железопътните проекти от НКЖИ:</p> <p>За 8 от докладваните проекти мярката е неприложима, тъй като в издадените решения по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР за проектите няма поставени условия за няма поставени условия и конкретни мерки за опазване на местообитания и видове предмет на опазване в 33.</p>

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
		<p>Допълнителен проход под магистралата в този участък е проектиран тръбен водосток ф100на обслужващия път при км 0+067.</p> <p><i>За обект: АМ „Струма“ Лот 3.1 „Благоевград – Крупник“, обособена позиция № 3, подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400:</i></p> <p>Двустранно са изпълнени мрежи с отвор 5x5 мм и височина 1500 мм, вкопани в земята на 150 мм и комбинирана нагоре с метална мрежа 50 см. През 2022 г. към вток и отток на многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни, а именно: тръбен водосток ф150 при км 369+090; тръбен водосток ф150 при км 369+740; правоъгълен водосток 200/200 при км 369+920; тръбен водосток ф150 при км 370+060 и тръбен водосток ф150 при км 370+240, са осигурени подходи от ръчно подреден ломен камък за преминаване.</p> <p><i>За обект: Модернизация на път I-8 “Калотина-п.в. Храбърско” (АМ Европа) от км 15+500 до км 32+447.20</i> - Обектът засяга частично защитена зона за опазване на природните местообитания Драгоман с код BG0000322, в нея са изградени 8 бр съоръжения, както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Телена оградна мрежа за животни с променлива геометрия/размер е изградена за целия участък от км 15+500 до км 32+447, в ляво и дясно - Мрежи за птици от км 19+000 до км 22+000 в л/д, реализирана в изпълнение на условия постановени в Решение по ОВОС 5-3/2013 г. Мрежите са от двете страни на пътя с височина 4 м, с цел предотвратяване на сблъсъци на птици и прилепи с транспортни средства и намаляване на въздействието смъртност за видовете; В този участък по изискване на решението, е препоръчано да се монтират допълнителни ограждения - мрежи с по малко око (1-2 см) и височина не по малко от 50 см за опазване на видовете лалугер и пъстър пор. - Предпазни проходи за животни – 3 бр; представляващи правоъгълни водостоци L=150/150, с дължина 30 м. – 31 м при км 20+200; 20+800 и 21+420, са реализирани в изпълнение на условия постановени в Решение по ОВОС 5-3/2013 г. – с цел преминаване на земноводни, влечуги, дребни и средни бозайници. Водостоците са оборудвани със суха част за преминаване на сухоземни животни и влажна част, която да осигурява хидравлична връзка на Алдомировското блато със съседните територии; 	<p>За останалите докладвани проекти в отчетния период не са реализирани мерки срещу фрагментацията на природни местообитания и местообитания на видове в защитените, предвид не започнало или начална фаза на строителни дейности.</p>

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
		<p>- Подлез при км 17+720;</p> <p>- Подлез при км 23+950;</p> <p>- Шумозащитни стени по протежение на трасето в близост до къщи от урбанизираната територия на гр. Драгоман, от км 15+630 до км 15+780 ляво; с височина 3 м</p> <p>- Шумозащитни стени, от км 20+000 до км 21+000 ляво; Комбинирана с мрежа за птици с височина H=2.0м</p> <p>За железопътните проекти на НКЖИ са изпълнени:</p> <p>За проект "Модернизация на жп линия София-Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец" и проект "Модернизация на жп участък Костенец-Септември" - За жп участък от км 62+400.00 до км 73+150.00 по Път 1 (е издадено разрешение за строеж № 34/16.06.2022 и Акт обр. 2А - 07.09.2022 г., но в отчетния период са изпълнявани подготвителни дейности преди начало на същинското строителство на обекта и не са реализирани мерки срещу фрагментацията на природни местообитания и местообитания на видове в защитените зони.</p> <p>За проект "Модернизация на жп участък София-Елин Пелин", „Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора“ и „Реконструкция на гаров комплекс Карнобат“, „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“, "Модернизация на тягови подстанции Варна и Разград, изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане на SCADA", "Развитие на възел София: жп участък София-Волуяк" , „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците на жп линия Пловдив-Бургас-възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол“, „Развитие на жп възел Пловдив“, „Възстановяване на проектните параметри на жп линията Русе-Варна“ мярката е неприложима, тъй като в издадените решения по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР за проектите няма поставени условия за няма поставени условия и конкретни мерки за опазване на местообитания и видове предмет на опазване в ЗЗ.</p> <p>За проекти „Модернизация на железопътната линия Карнобат-Синдел (Изграждане на тунел Лозарево - Прилеп) и на отсечки от линията“ и „Изграждане на интермодален терминал в северен централен район на планиране в България – Русе“ и "Модернизация на жп линия Волуяк-Драгоман",</p>	

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите																																			
		<p>„Рехабилитация на жп участък Пловдив-Бургас фаза 2“ – в отчетния период няма изпълнени дейности по мярката.</p> <p>По данни от ИАПД и ДППИ няма установени негативни въздействия от изпълнението на проектите, по които изпълнителната агенция е бенефициент, вкл. няма засегнати фрагментирани територии, не е установена промяна или влошаване в състоянието на водите на водните тела, няма засегнати природни местообитания, няма засегнати местообитания на видове, не е установено негативно въздействие върху защитени зони нито са засегнати популации на защитени видове.</p>																																				
6.	<p>Мярка: Наблюдение на дейностите по развитие на железопътни линии и участъци</p> <p>Индикатори:</p> <p>1. Пътници, ползващи подобрените железопътни линии (брой, % повишение, относителен дял спрямо другите видове обществен транспорт, отчитане на удобството и бързината на придвижване);</p> <p>2. Шумови нива за близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти.</p>	<p>По този индикатор не е представена информация от бенефициента. Използвани са данни, предоставени от НСИ, които се отнасят общо за жп транспорта, като няма отделна статистика за подобрените линии.</p> <table border="1" data-bbox="667 762 1346 1082"> <thead> <tr> <th></th> <th>2014г.</th> <th>2020 г.</th> <th>2021 г.</th> <th>2022 г.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Превозени пътници – хил.</td> <td>24627.3</td> <td>16810,4</td> <td>17147,2</td> <td>23074,4</td> </tr> <tr> <td>в т.ч. вътрешни превози</td> <td>24325.2</td> <td>16509,5</td> <td>16868,6</td> <td>21425,3</td> </tr> <tr> <td>международни превози</td> <td>302.1</td> <td>300,9</td> <td>278,7</td> <td>1649,1</td> </tr> <tr> <td>Извършена работа – млн. км.</td> <td>1702.3</td> <td>1119,3</td> <td>1204,6</td> <td>1603,2</td> </tr> <tr> <td>в т.ч. вътрешни превози</td> <td>1682.9</td> <td>1112,4</td> <td>1198,5</td> <td>1567,6</td> </tr> <tr> <td>международни превози</td> <td>19,4</td> <td>6,9</td> <td>6,2</td> <td>35,6</td> </tr> </tbody> </table> <p>Източник: НСИ</p> <p>Регионалните здравни инспекции извършват дейности, свързани с шумовото натоварване в следните направления:</p> <p>1. Насочен контрол по отношение на „локален източник на шум“ по смисъла на §1, т. 4 от Допълнителните разпоредби на ЗЗШОС, съгласно който „локални източници на шум“ са търговските обекти, увеселителните заведения,</p>		2014г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Превозени пътници – хил.	24627.3	16810,4	17147,2	23074,4	в т.ч. вътрешни превози	24325.2	16509,5	16868,6	21425,3	международни превози	302.1	300,9	278,7	1649,1	Извършена работа – млн. км.	1702.3	1119,3	1204,6	1603,2	в т.ч. вътрешни превози	1682.9	1112,4	1198,5	1567,6	международни превози	19,4	6,9	6,2	35,6	<p>Няма конкретни данни по този индикатор в отчетния период, поради което не може да се направят изводи за конкретните му стойности.</p> <p>От общите данни за страната предоставени от НСИ за превозени пътници и извършена работа от железопътния транспорт, е отчетен значителен спад в превоза на пътници за отчетния период спрямо базовата 2014г. Отчетният период (2020-2022) обхваща периода на Ковид 19 през който бяха наложени редица ограничителни мерки, което обяснява значително намаления брой пътувания през 2020 и 2021г. С отпадането на голяма част от ограничителните мерки за 2022г. се регистрира значително увеличаване, като нивата на пътуванията са под, но близки до стойностите на базовата 2014г.</p> <p>Няма данни за постъпвали искания в РЗИ за определяне на пунктове за мониторинг около трасета на железопътни и друг вид транспортни отсечки, включени в ОПТТИ.</p> <p>Единствено по данни от РЗИ- Ямбол след въвеждане на обект: „Реконструкция на стрелковото развитие на гара</p>
	2014г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.																																		
Превозени пътници – хил.	24627.3	16810,4	17147,2	23074,4																																		
в т.ч. вътрешни превози	24325.2	16509,5	16868,6	21425,3																																		
международни превози	302.1	300,9	278,7	1649,1																																		
Извършена работа – млн. км.	1702.3	1119,3	1204,6	1603,2																																		
в т.ч. вътрешни превози	1682.9	1112,4	1198,5	1567,6																																		
международни превози	19,4	6,9	6,2	35,6																																		

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
		<p>сервизите за услуги, разположени на територията, определена като урбанизирана територия по Закона за устройство на територията.</p> <p>2. Национална система за мониторинг на шума в урбанизираните територии, в която се включва измервания и/или изчисленията на шума в урбанизираните територии в определени пунктове един път годишно по Наредба № 54/2010 г. (обн. ДВ, бр. 3/2011 г.) в съответствие с „Методика за определяне на броя, разположението и разпределението на пунктовете за мониторинг на шума, както и периодичността на измерванията и/или изчисленията на шумовите нива“, посочена в чл. 6, ал. 2 от Наредба № 54/2010 г.</p> <p>3. Извършване на лабораторни анализи и дейности по искане от физически и юридически лица.</p> <p>В програмата за мониторинг на шума в урбанизираните територии на РЗИ няма заложени пунктове за мониторинг разположени върху територии, прилежащи към железопътни трасета, както и пунктове около трасета на железопътни отсечки, включени в списъка на проекти по ОПТТИ 2014-2020.</p> <p><i>По отношение начина на изпълнението на индикатора от тази мярка е предоставена информация от РЗИ–Ямбол, на чиято територия попада проекта за „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас - фаза 2“, включващ следните компоненти:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Модернизация на жп участък Ямбол – Зимница, при гара Завой; • Изграждане на железен път включително в гара Завой, изграждане на мостове, подновяване и изграждане на нова контактна мрежа; • Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа; • подновяване на железен път, реконструирано коловозно развитие на гара Зимница, подновяване на контактна мрежа в гарите Зимница и Стралджа, подновена сигнализация в гара Зимница; • Рехабилитация на железопътната отсечка Стралджа – Церковски: подновяване на железен път. 	<p><i>Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа.</i> в експлоатация ще се изиска План за собствен мониторинг на възложителя–ДП „НКЖИ“, включващ определените пунктове за измерване на еквивалентните нива на шум.</p> <p>Няма данни за организирани пунктове до близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти, засегнато население, както и данни от извършени измервания и др.</p> <p>Няма нарочно обработени данни и информация по отношение изпълнението на този индикатор за развитието на железопътни линии и участъци.</p> <p>Предвид горното не могат да се направят изводи за изпълнението на този индикатор.</p>

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
		<p>За проекта има издадено Решение по ОВОС № 2-2/2018г. на МОСВ, съгласно което гара Зимница е район, в който може да се очаква наднормено шумово въздействие и е предвидена мярка за изграждане на шумозащитни съоръжения с параметри, осигуряващи защита на жилищните територии на с. Зимница. Проектната разработка за предвидените шумозащитни съоръжения е съгласувана с Министерство на здравеопазването. В РЗИ-Ямбол е постъпило за осъществяване на контрол, издадено от главния държавен здравен инспектор Здравно заключение за съответствие на инвестиционен проект №26-00-3328/27.06.2022г. за обект: „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа.“</p> <p>В заключението са поставени задължителни условия, контролът на които е възложен на РЗИ-Ямбол:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. След изграждане на шумозащитните съоръжения да се извършат измервания, които по недвусмислен начин да докажат изчислената акустична ефективност; 2. Протоколите с получените резултати по т. 1 да се представят в РЗИ-Ямбол в срок до седем дни от получаването им. При установяване на наднормени нива шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мероприятия; 3.Предвид обстоятелството, че изчисленията на ефективността на екраните са направени като се приема, че звукоизолацията на ограждащата конструкция на сградата е 25 dB(A), на среден клас дограма с двоен стъклопакет, следва да се извърши обследване на близко разположените жилищни сгради в жилищните територии и където е необходимо да се извърши подмяна на дограмата; 4.При изграждане на шумозащитните съоръжения да се спазят стриктно посочените в проекта параметри; 5.Да се предвиди отводняване на шумозащитните пана от повърхностни води по надлъжен и напречен наклон; 6.Всички елементи на шумозащитните съоръжения да са придружени с паспорти и сертификати и да отговарят на изискванията относно якостни и акустични характеристики, посочени в проекта; 	

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите																		
		<p>7.В периода на експлоатация на разглеждания на еквивалентните нива на шум обект и прилежащия ЖП участък да се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в засегнатите зони и територии, подлежащи на здравна защита. Планът за собствен мониторинг, включващ определените пунктове за измерване на еквивалентните нива на шум да се съгласува с РЗИ-Ямбол ;</p> <p>До момента изпълнението на проекта за ЖП гара Зимница не е завършило. РЗИ-Ямбол ще извърши проверка по време на строителство за оценка на изпълнението на заложените в проекта параметри за шумозащитни пана. След въвеждане на обекта в експлоатация ще се изиска План за собствен мониторинг на възложителя–ДП „НКЖИ“, включващ определените пунктове за измерване на еквивалентните нива на шум.</p>																			
7	<p>Мярка: Наблюдение на дейностите по развитие на пътната инфраструктура</p> <p>Индикатори:</p> <p>1. Данни за автомобилния трафик (% увеличение) по ремонтираните трасета;</p>	<p>Няма предоставена проследима информация по този индикатор с предходните отчетени периоди.</p> <p>Предоставените от бенефициента данни са от автоматичните преброителни пунктове за средноденонощната годишна интензивност на автомобилното движение за два пункта – 1 на АМ „Струма“ при Кочериново и 1 на път I-1 при Драгичево.</p> <table border="1" data-bbox="600 927 1426 1393"> <thead> <tr> <th data-bbox="600 927 815 1066">Път</th> <th data-bbox="822 927 1025 1066">Местоположение на автоматични преброителни пунктове (км)</th> <th data-bbox="1032 927 1133 1066">Базова 2014г. МПС, общо</th> <th data-bbox="1140 927 1229 1066">2020г. МПС, общо</th> <th data-bbox="1236 927 1326 1066">2021г. МПС, общо</th> <th data-bbox="1332 927 1426 1066">2022г. МПС, общо</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="600 1070 815 1217">АМ 3 "Струма" (гр. София, Благоевград, Сандански, ГКПП Кулата)</td> <td data-bbox="822 1070 1025 1217">351,570/ 83,300 (Кочериново)</td> <td data-bbox="1032 1070 1133 1217"></td> <td data-bbox="1140 1070 1229 1217">12 926</td> <td data-bbox="1236 1070 1326 1217">16 017</td> <td data-bbox="1332 1070 1426 1217">17 030</td> </tr> <tr> <td data-bbox="600 1222 815 1393">I-1 Видин - Кулата (Видин, Монтана, Враца, Ботевград, София, Перник; Дупница, Благоевград,</td> <td data-bbox="822 1222 1025 1393">286.200 (Драгичево)</td> <td data-bbox="1032 1222 1133 1393">14595</td> <td data-bbox="1140 1222 1229 1393">26 229</td> <td data-bbox="1236 1222 1326 1393">28 095</td> <td data-bbox="1332 1222 1426 1393">-</td> </tr> </tbody> </table>	Път	Местоположение на автоматични преброителни пунктове (км)	Базова 2014г. МПС, общо	2020г. МПС, общо	2021г. МПС, общо	2022г. МПС, общо	АМ 3 "Струма" (гр. София, Благоевград, Сандански, ГКПП Кулата)	351,570/ 83,300 (Кочериново)		12 926	16 017	17 030	I-1 Видин - Кулата (Видин, Монтана, Враца, Ботевград, София, Перник; Дупница, Благоевград,	286.200 (Драгичево)	14595	26 229	28 095	-	<p>В отчетния период се потвърждава направения извод от доклада за предходния период (2017-2019г.) за липса на нарочно събрани данни по този индикатор, поради което не може да се направят съответните изводи за конкретните му стойности.</p> <p>От общите данни за двата пункта, тенденцията е към увеличаване на пътният трафик.</p>
Път	Местоположение на автоматични преброителни пунктове (км)	Базова 2014г. МПС, общо	2020г. МПС, общо	2021г. МПС, общо	2022г. МПС, общо																
АМ 3 "Струма" (гр. София, Благоевград, Сандански, ГКПП Кулата)	351,570/ 83,300 (Кочериново)		12 926	16 017	17 030																
I-1 Видин - Кулата (Видин, Монтана, Враца, Ботевград, София, Перник; Дупница, Благоевград,	286.200 (Драгичево)	14595	26 229	28 095	-																

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите																			
2. Брой пътно-транспортни произшествия (ПТП) (% намаление)	<p>Сандански Кулата) ГКПП</p> <p>Няма предоставена точна информация по този индикатор от бенефициента за ремонтираните трасета. За целите на настоящия доклад да използвани общи данни за страната, предоставени от НСИ.</p> <table border="1" data-bbox="689 531 1328 783"> <thead> <tr> <th>Година</th> <th>Загинали, бр.</th> <th>Ранени, бр.</th> <th>Общо тежки ПТП, бр.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>660</td> <td>8640</td> <td>7012</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>463</td> <td>7 121</td> <td>5 710</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>561</td> <td>7 609</td> <td>6 080</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>531</td> <td>8 422</td> <td>6 609</td> </tr> </tbody> </table> <p>В програмата за мониторинг на шума в урбанизираните територии на РЗИ няма заложен пункт за мониторинг около пътната инфраструктура, включена в списъка на проектите в ОПТТИ. Не са постъпвали сигнали и не са извършвани измервания на шумови нива от страна на РЗИ около трасетата на пътните отсечки.</p>	Година	Загинали, бр.	Ранени, бр.	Общо тежки ПТП, бр.	2014	660	8640	7012	2020	463	7 121	5 710	2021	561	7 609	6 080	2022	531	8 422	6 609	<p>От общите данни за страната предоставени от НСИ за броя тежки ПТП, броя на загинали и ранени по години, се отчита запазване на тенденцията за намаляване на броя на загиналите и тежките ПТП спрямо 2014 г.</p>
Година	Загинали, бр.	Ранени, бр.	Общо тежки ПТП, бр.																			
2014	660	8640	7012																			
2020	463	7 121	5 710																			
2021	561	7 609	6 080																			
2022	531	8 422	6 609																			
3. Шумови нива за близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти.	<p><i>По отношение начина на изпълнението на индикатора от тази мярка е предоставена информация от РЗИ – Благоевград:</i></p> <p>Проектите в обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г, които попадат на територията на РЗИ – Благоевград са както следва:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.1 – от Благоевград до Крупник, Лот 3.3 – от Кресна до Сандански и тунел „Железница“; - Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.2 – между Крупник и Кресна. <p>Двата подучастъка на Лот 3 на АМ „Струма“ – Лот 3.1 и Лот 3.3, както и тунел „Железница“ са изградени и въведени в експлоатация.</p>	<p>Няма данни за постъпвали искания в РЗИ за определяне на пунктове за мониторинг около трасета на транспортни отсечки, включени в ОПТТИ.</p> <p>Няма данни за организирани пунктове до близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти, засегнато население, както и данни от извършени измервания и др.</p> <p>По данни от РЗИ- Благоевград в отчетния период АПИ не е представила Протоколи от извършени измервания на еквивалентните нива на шум в засегнатите зони и</p>																				

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
		<p>По отношение на Лот 3.1 и Лот 3.3 от Министерство на здравеопазването са издадени здравни заключения за оценка на следните инвестиционни проекти:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. „Проект за шумозащитни съоръжения за подучастък Лот 3.1.1 на АМ „Струма“ 3.1 от км 359+000 до км 366+000“ към проект „Проектиране и строителство на автомагистрала „Струма“ Лот 3.1“. 2. „Проект на шумозащитни съоръжения за обект „Автомагистрала „Струма“ Лот 3.1 „Благоевград-Крупник“ за участък от км 373+100 до км 376+000“. 3. „Проект за шумозащитни екрани за Автомагистрала „Струма“ Лот 3.3 от км 397+00 до км 420+624=420+628,478“. <p>В издадените заключения са направени следните препоръки към възложителя – Агенция „Пътна инфраструктура“:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ След пускане в експлоатация на разглежданите участъци на автомагистралата и изграждане на предвидените в акустичния проект шумозащитни съоръжения да се извършат контролни измервания на еквивалентните нива на шум в засегнатите зони и територии, подлежащи на здравна защита и в помещенията на засегнатите жилищни сгради. Протоколите с получените резултати да се представят в РЗИ-Благоевград. ▪ В периода на експлоатация на автомагистралата да се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в засегнатите зони и територии, подлежащи на здравна защита. Планът за собствен мониторинг да се съгласува с РЗИ-Благоевград. <p>По отношение на Лот 3.2 и Лот 3.3 на АМ „Струма“ от Министерство на здравеопазването са издадени следните документи:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Писмо изх. № 12-00-2/13.01.2017 г. относно провеждане на консултации по обхвата и съдържанието на доклада за ОВОС за инвестиционно предложение „Подобряване трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“. В същото е посочено, че е необходимо предложените мерки в доклада по ОВОС да включват провеждане на допълнителни шумозащитни мероприятия в периода на експлоатация, на базата на резултати от извършени измервания на шума. 2. Писмо изх. № 04-09-25/08.04.2015 г. относно искане за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение 	<p>територии, подлежащи на здравна защита и Планове за собствен мониторинг, които са част от препоръките в издадените от Министерство на здравеопазването здравни заключения.</p> <p>Няма нарочно обработени данни и информация по отношение изпълнението на този индикатор за развитието на пътни проекти по ОПТТИ.</p> <p>Предвид горното не могат да се направят изводи за изпълнението на този индикатор.</p>

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите																				
		<p>„Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства и други подобекти в Лот 3.3 на АМ „Струма“. В същото са посочени условия, които да бъдат включени в Решението за преценяване на необходимостта от ОВОС, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ 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. ▪ 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 мероприятия. ▪ 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. 																					
8.	<p>Мярка: Наблюдение на дейностите по разширяване на метрото в София</p> <p>Индикатори:</p> <p>1.Пътници, ползващи метро-транспорт (брой, % увеличение, относителен дял на пътуванията спрямо общия дял на пътуванията с градски транспорт);</p>	<p>Данните по този индикатор са предоставени от Бенефициента.</p> <table border="1" data-bbox="600 1070 1406 1262"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Показател</th> <th colspan="3">Брой Пътувания</th> <th colspan="3">% спрямо базова 2014г. (83 841 629 пътувания)</th> </tr> <tr> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>56 859 967</td> <td>64 606 512</td> <td>83 813 090</td> <td>67,82%</td> <td>73,52%</td> <td>93,47%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Относителен дял пътници ползващи метро-транспорт спрямо общия дял на пътуванията с градски транспорт за съответната година</p>	Показател	Брой Пътувания			% спрямо базова 2014г. (83 841 629 пътувания)			2020	2021	2022	2020	2021	2022		56 859 967	64 606 512	83 813 090	67,82%	73,52%	93,47%	<p>За отчетния период е отчетен значителен спад на пътуванията спрямо базовата 2014г. Следва да се има предвид, че периода 2020-2022г. обхваща периода на Ковид 19 през който са наложени редица ограничителни мерки, в т.ч. промяната в режима на работа на доста жители на София (работа изцяло или частично на принципа „хоум офис“), което обяснява по-малкият брой пътувания спрямо базовата 2014г.</p> <p>В края на отчетния период се отчита увеличаване на относителния дял пътници ползващи метро-транспорт</p>
Показател	Брой Пътувания			% спрямо базова 2014г. (83 841 629 пътувания)																			
	2020	2021	2022	2020	2021	2022																	
	56 859 967	64 606 512	83 813 090	67,82%	73,52%	93,47%																	

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)						Анализ на стойностите на индикаторите																																		
	<p>2. Данни за ползването на лични МПС в града (намаление на трафика и задръстванията).</p>	<table border="1" data-bbox="600 312 1406 411"> <thead> <tr> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>17,32%</td> <td>20,30%</td> <td>22,36%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Данните по този индикатор са предоставени от Бенефициента. Няма данни за базовата 2014г.</p> <table border="1" data-bbox="600 564 1406 746"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Година</th> <th colspan="3">Среднодневна интензивност на трафика в гр. София</th> <th colspan="3">намалели автомобили на ден, брой</th> </tr> <tr> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>250 000</td> <td>240 000</td> <td>220 000</td> <td>7 298</td> <td>10 666</td> <td>11 026</td> </tr> </tbody> </table> <p>В таблицата по-долу е представена информация за намаления брой използвани автомобили в град София след въвеждане в експлоатация на проектите изпълнявани от „Метрополитен“ ЕАД в периода 2015-2022г., съгласно разработените прогнози за натоварването с пътници в градския транспорт.</p> <table border="1" data-bbox="600 928 1420 1059"> <thead> <tr> <th></th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Общо намаление на трафика брой автомобили на година (=броят автомобили на ден*365*0,757)</td> <td>2 947 161</td> <td>3 046 539</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Забележка: Коефициентът за привеждане на дневните пътници към годишни е $K = 365 \times 0,757$</i></p>						2020	2021	2022	17,32%	20,30%	22,36%	Година	Среднодневна интензивност на трафика в гр. София			намалели автомобили на ден, брой			2020	2021	2022	2020	2021	2022		250 000	240 000	220 000	7 298	10 666	11 026		2020	2021	2022	Общо намаление на трафика брой автомобили на година (=броят автомобили на ден*365*0,757)	2 947 161	3 046 539		<p>спрямо общия дял на пътуванията с градски транспорт за съответната година.</p> <p>По данни от Бенефициента, в отчетния период се отчита плавно намаляване на среднодневната интензивност на трафика и респ. броя на използваните автомобили в града през 2022г. спрямо 2020г.</p>
2020	2021	2022																																								
17,32%	20,30%	22,36%																																								
Година	Среднодневна интензивност на трафика в гр. София			намалели автомобили на ден, брой																																						
	2020	2021	2022	2020	2021	2022																																				
	250 000	240 000	220 000	7 298	10 666	11 026																																				
	2020	2021	2022																																							
Общо намаление на трафика брой автомобили на година (=броят автомобили на ден*365*0,757)	2 947 161	3 046 539																																								
9.	<p>Мярка: Мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на пътната и железопътна инфраструктура</p> <p>Индикатори: видими повреди на съоръженията, белези за проява на</p>	<p>По отношение изпълнението на тази мярка, са предоставени данни от АПИ за проект, реализиран в отчетния период.</p> <p>В процеса на строително-монтажните работи по проекта за АМ „Струма“, Лот 3.1. и тунел „Железница“, са установени следните два свлачищни участъка, находящи се северно и южно от тунел „Железница“:</p> <p>- Свлачищен участък от 365+783 до км 366+080 дясно, въведен в Регистъра на свлачищните райони на Р. България с идентификационен № BLG 03.49179-01, в</p>						<p>Изградените Контролно-измервателни системи в двата участъка по проекта за АМ „Струма“, Лот 3.1. и тунел „Железница“, са извън периода на отчитане.</p> <p>Информация за проведен мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура, за която е приложима, ще може да бъде подадена след приключване на</p>																																		

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2020-2022г. и базовата 2014г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
	<p>свлачищни процеси и срутища.</p>	<p>обхвата на обект „АМ „Струма“ Лот 3.1 Благоевград – Крупник и обект „Лот 3.1 тунел "Железница", Подучастък № 1 и</p> <p>- Свлачищен участък от км 369+280 до км 369+510 ляво, въведен в Регистъра на свлачищните райони на Р. България с идентификационен № BLG 44.17405-02, в обхвата на обект „АМ „Струма“ Лот 3.1 – тунел Железница, Подучастък № 3“.</p> <p>Мярката е неприложима за част от железопътните проекти на НКЖИ.</p> <p>За останалите проекти през периода не е провеждан мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура и няма данни за установени ерозирали терени, както и проява на свлачищни процеси и срутища.</p>	<p>строителството на проекта и след въвеждане в експлоатация на съответното железопътно трасе.</p> <p>Конкретни данни биха могли да се анализират в следващия отчетен период</p>

8. Анализ и оценка на събраната информация за въздействието на ОПТТИ върху околната среда

Въз основа на събраната информация от МТС (УО на ОППТИ), Бенефициентите на проекти, включени в ОПТТИ, други ведомства - НСИ, РЗИ, ИАОС, БД, контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД, и извършените теренни огледи на обекти, може да се обобщи следното:

По отношение на *събирането на данни за изпълнение на проектите по ОПТТИ за периода на оценка*: Бенефициентите са предоставили изчерпателна информация за развитието на проектите, както и общия им физически напредък за периода 01.01.2020-31.12.2022г. Такава информация не е получена от АПИ по отношение на пътните проекти, включени в ОПТТИ. Допълнителна информация за разработването на този раздел от доклада е използвана от годишните доклади за изпълнение на програмата в отчетния период.

По отношение на *начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г.*, е получена информация от всички Бенефициенти, съгласно която бенефициентите съобразяват заложените мерки в т. I от Становище по ЕО № 10-6/2014 г. съобразно предвижданията на всеки конкретен проект.

За голяма част от мерките (напр. касаещи по принцип изпълнение на нормативна уредба и залагане на определени предвиждания в процеса на проектиране), в отчетния период няма данни за промяна по отношение на начина на изпълнение от страна на Бенефициентите, спрямо докладването в предходния Втори доклад.

По отношение на *индикаторите по наблюдение и контрол, поставени в Становището по ЕО на ОПТТИ за периода 2020-2022 г.*:

По отношение на индикаторите, които са определени от МОСВ като компетентен орган, в т. II.2 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г. е предоставена информация от всички Бенефициенти, РЗИ, НСИ, ИАОС и БД. Въз основа на събраната информация и данни за част от индикаторите, се потвърждава извода, направен във Втория доклад, а именно, че: *„не за всички индикатори се води отчетност/се събират данни, като също така по някои индикатори данните не могат да се обвържат конкретно и еднозначно с развитието и изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014-2020 г., което ги прави в определена степен неинформативни и нерелевантни.“*. Събраните данни за другата част от индикаторите не могат да се обвържат конкретно и еднозначно с развитието и изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014-2020 г., което ги прави в определена степен неинформативни и нерелевантни.

За индикаторите, за които има налични и близки до индикаторите данни, не могат да се направят еднозначни изводи, тъй като отчетният период (2020-2022) обхваща периода на Ковид 19 през който са наложени редица ограничителни мерки, което рефлектира от една страна върху данните и отчетените стойности и от друга – върху сравненията и изводите спрямо базовата 2014г.

По отношение на *начина на изпълнение на условията и мерките, заложените в издадените решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за съответния проект за периода 2020-2022 г.*:

На база на предоставената информация и документация от бенефициентите, мерките и условията от издадените решения по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР се изпълняват към съответните етапи, относими към конкретното развитие на всеки проект. Това се потвърждава и

от извършените посещения и теренни огледи, в рамките на дейностите по изготвяне на настоящия Доклад.

АПИ, като Бенефициент по пътните проекти, в обхвата на ОПТИ, не е предоставила 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 не може да се направи еднозначно заключение по отношение прилагания подход за съобразяване на заложените изисквания. За тези проекти информацията в настоящия доклад е използвана от годишните доклади за изпълнение на програмата в отчетния период и данните, подадени от съответните РИОСВ и БД.

За проектите по Приоритетна ос 3, с Бенефициент „Метрополитен“ ЕАД и за проектите по Приоритетна ос 4 с Бенефициенти ДППИ, ИАПД и ИАМА, се потвърждава изводът, направен във Втория доклад, като се отчита пълно изпълнение на задълженията, произтичащи от глава шеста, раздел втори на ЗООС.

От получената информация от контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД, свързана с осъществения контрол по условията и мерките (вкл. свързани с управление на водите) в Решенията, издадени по реда на глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от ЗБР за конкретните проекти в обхвата на ОПТИ, може да се обобщи, че от страна на РИОСВ с някои изключения (РИОСВ-Плевен, Благоевград, Русе, Варна, Велико Търново) не са извършвани проверки и не е осъществяван контрол в отчетния период, като получената информация е само на база документална кореспонденция по изпълнение на някои условия от решенията, свързани с изискване за съгласувания от съответната РИОСВ. Няма получена информация от РИОСВ-София.

Няма данни за установени нарушения и наложени санкции от компетентните и контролни органи. В резултат на извършените обходи на терен е установено като цяло изпълнение на мерките и условията, които могат да бъдат констатирани при посещенията на обектите. Въз основа на събраната и анализирана информация и документация, не е идентифицирана необходимост от 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 информацията в настоящия доклад се потвърждава извода, направен във Втория доклад, а именно, че: *„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.“*

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

Въз основа на събраната информация от МТС (УО на ОПТИ), Бенефициентите на проекти, включени в ОПТИ, други ведомства - НСИ, РЗИ, ИАОС, БД, контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД, извършените теренни огледи на обекти, и направения анализ в т.8 по-горе, може да се обобщи следното:

В отчетния период, на ниво „програма“, за част от индикаторите се потвърждава направения извод от доклада за предходния период (2017-2019г.) за липса на събрани за целта данни, поради което не може да се направят съответните изводи за изпълнението на тези индикатори.

Събраните данни за другата част от индикаторите не могат да се обвържат конкретно и еднозначно с развитието и изпълнението на проектите по ОПТИ 2014-2020 г., което ги прави в определена степен неинформативни и нерелевантни. Следва да се отбележи, че индикаторите в т.И.2 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г., са определени от МОСВ като компетентен орган.

За индикаторите, за които има налични и близки до индикаторите данни, не могат да се направят еднозначни изводи, тъй като отчетният период (2020-2022) обхваща периода на Ковид 19 през който са наложени редица ограничителни мерки, което рефлектира от една страна върху данните и отчетените стойности и от друга – върху сравненията и изводите спрямо базовата 2014г.

Няма данни за настъпили значителни негативни въздействия върху околната среда и рискове за човешкото здраве в резултат на изпълнението на програмата.

В отчетния период, на ниво „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, което се установява на база на предоставената от тях информация и документация. Това се потвърждава и от извършените посещения и теренни огледи, в рамките на дейностите по изготвяне на настоящия Доклад. Индиректно, в подкрепа на този извод е и факта, че от страна на контролните органи по околна среда – РИОСВ и БД няма установени нарушения и налагани санкции в отчетния период, за проекти в обхвата на ОПТИ, като следва да се отбележи, че за голяма част от проектите не е осъществяван контрол.

При посещенията на обектите, в резултат на извършените обходи на терен е установено като цяло изпълнение на мерките и условията. Въз основа на събраната и анализирана информация и документация, не е идентифицирана необходимост от 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.

10. Препоръки за предприемане на коригиращи действия, за допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, за отпадане/ замяна/ допълване на индикатори по наблюдение и контрол и др.

10.1. Начин на изпълнение на направени препоръки в предходни доклади

По-долу е предоставена обобщена информация за начина на изпълнение на направени препоръки в предходни доклади:

Таблица 10 – Обобщена информация за начина на изпълнение на направени препоръки в предходни доклади

Първи доклад по наблюдение и контрол на ОПТИ		
	Препоръка	Начин на изпълнение
1	Препоръчително е да се контролира и документира изпълнението от страна на Бенефициентите на мерките, постановени в съответните решения по реда на глава шеста от ЗООС, които са насочени към	По данни, предоставени от бенефициентите на проекти, които са въведени в експлоатация в отчетния период (2020-2022г.), мерките и условията, постановени в съответните решения по реда на глава

	<p>етапа на експлоатация. Пример в това отношение е Мярка 4 от Решение ПР-6/2015 за Лот 3.3 на АМ Струма която изисква „След пускане в експлоатация да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените населени места. При необходимост да се предвидят допълнителни мерки — например озеленяване“.</p>	<p>шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР , които са насочени към етапа на експлоатация, се изпълняват.</p> <p>Няма документиран нарушения от контролните органи по околна среда</p> <p>По отношение да даденият пример в препоръката, Лот 3.3 на АМ Струма има Разрешение за ползване: № СТ-05-1551/17.12.2018 г. Няма изрична информация от бенефициента и РИОСВ за начина на изпълнение на Мярка 4 от Решение ПР-6/2015.</p>
<p>2.</p>	<p>В Становище по ЕО №10-6/2014 на ОПТТИ, като отговорни за наблюдение и контрол, съответно като източник на набрана информация за индикаторите на Мярка 9 „Мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на пътна и железопътна инфраструктура с индикатори: видими повреди на съоръженията, белези за проява на свлачищни процеси и срутища“ са посочени Бенефициентите. Предвид това, че голяма част от трасетата на линейната инфраструктура тепърва ще се изгражда е препоръчително да се създаде организация за провеждане на мониторинг за видими повреди на съоръженията, в т.ч. и след въвеждането им в експлоатация, който да послужи и като информационна база при наблюдението и контрола на програмата.</p>	<p>По отношение изпълнението на тази препоръка е предоставена информация от Бенефициентите.</p> <p>Предоставени данни от АПИ са за проект, реализиран в отчетния период.</p> <p>В процеса на строително-монтажните работи по проекта за АМ „Струма“, Лот 3.1. и тунел „Железница“, са установени следните два свлачищни участъка, находящи се северно и южно от тунел „Железница“:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Свлачищен участък от 365+783 до км 366+080 дясно, въведен в Регистъра на свлачищните райони на Р. България с идентификационен № BLG 03.49179-01, в обхвата на обект „АМ „Струма“ Лот 3.1 Благоевград – Крупник и обект „Лот 3.1 тунел "Железница", Подучастък № 1 и - Свлачищен участък от км 369+280 до км 369+510 ляво, въведен в Регистъра на свлачищните райони на Р. България с идентификационен № BLG 44.17405-02, в обхвата на обект „АМ „Струма“ Лот 3.1 – тунел Железница, Подучастък № 3“. <p>Изградените Контролно-измервателни системи в двата участъка по проекта за АМ „Струма“, Лот 3.1. и тунел „Железница“, са извън периода на отчитане.</p> <p>Мярката е неприложима за част от железопътните проекти на НКЖИ.</p> <p>Информация за проведен мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура, за която е приложима, ще може да бъде подадена след приключване на строителството на проекта и след въвеждане в експлоатация на съответното железопътно трасе.</p> <p>Конкретни данни биха могли да се анализират в следващия отчетен период.</p>
<p>3.</p>	<p>Препоръчително е да се упражнява контрол при изготвяне на акустичните проекти, включително и по отношение точното отчитане на теренните условия и особености</p>	<p>Изпълнението на препоръката е обвързано с процеса на проектиране, където е задължително да бъдат съобразени поставените условия и мерки от решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от ЗБР.</p> <p>Няма нарочно обработени и предоставени данни по тази препоръка.</p> <p>Информация за периода 2020-2022 г. за начина на съобразяване с условията и мерките, свързани със шумозащитни съоръжения и постановени с</p>

		издадените решения за съответния проект на ОПТТИ, е представена в т. 6 на настоящия Доклад.
4.	Препоръчително е да се упражнява контрол за точното изпълнение на шумозащитните съоръжения, в т.ч. дължина и височина на съоръжението, да не се допускат прекъсвания и отвори, които ще нарушат акустичната му ефективност; да се контролира дали шумозащитното съоръжение се изпълнява със сертифицирани акустични елементи.	Няма нарочно обработени и предоставени данни по тази препоръка за проектите, за които би могла да се отнесе, поради което направеният анализ във Втория доклад: „не са предоставени данни за извършвани измервания на шум, което да потвърди акустичната ефективност“, е относим и към настоящия период на оценка. Няма представени документирани нарушения от контролните органи по околна среда.
5.	Ранни консултации между проектантите и експерти по околна среда.	Няма данни за промяна на направения анализ на изпълнението във Втория доклад.
6.	Изпълнение и поддръжка на изградените проходи за преминаване на животни в т.ч. и оградни мрежи и капази над канавките.	Изпълнението на препоръката е част от условията и мерките (за проектите, за които е относимо), поставени в решения по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от ЗБР, които са задължителни за изпълнение от Бенефициентите. От направените огледи на място не бяха констатирани несъответствия.
7.	Проектиране и изпълнение на шумозащитни прегради, с отчитане на визуалното им възприемане	Изпълнението на препоръката е относимо към анализа, направен към препоръка 3 по-горе.
8.	Наличие на вътрешен експерт по околна среда и засилване на контрола.	Няма нарочно обработени и предоставени данни по тази препоръка.
9.	Предварително „освобождение“ на известните археологически обекти: От финансова и организационна гледна точка е добре да бъде създадена организация, включително съответен механизъм за финансиране, която да позволява всички предварително известни археологически обекти да бъдат проучени и „освободени“ от археолозите преди започване на строителството, за да не се прекъсват впоследствие строителните дейности по трасето;	Няма нарочно обработени и предоставени данни по тази препоръка. От изпратената информация от бенефициентите за напредъка на всеки от проектите в отчетния период по години, няма данни за забавяния в реализацията на проекти от непроучени или необходими археологически обекти. От това косвено може да се направи извода, че препоръката се изпълнява.
10.	Обвързване на Изпълнителите с изпълнението на мерките от Становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ (тъй като ОГПТ е с период на действие до 2020 г.): Понастоящем на Бенефициентите по ОПТ не е вменено по никакъв директен начин да изпълняват мерките, заложи в становищата по ЕО на ОПТ и ОГПТ. Решенията по ОВОС и ОС, издадени от компетентните органи (МОСВ и РИОСВ) съдържат само конкретните за дадения проект мерки и условия, без да препращат към мерките от ЕО на ОПТ и ОГПТ. Необходимо е преди стартиране на всеки нов проект, УО на ОПТ да изпрати копие от Становищата по ЕО на екипите по управление на проектите, като мерките от тези становища следва да залегнат като анекси на договорите на Изпълнителите, подобно на решенията по ОВОС; Поставяне на изисквания от УО на ОПТТИ Бенефициентите да изпълняват мерките от Становищата по ЕО за ОПТТИ и ОГПТ, които са приложими за конкретния техен проект.	Няма данни за промяна в направения анализ на изпълнението на тази препоръка във Втория доклад.

Втори доклад по наблюдение и контрол на ОПТИ

	Препоръки за предприемане на коригиращи действия	Начин на изпълнение
1	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	По данни, предоставени от Бенефициентите на проекти за отчетния период (2020-2022г.), мерките и условията, постановени в съответните решения по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР , вкл. за етапа на експлоатация, се изпълняват. Няма документирани нарушения от контролните органи по околна среда.
2.	Да се осигури поддържането на изградените съоръжения за опазване на биоразнообразието и защита от шума;	Изпълнението на препоръката е относимо към анализа, направен по-горе към препоръки 3, 4, 6 и 7 от Първия доклад.
3.	По отношение на биологичното разнообразие:	
3.1	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;	<p>Посочените съоръжения са изпълнени и приети въз основа на одобрени и съгласувани проекти. Финансовите средства за изграждането им са одобрени и разплатени по ОПТИ 2014-2020. Исканата промяна следва да бъде регламентирана и съгласувана с компетентните институции, като се отчете и обстоятелството, че това може да се отрази на направената инвестиция.</p> <p>По предоставени данни от АПИ:</p> <p>Съгласно издаденото решение по ОВОС за обект: АМ „Струма“ в участъка на Лот 3.1 – тунел „Железница“, Обособена позиция № 1- участък от км 366+000 до км 366+720, включително обслужващ тунелен път при северния портал на тунел „Железница“:</p> <p>През 2021 г., в зоната на съоръжението – мост над р. Струма, е монтирана мрежа за птици при пресичането на р. Струма - 408 м. От двете страни на река Струма (пред и след съоръжението) сервитутът е ограничен с телена оградна мрежа, закопана в земята за ограничаване достъпа на дребни животни и влечуги.</p> <p>За обект: АМ „Струма“ Лот 3.1 „Благоевград – Крупник“, 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“:</p> <p>Тунел „Железница“ попада в обхвата на защитена зона „Орановски пролом - Лешко“</p> <p>В отсечката от км 368+720 до км 369+000, двустранно са проектирани мрежи с отвор 5X5 мм и височина 1500 мм, вкопани в земята на 150 мм и комбинирана нагоре с метална мрежа 50 см.</p> <p>Съгласно решението по ОВОС чувствителните места на херпетофауната е от км 368+900 до км 371+400 и около порталите на тунела, поради тази причина двустранно в обхвата на магистралата указан по-горе се поставени такива мрежи.</p>

		<p>Допълнителен проход под магистралата в този участък е проектиран тръбен водосток ф100на обслужващия път при км 0+067:</p> <p>За обект: АМ „Струма“ Лот 3.1 „Благоевград – Крупник“, обособена позиция № 3, подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400:</p> <p>Двустранно са изпълнени мрежи с отвор 5x5 мм и височина 1500 мм, вкопани в земята на 150 мм и комбинирана нагоре с метална мрежа 50 см. През 2022 г. към вток и отток на многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни, а именно: тръбен водосток ф150 при км 369+090; тръбен водосток ф150 при км 369+740; правоъгълен водосток 200/200 при км 369+920; тръбен водосток ф150 при км 370+060 и тръбен водосток ф150 при км 370+240, са осигурени подходи от ръчно подреден ломен камък за преминаване.</p> <p>Изпълнените съоръжения са съгласно поставени условия и мерки в решения по глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР за конкретните участъци.</p> <p>Няма документирани нарушения от контролните органи по околна среда. Предвид това препоръката се счита за изпълнена</p>
<p>3.2</p>	<p>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;</p>	<p>Посочените съоръжения са изпълнени и приети въз основа на одобрени и съгласувани проекти. Финансовите средства за изграждането им са одобрени и разплатени по ОПТТИ 2014-2020. Исканата промяна следва да бъде регламентирана и съгласувана с компетентните институции, като се отчете и обстоятелството, че това може да се отрази на направената инвестиция.</p> <p>Няма данни за извършван периодичен контрол, както и документирани нарушения от контролните органи по околна среда.</p>
<p>3.3</p>	<p>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.</p>	<p>Посочените съоръжения са изпълнени и приети въз основа на одобрени и съгласувани проекти. Финансовите средства за изграждането им са одобрени и разплатени по ОПТТИ 2014-2020. Исканата промяна следва да бъде регламентирана и съгласувана с компетентните институции, като се отчете и обстоятелството, че това може да се отрази на направената инвестиция.</p> <p>По предоставени данни от АПИ:</p> <p>Обектът засяга частично защитена зона за опазване на природните местообитания Драгоман с код BG0000322, в нея са изградени 8 бр. съоръжения, както следва:</p> <p>Телена оградна мрежа за животни с променлива геометрия/размер е изградена за целия участък от км 15+500 до км 32+447, в ляво и дясно</p> <p>Мрежи за птици от км 19+000 до км 22+000 в л/д, реализирана в изпълнение на условия постановени в Решение по ОВОС 5-3/2013 г. Мрежите са от двете страни на пътя с височина 4 м, с цел предотвратяване</p>

		<p>на сблъсъци на птици и прилепи с транспортни средства и намаляване на въздействието смъртност за видовете; В този участък по изискване на решението, е препоръчано да се монтират допълнителни ограждения - мрежи с по малко око (1-2 см) и височина не по малко от 50 см за опазване на видовете лалугер и пъстър пор.</p> <p>Предпазни проходи за животни – 3 бр.; представляващи правоъгълни водостоци L=150/150, с дължина 30 м. – 31 м при км 20+200; 20+800 и 21+420, са реализирани в изпълнение на условия постановени в Решение по ОВОС 5-3/2013 г. – с цел преминаване на земноводни, влечуги, дребни и средни бозайници. Водостоците са оборудвани със суха част за преминаване на сухоземни животни и влажна част, която да осигурява хидравлична връзка на Алдомировското блато със съседните територии;</p> <p>Подлез при км 17+720;</p> <p>Подлез при км 23+950;</p> <p>Шумозащитни стени по протежение на трасето в близост до къщи от урбанизираната територия на гр. Драгоман, от км 15+630 до км 15+780 ляво; с височина 3 м</p> <p>Шумозащитни стени, от км 20+000 до км 21+000 ляво; Комбинирана с мрежа за птици с височина H=2.0м</p>
	Предложение за отпадане/замяна/допълване на индикатори по наблюдение и контрол	Начин на изпълнение
1.	Управляващият орган да укаже на бенефициентите необходимостта от предоставяне на информация на годишна база за относимите към проектите на съответния бенефициент индикатори	С писмо изх. № 04-11-32/28.06.2022г. Управляващия орган са предоставени на Бенефициентите одобрените от МОСВ Втори доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ и Първи доклад по наблюдение и контрол на ИТС за сведение и изпълнение на направени препоръки и коригиращи действия, както и с изискване за предоставяне на информация на годишна база за относимите към проектите на съответния бенефициент индикатори.
2.	Преразглеждане/отпадане на мярка „Организиране на непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места“, тъй като към момента е неизпълнима. Измервания на КАВ се извършват в действащите пунктове за мониторинг на ИАОС, съгласно Националната система за мониторинг на качеството на атмосферния въздух. Извън компетенциите на Управляващия орган на ОПТТИ 2014 - 2020г. и на бенефициентите по програмата е разполагането, експлоатацията и обслужване на пунктове за непрекъснат мониторинг на КАВ;	За изпълнение на предложението е нарочно изискана информация от МТС и бенефициентите по проекти, включени в ОПТТИ. Няма получена информация за предприети действия/начин на изпълнение на това предложение.
3.	Преразглеждане/отпадане на мярка „Вид на териториите отчуждени земи за линейни обекти“ е не достатъчно информативна за целите на оценка на евентуални неблагоприятни въздействия върху околната среда в резултат на прилагането на програмата - отчужденията на земите за линейни обекти се извършват въз основа на подробни устройствени планове - парцеларни планове, за	За изпълнение на предложението е нарочно изискана информация от МТС и бенефициентите по проекти, включени в ОПТТИ. Няма получена информация за предприети действия/начин на изпълнение на това предложение.

	които се провеждат изискващите се процедури по екологична оценка, или се признават като достатъчни проведените процедури по ОВОС. Също така липсват норми и критерии, които да оценяват дали отчужденията за един или повече проекти са незначителни/значителни/съществени и т.н.;	
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 е смислен тогава индикатора, би трябвало да се сравни броя на ИП, за които има предписани мерки, с броя на ИП, за които те са осъществени.	За изпълнение на предложението е нарочно изискана информация от МТС и бенефициентите по проекти, включени в ОПТТИ. Няма получена информация за предприети действия/начин на изпълнение на това предложение.
	Други	Начин на изпълнение
1.	Управляващият орган на ОПТТИ 2014-2020 г. 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 ОПТТИ 2014-2020 г., 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.	С писмо изх. № 04-11-32/28.06.2022г. Управляващия орган са предоставени на Бенефициентите одобрените от МОСВ Втори доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ и Първи доклад по наблюдение и контрол на ИТС за сведение и изпълнение на направени препоръки и коригиращи действия, както и с изискване за предоставяне на информация на годишна база за относимите към проектите на съответния бенефициент индикатори, с цел гарантиране 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.
2.	Управляващия орган на ОПТТИ 2014-2020 г. да запознава бенефициентите с докладите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на програмата 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	С писмо изх. № 04-11-32/28.06.2022г. Управляващия орган са предоставени на Бенефициентите одобрените от МОСВ Втори доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ и Първи доклад по наблюдение и контрол на ИТС за сведение и изпълнение на направени препоръки и коригиращи действия, както и с изискване за предоставяне на информация на годишна база за относимите към проектите на съответния бенефициент индикатори, с цел гарантиране 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.
3.	Препоръчително е дейностите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагане на програмата 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	Няма данни за начина на изпълнение на това предложение.

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	
---	--

10.2. 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.

Изготвянето на настоящия доклад е в период, който е след края на периода на допустимост на разходите по ОПТТИ до края на 2023 г. Независимо, че периода на оценка, предмет на настоящия доклад са годините 2020, 2021 и 2022г., не е целесъобразно даването на 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., за оставащата част от периода на действие на ОПТТИ 2014-2020 г., а именно 2023г., тъй като действието на оперативната програма към момента на изготвяне на Трети доклад е приключило.

Независимо от горното, въз основа на дейностите, изпълнявани за целите на разработването на настоящия доклад, начинът на събиране на информация и данни от различните страни – източници на информация, вкл. по отношение изпълнението на дадени препоръки в предходните два доклада по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014-2020г., могат да бъдат направени препоръки от гледна точка на подобряване на процеса по документиране и докладване (вкл. за следващия програмен период) за начина на изпълнение на ангажименти, произтичащи както Становища/решения, издадени по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, които да бъдат съобразени при изготвянето на следващи доклади по наблюдение и контрол по оперативната програма.

В този смисъл препоръчваме усилията на УО и Бенефициентите на проекти да бъдат насочени в подобряване на процесите по документиране и докладване, с цел навременно установяване на неблагоприятни въздействие и предприемане на адекватни своевременни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, вкл. за отпадане/ замяна/ допълване на индикатори по наблюдение и контрол и др., а именно:

1. По смисъла на чл.86, ал.3 от ЗООС, мерките във връзка с наблюдението по време на прилагането на програмата, включващи индикаторите по наблюдение и контрол, са част от документацията по ЕО и са основа на компетентния орган за съобразяването и включването им в съответните становища по ЕО, с които се съгласува оперативната програма. В този смисъл препоръчваме Управляващият орган, съвместно с бенефициентите, за участват активно както в процеса на разработване на съответните индикатори, така и в процеса на тяхното съгласуване по чл.20, ал.8 на *Наредбата за условията и реда за извършване на ЕО*, като водещи принципи да бъдат:

- Залаганите мерки и индикатори да изискват действия за осигуряването и събирането на данни, които са правомощията и компетенциите на УО и бенефициентите, като се избягва вменяване на задължения за предприемане на действия от други ведомства, върху които УО няма правомощия (*напр. организиране на непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрали в близост до населени места – ИАОС, Шумови нива за близко разположени жилища и други здравно-защитени обекти – РЗИ и пр.*).

- Да са измерими за целите на оценката на евентуални неблагоприятни въздействия върху околната среда в резултат на прилагането на програмата, като за всяка мярка/индикатор да има приети/действащи легални норми и критерии, въз основа на които да може да се кумулират данни за един или повече проекти с цел сравнение и оценка „незначително/значително/съществено и т.н.“ за съответния показател;
 - При залагането на мерки и индикатори отчитащи напр. общ брой/дължина на съоръжения, брой реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони и пр., индикаторите за отчитане да бъде сравними, напр. сравняване на броя на ИП, за които има поставени такива мерки, с броя на ИП, за които те са осъществени.
2. С цел навременното идентифициране на необходимост от предприемане на коригиращи действия и прилагането на допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда, за отпадане/ замяна/ допълване на индикатори по наблюдение и контрол, предлагаме да се продължи добрата практика, налагаща се от изпълнение на дадените препоръки от Втори доклад, а именно:
- Управляващия орган да запознава бенефициентите с докладите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на програмата и да указва необходимостта от изпълнение на приложимите за съответните бенефициенти препоръки от тези доклади
 - Управляващия орган да изисква от бенефициентите периодично предоставяне на информация за начина на изпълнение на относимите препоръки, направени в докладите по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на програмата

11. Препоръки за опазване на околната среда, които да се съобразяват през оставащата част от периода на действие на ОПТТИ 2014-2020 г.

Изготвянето на настоящия доклад е в период, който е след края на периода на допустимост на разходите по ОПТТИ до края на 2023 г. Независимо, че периода на оценка, предмет на настоящия доклад са годините 2020, 2021 и 2022г., не е целесъобразно даването на препоръки за оставащата част от периода на действие на ОПТТИ 2014-2020 г., а именно 2023г., тъй като действието на оперативната програма към момента на изготвяне на Трети доклад, е приключило.

Независимо от горното, предлагаме направените принципни препоръки в т.10.2) по-горе да бъдат съобразени в процеса на подготовката на данни, необходими за следващи доклади по наблюдение и контрол по оперативната програма.

Изпълнител: „ДИ ВИ КОНСУЛТ БГ“ ООД

На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД Георги Георгиев Ключов експерт 1: Ръководител на проекта	На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД доц. д-р Нели Илиева Ключов експерт 2: Климат и атмосферен въздух
На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД Проф. д-р Росица Петрова Ключов експерт 3: Земи и почви	На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД Д-р Мйриам Божилова Ключов експерт 4: Биологично разнообразие
На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД Боян Иванов Ключов експерт 5: Води	На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД Катя Найденова Ключов експерт 6: Шум
На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД Доц. Д-р Силвена Ботева Ключов експерт 7: Здравни аспекти на средата	На основание § 1, т. 1 от ЗЗЛД Мария Асенова Тодорова Ключов експерт 8: Културно-историческо наследство