



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
Европейските структурни и
инвестиционни фондове



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
**ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА**

**ВТОРИ ДОКЛАД ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ НА
ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ
ПРИЛАГАНЕТО НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
„ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014 -
2020 г.**

(ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017г. - 31.12.2019 г.)



Възложител: Министерство на транспорта и съобщенията

Изпълнител: ДЗЗД „ЕКО КЛИЙН”

юни, 2022 г.

СЪДЪРЖАНИЕ:

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ	iii
РЕЗЮМЕ	1
СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ.....	3
I. ОПИСАНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПОДГОТОВКА, ИЗГОТВЯНЕ И ОДОБРЕНИЕ НА ДОКЛАДА ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ.....	13
II. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ОПТТИ 2014-2020 г. И ИЗПЪЛНЕНИЕТО Й ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017 г. - 31.12.2019 г.	14
1. СЪЩНОСТ, ОДОБРЕНИЕ И ИЗМЕНЕНИЯ НА ОПТТИ ДО 31.12.2019 г.	14
2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПТТИ 2014 - 2020 г. ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017 г. - 31.12.2019 г.	15
3. УПРАВЛЕНИЕ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО НА ОТГОВОРНОСТИТЕ ПО ВЪПРОСИТЕ, СВЪРЗАНИ С ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 г.	39
III. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 г., ПОСТАНОВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 10-6/2014 г. И НА УСЛОВИЯТА В РЕШЕНИЯ № ЕО-7/2015 г. И № ЕО-4/2017 г.	41
IV. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО РЕДА НА ГЛАВА ШЕСТА НА ЗООС И ПО ЧЛ.31 ОТ ЗБР ЗА СЪОТВЕТНИЯ ПРОЕКТ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017-31.12.2019 г.	51
V. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 10-6/2014 г. ЗА ПЕРИОДА 2017 - 2019 г. И АНАЛИЗ НА СТОЙНОСТИТЕ	104
VI. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА СЪБРАНАТА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 г. ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	112
VII. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПРЕДХОДНИ ДОКЛАДИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ	113
VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017-31.12.2019 г.	120
IX. 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.	120

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

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

1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА КОРИГИРАЩИ ДЕЙСТВИЯ.....	120
2. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА	121
3. ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ОТПАДАНЕ/ЗАМЯНА/ДОПЪЛВАНЕ НА ИНДИКАТОРИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ	121
4. ДРУГИ.....	122
X. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА ОПТТИ 2014-2020 г.	123

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ

АМ	Автомагистрала
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура”
БД	Басейнова дирекция
БДЖ	Български държавни железници
БФОВ	Битово-фекални отпадъчни води
ГД ГВА	Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация”
ДОВОС	Доклад за оценка на въздействие върху околната среда
ДОС	Доклад за оценка за съвместимост
ДП „НКЖИ“	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура”
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура”
ДП РВД	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение”
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗЗТ	Закон за защитените територии
ЗЗ	Защитена зона
ЗИУП	Звено за изпълнение и управление на проекта
ЗКН	Закон за културното наследство
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗТ	Защитена територия
ЗУО	Закон за управление на отпадъците
ЗУП	Звено за управление на проекта
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИАМА	Изпълнителна агенция „Морска администрация”
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
ИАПЦД	Изпълнителна агенция за „Проучване и поддържане на река Дунав”
ИП	Инвестиционно предложение
ИТС	Интегрирана транспортна стратегия
НИНКН	Национален институт за недвижимо културно наследство
НСИ	Национален статистически институт
НУРИЕОПП	Наредба за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми
НУРИОВОС	Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МТС/МТИТС	Министерство на транспорта и съобщенията/Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
ОВОС	Оценка на въздействие върху околната среда
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт” 2007 - 2013 г.
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура”
ОС/ ОСВ	Оценка за съвместимост/Оценка на степента на въздействие върху

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

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

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

РЕЗЮМЕ

Настоящият Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. (ОПТТИ) е изготвен в изпълнение на Договор № С21169/22.11.2021 г., сключен след проведената процедура за възлагане на обществена поръчка между Министерство на транспорта и съобщенията (МТС) и ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“.

Общата цел на доклада е подпомагане на цялостното управление на ОПТТИ 2014-2020 г., и осигуряване на информация за подобряване на изпълнението ѝ.

Специфичните цели са:

- изпълнение на изискванията относно наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014-2020 г. съгласно Становище по ЕО № 10-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите, с което е съгласуван проекта на програмата;
- установяване, предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на неблагоприятните последици при изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. върху околната среда, населението и човешкото здраве.

Докладът се отнася за периода от 01.01.2017 г. до 31.12.2019 г., като е предшестван от изготвения на предходен етап *Първи Доклад по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на ОПТТИ 2014-2020 г.*, който обхваща периода 2014-2016 г.

При изготвянето на Втори Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда на ОПТТИ 2014-2020 г. за периода 01.01.2017-31.12.2019 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.

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

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

На ниво „конкретни проекти“ бенефициентите предприемат действия за изпълнение на мерките и условията от постановените актове по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 от ЗБР, като ги включват в тръжната документация за проектиране и строителство. Контролът се осъществява от Строителния надзор. Въпреки липсата на данни

за установени нарушения, съгласно предоставената от бенефициентите информация, при анализа се установиха пропуски по изпълнение на някои от условията и мерките – най-вече свързани с периода на експлоатация – в т.ч. контролни измервания на шум и качество на атмосферния въздух, поддръжка на изградените съоръжения (свързани с околна среда).

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

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

Въз основа на заключенията, в доклада са направени **препоръки**, както следва:

Препоръки за предприемане на коригиращи действия:

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

Предложение за допълнителни мерки за предотвратяване на въздействието върху околната среда

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

СПИСЪК С ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

А. Информация, предоставена от МТС

- ОПТТИ 2014 - 2020 г.;
- Доклад за ЕО на ОПТТИ (2014 г.);
- Становище по ЕО № 10-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите;
- Решения за преценяване на необходимостта от извършване на ЕО за изменения на ОПТТИ: Решение № ЕО-7/2015 г., Решение № ЕО-4/2017 г.;
- Писмо на МОСВ с изх.№ НСЗП-419, ЕО-18/07.08.2019 г. за изменение на ОПТТИ 2014-2020 г.;
- Годишни доклади по ОПТИ за 2017, 2018, 2019 г.;
- 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“;
- Решения по ОВОС и решения за преценяване на необходимостта от ОВОС за конкретните проекти по ОПТТИ 2014-2020 г.;
- „План за действие към актуализирана Стратегическа карта за шум (СКШ) за основни пътни участъци в Р. България“ и „Стратегическа карта за шум (СКШ) за основни пътни участъци в Р. България“ на сайта на АПИ <http://www.api.bg/>;
- Решения на МОСВ/РИОСВ, издадени по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и по чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие за конкретните проекти в обхвата на ОПТТИ и ИТС;
- Проектна документация за конкретните проекти по ОПТТИ;
- Протоколи от периодични срещи за отчитане на напредъка по проектите, изпълнявани по ОПТТИ 2014-2020 г.

Б. Информация, предоставена от ведомства и контролни органи

- Информация, публикувана на интернет страниците на МОСВ, РИОСВ, НСИ, ИАОС, Басейновите дирекции и др.

- Информация е поискана и предоставена от следните ведомства:

№	Институция	Отговор	Характер на предоставената информация
1.	Изпълнителна агенция по околна среда	получен	Предоставени са нужните данни.
Басейнови дирекции за управление на водите			
2.	БД ДР	получен	Не предоставя изисканите данни за конкретните проекти. Предоставя обща информация.
3.	БД ЗБР	получен	Предоставени са данни. Изрично е записано, че по отношение на изпълнение на условията от решенията по ОВОС или решенията за преценяване на необходимостта от ОВОС „информация следва да бъде предоставена от РИОСВ Благоевград, като компетентен орган“.
4.	БД ИБР	получен	Предоставени са данни. Изрично е записано, че „От страна на БД ИБР не са извършвани проверки по изпълнение на условията от решенията по ОВОС или решенията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, тъй като БД ИБР не е компетентен орган.“
5.	БД ЧР	получен	Предоставени са данни. Изрично е посочено, че „...контрола по изпълнение на условията от решенията по ОВОС или решенията за преценяване на необходимостта от ОВОС е в рамките на компетенциите на РИОСВ“.
Регионални инспекции по околна среда и води			
6.	РИОСВ - БЛАГОЕВГРАД	получен	Контрол е извършван. Предоставени са нужните данни.
7.	РИОСВ - БУРГАС	получен	Не е извършван контрол.
8.	РИОСВ - ВАРНА	получен	Не е извършван контрол.
9.	РИОСВ - ВРАЦА	получен	Не е извършван контрол.
10.	РИОСВ - ВЕЛИКО ТЪРНОВО	получен	Контрол е осъществен за 1 проект.
11.	РИОСВ - МОНТАНА	получен	Не е извършван контрол.
12.	РИОСВ - ПАЗАРДЖИК	получен	Контрол е осъществен за 1 проект.

			по документи.
13.	РИОСВ - ПЛЕВЕН	получен	Контрол е осъществен за 2 проекта, по документи.
14.	РИОСВ - ПЛОВДИВ	получен	Не е извършван контрол.
15.	РИОСВ - РУСЕ	получен	Не е извършван контрол.
16.	РИОСВ - СМОЛЯН	получен	Няма проекти, попадащи на контролираната територия.
17.	РИОСВ - СОФИЯ	получен	Извършени са две проверки по сигнали.
18.	РИОСВ - СТАРА ЗАГОРА	получен	Контрол е осъществен за 1 проект, по документи .
19.	РИОСВ - ХАСКОВО	получен	Контрол е осъществен за 1 проект.
20.	РИОСВ - ШУМЕН	получен	Контрол е осъществен за 1 проект, по документи.
Регионални здравни инспекции			
21.	РЗИ БЛАГОЕВГРАД	получен	Има коментар за 1 проект.
22.	РЗИ БУРГАС	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
23.	РЗИ ВАРНА	не е получен	---
24.	РЗИ ВЕЛИКО ТЪРНОВО	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
25.	РЗИ ВИДИН	не е получен	---
26.	РЗИ ВРАЦА	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
27.	РЗИ ГАБРОВО	получен	Контрол е осъществен за 1 проект.
28.	РЗИ ДОБРИЧ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
29.	РЗИ КЪРДЖАЛИ	не е получен	---
30.	РЗИ КЮСТЕНДИЛ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
31.	РЗИ ЛОВЕЧ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
32.	РЗИ МОНТАНА	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
33.	РЗИ ПАЗАРДЖИК	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
34.	РЗИ ПЕРНИК	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
35.	РЗИ ПЛЕВЕН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
36.	РЗИ ПЛОВДИВ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
37.	РЗИ РАЗГРАД	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
38.	РЗИ РУСЕ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО

			и ОВОС.
39.	РЗИ СИЛИСТРА	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
40.	РЗИ СЛИВЕН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
41.	РЗИ СМОЛЯН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
42.	РЗИ СОФИЙСКА ОБЛАСТ	не е получен	---
43.	РЗИ СОФИЯ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
44.	РЗИ СТАРА ЗАГОРА	не е получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
45.	РЗИ ТЪРГОВИЩЕ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
46.	РЗИ ХАСКОВО	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
47.	РЗИ ШУМЕН	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.
48.	РЗИ ЯМБОЛ	получен	Не е осъществяван контрол по ЕО и ОВОС.

В. Информация, предоставена от бенефициенти по ОПТТИ

- Информация е поискана и предоставена от следните бенефициенти:

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

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

Във връзка с изискванията на нормативната уредба за осъществяване на контрол по изпълнение на условията и мерките в административните актове, издадени по реда на глава шеста от ЗООС, представена в т. II.3 по долу в доклада, следва да се отчетат разписаните

указания, където са налични такива. Информацията за указанията може да бъде обобщена по следния начин:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Д. Използвана нормативна уредба по околна среда

- КОНВЕНЦИЯ за оценка на въздействието върху околната среда в трансграничен контекст и ПРОТОКОЛ за стратегическа екологична оценка;
- КОНВЕНЦИЯ за биологичното разнообразие (в сила от 29 февруари 1996 г. (ДВ, бр.19/1999 г.);
- КОНВЕНЦИЯ по международната търговия със застрашени видове от дивата фауна и флора (Вашингтонска, CITES) (в сила от 16 април 1991 г. (ДВ, бр.6/1991 г.);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на мигриращите видове диви животни (известна като Бонска) подписана юни 1979 г., в сила от ноември 1983 г.;
- КОНВЕНЦИЯ по влажните зони с международно значение, по-специално като местообитания за водолюбива птици (Рамсарска);
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на дивата европейска флора и фауна и природните местообитания (Бернска) В сила от 01.05.1991 г. Обн. ДВ, бр. 23 от 10.03.1995 г.;
- КОНВЕНЦИЯ за опазване на световното културно и природно наследство;
- КОНВЕНЦИЯ на ЮНЕСКО за опазване на културното наследство под вода (Париж, 2001 г.), в сила от януари 2009 г.;
- КОНВЕНЦИЯ на ООН за борба с опустиняването;
- ЕВРОПЕЙСКА КОНВЕНЦИЯ за ландшафта – Ратиф. на 13.10.2004 г. /ДВ бр. 94/22.10.2004 г./, в сила за Р България от 01.03. 2005 г.;

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

- НАРЕДБА № 4 от 27 декември 2006 г. за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството;
- НАРЕДБА № 4 от 12.01.2009 за мониторинг на почвите;
- НАРЕДБА № 5 от 23.04.2007 г за мониторинг на водите;
- НАРЕДБА № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението;
- НАРЕДБА №7 за оценка и управление качеството на атмосферния въздух;
- НАРЕДБА №12 /2010 за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден диоксид и озон в атмосферния въздух;
- НАРЕДБА № 7/1986 г за показатели и норми за определяне на качеството на течащите повърхностни води;
- НАРЕДБА № 8 от 25.01.2001 г. за качеството на крайбрежните морски води;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и на опасни отпадъци;
- НАРЕДБА № 3 от 01.04.2004 г. за класификация на отпадъците;
- НАРЕДБА за изискванията за третиране на отпадъците от моторни превозни средства;
- НАРЕДБА № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт по време на експлоатация на обектите, което ще спомогне за опазване на почвите от замърсяване;
- НАРЕДБА за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито, по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха;
- НАРЕДБА № 9 от 12.02.2010 г. за максимално допустимите стойности на вибрациите в жилищни помещения;
- НАРЕДБА № 54 от 13 декември 2010 г. за дейността на националната система за мониторинг на шума в околната среда и за изискванията за провеждане на собствен мониторинг и предоставяне на информация от промишлените източници на шум в околната среда;
- НАРЕДБА № 12 от 03.07.2001 г. за проектиране на геозащитни строежи, сгради и съоръжения в свлачищни райони;
- НАРЕДБА № 1 от 12.01.2004 г. за борба с ерозията и свлачищата в горския фонд и строежът на укрепителни съоръжения;
- НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 14.02.2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони;

- НАРЕДБА № Н-00-0001 от 14 февруари 2011 г. за извършване на теренни археологически проучвания;
- НАРЕДБА за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони;
- СПОРАЗУМЕНИЕ за опазване на популациите на европейските прилепи (EUROBATS) в сила от 25.02.2000 г.

А.4. Използвани методически документи

Основни методически документи за мониторинга на въздействието върху околната среда на планове и програми, свързани с транспорта, ползвани при изготвяне на доклада, са:

- Ръководство за екологична оценка на планове и програми в България, 2002 г.;
- Guidance on the implementation of Directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment, European Commission (*Ръководство на Европейската комисия за прилагането на Директива 2001/42/ЕС относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда*);
- Resource Manual to Support Application of the Protocol on Strategic Environmental Assessment, 2011 – UNECE (*Ресурсно ръководство за подпомагане прилагането на Протокола за стратегическа екологична оценка, 2011 – ИКЕ-ООН*);
- Good Practice Recommendations on Public Participation in Strategic Environmental Assessment, 16 February 2016 – UNECE (Препоръки за добри практики за);
- Impel report - Implementing Article 10 of the SEA Directive, 2002 (*Доклад – Прилагане на чл. 10 от Директивата за стратегическа екологична оценка*);
- Guidance on Integrating Climate Change and Biodiversity into Strategic Environmental Assessment, 2013, European Commission (*Ръководство за интегриране на климатичните изменения и биологичното разнообразие в стратегическата екологична оценка, 2013 г., Европейска комисия*);
- Transport Analysis Guidance, Department of Transport, UK (www.webtag.org.uk) (*Указания за транспортни анализи, Министерство на транспорта, Великобритания*);
- Planning Policy Guidance 13: Transport, March 2001, updated January 2011, UK (<http://www.communities.gov.uk>) (*Указания за Политика на Планиране Насока 13: Транспорт*);
- „Strategic Environmental Assessment for Transport” („Стратегическа екологична оценка за транспорта”), 2000 г., Европейска конференция на министрите на транспорта;
- Implementation of strategic environmental assessment (SEA) in the transport sector, EEA (*Прилагане на стратегическата екологична оценка в транспортния сектор*);

- Strategic Environmental Assessment Tool Kit, Natural Scotland – Scottish Executive, 2006 (*Стратегическа екологична оценка като комплексен инструмент, Natural Scotland – Шотландско правителство*);
- Policy Instruments for Chinese Sustainable Future: Environmental Policy Integration and Strategic Environmental Assessment for the Energy and Transport Sectors, Wuppertal Institute, Wuppertal, 2008 (*Инструменти на политиката за китайското устойчиво бъдеще: Интегриране на политика по околна среда и стратегическата екологична оценка за енергийния и транспортния сектор, Институт Вупертал, Вупертал*);
- SEA in Transport Planning in Germany, 2005 (*Стратегическа екологична оценка в планирането на транспорта в Германия*);
- Generic TOR for transport infrastructure SEA, The Netherlands EIA Commission feb 2004 (*Обща структура на Задание за изготвяне на Стратегически Екологични оценки в транспорта, Комисия за ОВОС, Холандия*);
- Safety Management in the European Railway Sector - the implementation of the Safety Directive (*Управление на безопасността в железопътния сектор - прилагането на Директивата относно безопасността*);
- COST 341 Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure, Wildlife and Traffic, A European handbook for Identifying Conflict and Designing Solutions, 2003 (*COST 341 Фрагментация на местообитания в резултат на транспортната инфраструктура, Дива природа и Трафик, Европейски справочник за идентифициране на конфликти и проектиране на решения*);
- RESTORING ECOLOGICAL NETWORKS ACROSS TRANSPORT CORRIDORS IN BULGARIA - Identification of bottleneck locations and practical solutions, June 2008p (Alterra, Wageningen UR (*Възстановяване на екологични мрежи през транспортни коридори в България – Идентифициране на критични места и практически решения*);
- Strategic Environmental Assessment of transport Corridors: Lessons learned comparing the methods of the Member States, EC, January, 2001 (*Стратегическа екологична оценка на транспортни коридори: поуките сравняващи методите на държавите членки*);
- Strategic Environmental Assessment and Integration of the Environment into Strategic Decision Making, May, 2001 (*Стратегическа екологична оценка и интегрирането на аспектите на околната среда във вземането на стратегически решения*);
- Sustainability of Land Use and Transport in Outer Neighbourhoods: A Proposed Appraisal Framework, Cordon Mitchell, 2004 (*Устойчиво използване на земята и Транспорта в крайните квартали: Предложение за рамкова оценка*);
- Guidelines for Incorporating Biodiversity-related Issues into Environmental Impact Assessment Legislation and/or Process and in Strategic Environmental assessment, UNEP/CBP/COP/6/20 (*Ръководство за включване на въпроси, свързани с биологичното разнообразие в законодателството и/или процеса на ОВОС и в Стратегическа екологична оценка*);

- Guidance on Transport Assessment, March 2007, Department of Transport, UK
(Ръководство за оценка на транспорта);

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

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

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

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

одобрението на докладите и представяне на окончателни варианти на докладите	
Задача 1: Изпращане до Възложителя на първия вариант на докладите	До 5 месеца
Задача 2: Допълване на докладите, в случай на изрични указания от министъра на околната среда и водите	До 15 дни
Задача 3: Изпращане до Възложителя на окончателния вариант на докладите	До 6 месеца

II. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ОПТТИ 2014-2020 г. И ИЗПЪЛНЕНИЕТО Й ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017 г. - 31.12.2019 г.

1. СЪЩНОСТ, ОДОБРЕНИЕ И ИЗМЕНЕНИЯ НА ОПТТИ ДО 31.12.2019 г.

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.

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“.

За постигане на общата и специфичните цели са формулирани 5 приоритетни оси, като четири от тях обхващат подготовката и реализирането на проекти:

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

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

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

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

Приоритетна ос 5 „Техническа помощ”.

За проекта на програмата е проведена изискващата се процедура по екологична оценка (ЕО) по реда на глава шеста на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), съвместена с оценка за съвместимост (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Процедурата е приключила със Становище по ЕО №

ОПТТИ 2014-2020 г. е официално одобрена от Европейската комисия (ЕК) на 19.12.2014 г.

От одобрението на програмата до 31.12.2019 г. са процедиран и одобрени три нейни **изменения**:

- **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.

2. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПТТИ 2014 - 2020 г. ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017 г. - 31.12.2019 г.

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

периода 01.01.2017-31.12.2019 г., с отчитане на одобрените изменения на ОПТТИ 2014-2020 г. до края на 2019 г., в т.ч. е направена преценка дали съответният проект е предмет на оценка в настоящия Доклад.

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

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
1	„Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъците от жп линията „Пловдив – Бургас – възстановяване, ремонт и модернизация на тягови подстанции (ТПС) Бургас, Карнобат и Ямбол“ Обхват на проекта: -Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС Бургас, Карнобат и Ямбол Бенефициент: Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура (“ДП „НКЖИ”)	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: -<u>Писмо на МОСВ с изх.№ ОВОС-1860/07.09.2010г.</u>, 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 <i>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</i> (Наредба за ОС). В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – ТПС Ямбол и ТПС Бургас са завършени, подписан е Акт 15, ТПС Карнобат е завършена на 85%; - 2018 г. – проектът е цялостно завършен и пуснат в експлоатация. - 2019 г. – експлоатация.	Проектът е добавен като разширение на проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ с първото изменение на ОПТТИ от 2016 г.	Не (проектите не подлежат на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
2	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“ Обхват на проекта: -Пътен надлез на км 107+423.59 междугарие Септември- Пазарджик (сп. Ковачево); -Пътен надлез км 132 +592.42 в междугарието Огняново – Стамболийски (сп. Три водици); - Пътен надлез км 137 +336 в района на гр. Стамболийски;	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: -<u>Решение №12-ПР/2010 г.</u> на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение <i>"Модернизация на железопътна линия София-Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък Септември - Пловдив и изграждане на пътни надлези"</i> – с характер „да не се извършва ОВОС“ Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 – сключени договори за изпълнение на проекта с 4 отделни изпълнители, в т.ч. и договори за строителен надзор. До края на 2017 г. са приключили строителни работи за два от строителните надлези – Акт 16, а останалите два надлеза са изпълнени 50,41 и	С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е намален обхвата на проекта, спрямо първоначалния му вид: - към момента на одобрението на ОПТТИ през 2014 г. проектът е: Модернизация на жп линията София-Септември в участъка Елин Пелин-Ихтиман и Ихтиман - Септември с обща дължина 79 км., изцяло двойна линия, а след изменението е: - Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин - Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия	ДА

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

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

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
3	- Пътен надлез км 146 +269 в района на гр. Т. Каблешков Бенефициент: ДП „НКЖИ” „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ Описание на проекта: -Общата разгъната дължина на линиите, които ще бъдат реконструирани или модернизирани е 115 км. (от които 83,744 км. разгъната дължина са по двойна линия). Проектът включва и внедряване на ERTMS по протежение на железопътния участък от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км, вкл. 24 броя маршрутни компютърни централизации (МКЦ) Бенефициент: ДП „НКЖИ”	77,35%; - 2018 - завършен и пуснат в експлоатация; - 2019 – експлоатация. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: <u>-Решение по ОВОС № 2-2/2018г.</u> на министъра на околната среда и водите. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – извършват се работи по рехабилитация на жп участъци Скуtare – Оризово – 45% напредък и Стралджа – Церовски – 94% напредък. За останалите дейности предстоят тръжни процедури за избор на изпълнители; - 2018 г. - пусната е в експлоатация жп отсечката „Стралджа–Церковски“. Пуснато е движението и в участъка „Скуtare–Белозем“. През 2018 г. е стартирана процедурата за избор на изпълнител за участъка „Оризово–Михайлово“. - 2019 - Сключени са следните основни договори за строителство– „Проектиране и изграждане на системите за сигнализация и телекомуникация“; „Модернизация на „Оризово – Михайлово“; „Реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и на контактната мрежа в гарите Зимница и Стралджа“. Общият физически напредък в изпълнението на проекта в края на 2019 г. е 12%. Очаква се дейностите по него да бъдат завършени в периода на допустимост на разходите по програмата. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение по ОВОС № 6-6/2014 г.</u> на министъра на околната среда и водите Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - в процес на проектиране; - 2017 г. – предвидени са 8 тръжни процедури, обявени са процедурите за строителство и строителен надзор. Процедурата за строителство е обжалвана, а за надзор е прекратена; - 2018 г. – избран е изпълнител за изграждане на ТПС Казичене.	В одобрения през 2014 вариант на ОПТТИ е включен проект „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“, който е разширен с първото изменение на ОПТТИ от 2016 г. с дейности, предвидени за изпълнение по ОПТ 2007-2013 г. – проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация на ж.п. възел Бургас (като част от модернизацията на ж.п. възел Бургас); и отделен проект за проектиране и модернизация на тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол (описан по-горе). С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е намален обхвата на проекта, в резултат на което актуалния обхват е съгласно описаното в колона 2 на таблицата. С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е намален обхвата на проекта, в резултат на което актуалния обхват е съгласно описаното в колона 2 на таблицата.	ДА ДА
4	„Модернизация на жп линията София-Пловдив в участъка Елин Пелин-Костенец“ Описание на проекта: Модернизация в участъка Елин Пелин – Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия. Бенефициент: ДП „НКЖИ”	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение по ОВОС № 6-6/2014 г.</u> на министъра на околната среда и водите Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - в процес на проектиране; - 2017 г. – предвидени са 8 тръжни процедури, обявени са процедурите за строителство и строителен надзор. Процедурата за строителство е обжалвана, а за надзор е прекратена; - 2018 г. – избран е изпълнител за изграждане на ТПС Казичене.	С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е намален обхвата на проекта, в резултат на което актуалния обхват е съгласно описаното в колона 2 на таблицата.	ДА

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		Поради забавяне на действията по провеждане на процедурата за строителството и продължителните обжалвания по обособени позиции, сроковете за завършване на 2 от 3-те строителни лота на проекта излизат извън периода на допустимост на разходите. Разглеждат се възможности за „фазиране“ на проекта. - 2019 г. – сключени са договори за изпълнение на част от дейностите: „Изготвяне на ПУП, проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягова подстанция Казичене и интегриране към SCADA“; „Контрол, управление, оценка на съответствие, строителен надзор“; „Изготвяне на ПУП, проектиране, изграждане, гаранционно обслужване и сервизна поддръжка на тягова подстанция Ихтиман и интегриране към SCADA“; Строителство по обособена позиция 1 „Модернизация на жп отсечка Елин Пелин – Вакарел“. Изборът на изпълнители по обособени позиции 2 и 3 на проекта не е приключил.		
5.	„Модернизация на жп линия София-Драгоман-граница със Сърбия, участък Волюяк-Драгоман“ Бенефициент: ДП „НКЖИ”	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Решение по ОВОС № 5-5/2016 г. на министъра на околната среда и водите Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Няма развитие на проекта, тъй като не е бил в обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. в докладвания период.	Проектът е включен в ОПТТИ с изменение на програмата от 2020 г. (след периода на Доклада)	Не
6.	„Модернизация на тягови подстанции Варна и Разград, изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане на SCADA“ Бенефициент: ДП „НКЖИ”	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - 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; - 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	Проектът е включен в ОПТТИ с изменение на програмата от 2020 г. (след периода на Доклада)	Не

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
7.	„От изток към Запад - 2. Достъп до коридор ОИС от централното пристанище на Бургас: Рехабилитация на железопътните връзки към Трансевропейската транспорта мрежа“ Бенефициент: ДП „НКЖИ”	не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС; - За тягова подстанция Русе - процедурата е приключила със становище изх. № ОВОС-83/ 11.01.2021г., 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 Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Няма развитие на проекта, тъй като не е бил в обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. за докладвания период. Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Писмо с изх. № ПД-790(1)/01.04.2019г. на РИОСВ - Бургас, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Няма развитие на проекта. Изпълнението на проекта стартира през 2021 г.	(след периода на Доклада)	Не (проектите не подлежат на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол) Не (Проектът е за техническа помощ и не е свързан с въздействие върху околната среда и
8.	Техническа помощ за подготовка на проект „Модернизация на железопътна линия София - Перник - Радомир – Гюешево – граница с Република Северна Македония“	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Проектът за техническа помощ и не подлежи на процедури за оценка на въздействията. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Изпълнението на проекта за техническа помощ е започнало през	С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е разширен обхвата на проекта.	

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	Бенефициент: ДП „НКЖИ”	2019 г. За отчетния период за извършвани дейности по проектиране на участък Софи-Перник-Радомир. За участък Радомир-Гюешево - граница не са извършвани дейности през отчетния период.		здравето на населението)

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

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
1.	„Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница” 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. Бенефициент: Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение по ОВОС №1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, изменено с Решение с изх. № 1-1(1)/2008 год. поради явна фактическа грешка 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;</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/2009 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма“ в участък „Благоевград – Крупник“ от км 354+000 до км 380+000“ - по „виолетов вариант с подвариант с висока нивелета“ (трасето на магистралата в променения участък от км 359+000 до км 380+000 попада в обхвата на Лот 3.1);</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-5/2015 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „Струма“;</u>	-	ДА За Лот 3.1. - етап проектиране и строителство. За участъци „Дупница - Благоевград“ и „Сандански - Кулата“ за етап експлоатация. За Лот 3.3. строителство и експлоатация.

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		- <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г.</u> на министъра на околната среда и водите за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.3 на АМ „Струма“. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: В отчетния период ЛОТ 3.1. е в етап проектиране и строителство. Участъкът „Дупница - Благоевград“ е в експлоатация от 22.10.2015 г. Участъкът „Сандански - Кулата“ е в експлоатация от 10.09.2015 г. - 2017 г. – одобрен от ЕК Лот 3.1, 3.3 и тунел Железница – извършват се строителни работи по 3.1 и 3.3. На 31.08.2017г. е дадено начало на строителството на Лот 3.1. Физическото изпълнение на Лот 3.1 е 3,45%. За Лот 3.3 са изпълнени над 80 бр. малки съоръжения, завършени са 2 бр. реконструкции на газопроводи, 8 бр. мостове и 2 бр. подлези. Физическото изпълнение на Лот 3.3 е 58%. За тунел Железница се провежда тръжна процедура за избор на изпълнители на строителни работи. На 27.11.17г. са получени общо 28 оферти за три обособени позиции. Общият физически напредък на проекта е 21%; - 2018 г. - пуснат е в експлоатация Лот 3.3 с дължина 24 км. Във фаза строителство са отделни участъци по Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, с общ физически напредък от 42%. Предприети са действия по възлагане изготвянето на проект и изпълнение на дейности по преместване и запазване на откритите по време на археологическо проучване на обект „Зелендол 2“ артефакти в засегнатия участък по Лот 3.1, с дължина около 500 м. По отношение на тунел „Железница“ са подписани договорите за изпълнението на: Обособена позиция № 1: Подучастък № 1 от км 366+000 до км 366+720, включително обслужващ тунелен път при северния портал на тунел „Железница“ и Обособена позиция № 3: Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400. След приключило обжалване, през м. февруари 2019 г. е сключен и договорът по Обособена позиция № 2: Подучастък № 2 от км 366+720 до км 369+000, включително обслужващ тунелен път при южния портал на тунел „Железница“ и площадка за хеликоптери. През 2018 г. е обявено класирането на участниците за строителен надзор (по 3 обособени позиции).		

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		- 2019 г.- Подучастък 1 (6,5 км) от Лот 3.1 „Благоевград - Крупник“ на АМ „Струма“ е завършен предсрочно и движението по него е пуснато на 23.05.2019 г. Подучастък 2 е в процес на строителство. Решен е проблемът с археологическия обект „Зелен Дол“ по трасето на Лот 3.1 и през 2019 г. е завършила теренната консервация на преместените извън него структури. Строителните работи по Лот 3.3 „Кресна - Сандански“ са изцяло завършени през м. май 2019 г. Сключени са договорите за проектиране, строителство и супервизия за трите обособени позиции на тунел „Железница“, като през 2019 г. са издадени и съответните разрешения за строеж. През последното тримесечие на 2019 г. стартира строителството и по трите обособени позиции. Общият физически напредък по проект АМ „Струма“- Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница“ е 62%.		
2.	„Изграждане на АМ „Калотина-София“, ЛОТ 1 „Западна дъга на Софийски околновръстен път /СОП/“, фаза 2“ и „Изграждане на АМ Европа от км 15+500 до км 48+903“ по протежение на Път I-8 „Калотина – Софийски околновръстен път“. Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 34-ПР/2010г.</u> на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от ОВОС: да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Софийски околновръстен път от км 59+400 до км 6+310 - разширение и реконструкция и изместване на съоръжения на съществуващата инфраструктура“. Решението не съдържа условия и мерки, поради което не следва да се разглежда в настоящия доклад. - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 6-ПР/2013г.</u> на министъра на околната среда и водите за ИП: „Изместване и реконструкция на съоръженията на други ведомства в участъка на „Път II-18 „Софийски околновръстен път - западна дъга" от км 0+780 до км 6+308.17". Това решение е свързано с изместване на обекти, собственост на други ведомства, налагащи се за уширяване на габарита на пътното трасе, но не е свързано с изграждането на самия път. Поради това не следва да се разглежда в настоящия доклад. - <u>Решение по ОВОС № 5-3/2013 г.</u> на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Модернизация на Път I-8 „Калотина–СОП“ от км 1+000 до км 48+270“ по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пунктир до км 48+329.77”	С първото изменение на ОПТТИ от 2016 г. проект „Изграждане на АМ „Калотина-София“ – лот 1 „Западна дъга на Софийски околновръстен път“ – със Северна скоростна тангента“, предвиден за финансиране по ОПТ 2007-2013 г. е включен в ОПТТИ. „Модернизация на път I-8 „Калотина – Софийски околновръстен път“ от км 1+000 до км 15+500 и етапна връзка“ е предвиден за финансиране по МСЕ.	ДА за участък от км 15+500 до км 32+447,20 на АМ Европа.

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Проектът за изграждане на път I-8 участък „Калотина-София“ (част от АМ „Европа“) е дефиниран като състоящ се от три взаимосвързани отсечки – „ГКПП Калотина – СОП“, „Западна дъга на СОП“ и „Северна скоростна тангента“. По Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г. бе изградена „Северна скоростна тангента“, а по ОПТ 2007-2013 г. участък 1 на лот 1 „Западна дъга на СОП“, от км 59+400 до км 61+629,18 и от км 0+000 до км 0+780, както и част от участък 2 на лот 1, която включва частично изпълнение на мостово съоръжение от км 1+290,46 до км 1+634,46. Проектът за АМ „Европа“ е разделен на два участъка – от км. 15+500 до км 32+447.20 и от км 32+447.20 до км 48+903. Дължината на първия участък е 16,947 км. и е предвидено изграждането на 11 големи съоръжения. Дължината на втория участък е 16,456 км. Предвидено е изграждане на 13 големи съоръжения. На 21.12.2018 г. е подписан договор за проектиране (изготвяне на технически проект) и строителството на участъка от км 15+500 до км 32+447,20 на АМ Европа. В разглеждания период проектът (за този участък) е бил на етап проектиране и строителство. За участъка от км 32+447,20 до км 48+903 е изготвен технически проект от юли 2019 г. - 2017 г. – Изпълнението на проект „Изграждане на АМ "Калотина-София", Лот 1 "Западна дъга на Софийски околновръстен път /СОП/", фаза 2 е на 99% поради неприключили процедури по учредяване на сервитут за изпълнение на инженерни мрежи и съоръжения. За 2018 г. и 2019 г. няма данни за този участък.		
3.	„АМ Струма лот 3.2“ между Крупник и Кресна Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Решение по ОВОС № 3-3/ 2017 г. на МОСВ за инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“ по Източен вариант Г 10.50“ Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. е приключила процедурата по ОВОС за проекта. - 2018 г. - в процес на подготовка. През 2018 г. са обявени процедурите по	-	Не (не е започнало физическо изпълнение на проекта)

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		ЗОП за проектиране и изпълнение на строителството на Лотове 3.2.1 и 3.2.2. - 2019 г. - Формулярът за кандидатстване за изграждане на Лот 3.2 на АМ „Струма“ е одобрен от УО през 2019 и подаден към ЕК на 09.08.2019 г. Предвид постъпилите на 15.10.2019 г. коментари от ЕК, на национално ниво работата по ФК продължава, с оглед съобразяването му с приоритетите в политиката на ЕС по отношение опазването на околната среда. През м. февруари 2019 г. са отворени офертите за строителство и на двете обособени позиции по Лот 3.2, като на 15.11.2019 е обявен изпълнителя за проектиране и строителство на Лот 3.2.1 До края на отчетния период за Лот 3.2.2 няма избран изпълнител. Договорите с избраните изпълнители ще бъдат сключени при осигурено финансиране.		

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

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

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
2.	„Проект за разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ – фаза 2“ Бенефициент: Метрополитен ЕАД	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 11-ПР/2013 г.</u> на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Разширение на линия 2 на метрото в София, участък МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша“ - фаза 2“ Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: Проектът е завършен и въведен в експлоатация на 20.07.2016 г.	-	Не (няма условия от актовете по реда на глава шеста и ЗБР, отнасящи се за периода на експлоатация)
3.	„Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница– жк Овча купел – Околовръстен път“ Бенефициент: Метрополитен ЕАД	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 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“ - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 10-ПР/2015 г.</u> за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“; - <u>Решение № 19/28.01.2016 г. за допускане на предварително изпълнение</u> на Решение № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.:	-	ДА

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		- 2017 г. – проектирането и строителството е разделено на 2 обособени позиции и системи за управление – започнало е строителството - 2018 г. – проектът, с дължина 4 км и изграждането на четири метростанции, е 48%. Строителството върви по график и се очаква завършване до средата на 2020 г. - 2019 г. - СМР са на финален етап, като предстои изпълнението на работите по изграждане на системите за управление.		
4.	„Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии“ Бенефициент: ДП „НКЖИ“ Проектът включва 3 обекта:	Информацията е представена по-долу за всеки обект В рамките на отчетния период, проектите са във фаза подготовка и строителство.	С второто изменение на ОПТТИ от 2017 г. е разширен обхвата на дейност „Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии“ чрез добавяне на гари Казичене, Искър и Подуене, и замяна на гара Чирпан с гара Карнобат по направлението Пловдив-Бургас. Със същото изменение от ОПТТИ отпада първоначално включената в програмата дейност „Изграждане на интермодален товарен терминал“, както и планираните първоначално дейности в областта на въздушния транспорт.	-
4.1	Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Гаров комплекс Стара Загора – Писмо с изх. № КОС-01-3274/16.11.2018г. на РИОСВ - Стара Загора, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.	-	Не (проектите не подлежат на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		- Гаров комплекс Нова Загора – Писмо с изх. № КОС-01-1519(2)/16.11.2018г. на РИОСВ - Стара Загора, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – няма развитие - 2018 г. – няма развитие - 2019 г. - постигнат е значителен напредък по реконструкцията на двата гарови комплекса - Стара Загора и Нова Загора. Договорът за жп гара Стара Загора е сключен в края на м. октомври 2019 г., а тръжната процедура за жп гара Нова Загора е в ход. Рискът от натрупаното закъснение при провеждането на тръжните процедури за гаровия комплекс Стара Загора е преодолян		предмет на оценка на въздействието и за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
4.2.	Реконструкция на гаров комплекс Карнобат	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Писмо с изх. № ПД-114(1)/05.02.2016г. на РИОСВ - Бургас, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – няма развитие - 2018 г. – няма развитие - 2019 г. - постигнат е значителен напредък по реконструкцията на гаровия комплекс Карнобат. На 25.01.2019 г. е сключен договорът за реконструкция. В периода април - октомври 2019 г. е стартирало	Описано по-горе към № 4	Не (проектите не подлежат на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието и за тях няма мерки и условия, предмет на

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		строителството за жп гара Карнобат. Рискът от натрупаното закъснение при провеждането на тръжните процедури е преодолян. Постигнатият към края на 2019 г. напредък в реконструкцията е 30% за Карнобат.		наблюдение и контрол)
4.3	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Решение по ОВОС № СО-03-02/2014г. на директора на РИОСВ – София Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – няма развитие - 2018 - с ДП „НКЖИ“ е сключен ДБФП за изпълнението на проекта. За трите гарови комплекса има изработени и одобрени технически проекти и издадени Разрешения за строеж. През 2018 г. е открита процедура за възлагане на обществена поръчка за реконструкциятаим, по обособени позиции, като се очаква през м. февруари 2019 г. да приключи работата на оценителната комисия. - 2019 постигнат е значителен напредък по реконструкцията на трите гарови комплекса - Искър, Подуяне, Казичен. На 25.04.2019 е сключен договора за реконструкция за жп гари Искър и Подуяне, а на 13.09.2019 за гара Казичене. В периода април - октомври 2019 г. е стартирало строителството за жп гари Подуяне и Искър. Рискът от натрупаното закъснение при провеждането на тръжните процедури за Казичене е преодолян. Постигнатият към края на 2019 г. напредък в реконструкцията на гаровите комплекси е както следва: 47% за Подуяне и и 30% за Искър.	-	ДА

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

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
1.	„Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав – фаза 2“ Бенефициент: Изпълнителна агенция за проучване и поддържане на река Дунав (ИАППД)	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: Дейностите по проекта (доставка/закупуване на оборудване) са съгласувани, което е отразено в писмо на МОСВ № ОВОС-2186/24.10.2011 г. Със същото писмо е указано, че няма нужда от ОВОС и ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – с пускането на хидрографския кораб на вода през февруари 2017 г. е приключило изпълнението на проекта.	-	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
2.	„Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“ Бенефициент: АПИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - 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; - Писмо изх. № НСЗП-349/11.10.2016 г. от МОСВ с приложени декларации по НАТУРА 2000 и във връзка с Директива 2011/92/ЕС; Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – обявена обществена поръчка, обжалвана е	-	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, и за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
		- 2018 г. - поради обжалване на обявения търг, срокът за получаване на оферти е удължен до края на първото тримесечие на 2019 г. - 2019 г. - избран е изпълнител за внедряване на системата. В ход е и обществената поръчка за консултантска услуга за разработване и внедряване на ИТС.		контрол)
3.	„Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез доставка на оборудване“ Проектът предвижда доставка на специализирано оборудване за извършване на драгажна дейност по река Дунав, а именно: драга, тръби за транспортиране на наноси, шалан, понтон и маневрен кораб Бенефициент: ИАППД	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - 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. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – в процес на оценка - 2018 г. – изготвени са тръжните документации за: „Доставка чрез покупка на драга за драгиране и тръби за транспортиране на наноси“ и „Доставка чрез покупка на плавателни съдове за извършване на драгажна дейност“. - 2019 г. - в края на м. декември са класирани участниците в двете обществени поръчки за драгажна техника на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“. Оборудването частично е доставено през 2020 г и 2021 г.	-	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
4.	„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“	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Писмо с изх. № ОВОС-25/24.04.2018г. на МОСВ, съгласно което инвестиционното предложение не подлежи на регламентираните с Глава шеста от Закона за опазване на околната среда процедури и не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността.	-	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	Бенефициент: ДП „НКЖИ“	<i>Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.:</i> - 2017 г. – в процес на подготовка; - 2018 г. – одобрен проект; - 2019 г. - Обявената от НКЖИ процедура за проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа е на етап оценка.		предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол
5.	„Проектиране и изграждане на технически системи за превенция на риска и повишаване на сигурността на територията на морските пристанища (RPSSP)“ Предназначението на проекта е да се защитят особено важни държавни и обществени интереси, свързани със защита и превенция на риска на критична инфраструктура, сигурността на транспорта и веригите за доставки относно борбата с хибридните заплахи Бенефициент: Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ)	<i>Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР:</i> - Писмо на МОСВ рег. № 48-00-368/03.10.2017г., че не е необходимо провеждане на процедура по глава шеста от ЗООС и Глава II от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. <i>Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.:</i> - 2017 г. – няма развитие. - 2018 г. – напредък 78%. Доставено е цялото оборудване, софтуер и софтуерни лицензи. Стартира изпълнението на СМР на пристанищни терминали Варна Изток и Варна Запад. - 2019 г. - приключило е изпълнението на проекта.	-	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
6.	„Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4“ Проектът е за разширяване зоната на покритие от системата в морските пространства на север и юг, чрез изграждане на два нови обекта и надграждане на преносната телекомуникационна структура. Предвидена е доставка и монтаж на специализирани ИТ системно и комуникационно оборудване, хардуер и софтуер за информационната инфраструктура по обекти, изградена от първите три фази на VTMIS. Бенефициент: ДППИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - 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 II от Наредбата за ОС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 г. – в процес на оценка; - 2018 г. – няма данни; - 2019 - продължава изпълнението на дейностите по проекта за VTMIS - Фаза 4. Приключил, въведен в експлоатация.	-	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
7.	„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	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - Писмо на МОСВ рег. №ОВОС-26/24.09.2019г., че проектът не попада в обхвата на Приложение № 1 и № 2 от ЗООС. В становището няма поставени условия или изисквания към осъществяването на дейността. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: - 2017 и 2018 г. няма развитие по проекта - 2019 г. подготовка на проектното предложение	-	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
	безопасност) Бенефициент: Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА)	- Проектът е включен в следващия програмен период 2021-2027 г.		оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)
8.	„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“ Бенефициент: Метрополитен ЕАД	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Писмо на МОСВ изх. № ОВОС-30/01.10.2019г.</u> , 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. Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: В периода има 5 % изпълнение на проекта, което се отнася основно до проектирането.	Проектът е включен в ОПТТИ с третото ѝ изменение от 2019 г.	Не (проектът не подлежи на процедури по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, съответно не са предмет на оценка на въздействието на ниво „конкретни проекти“, тъй като за тях няма мерки и условия, предмет на наблюдение и контрол)

№	Наименование и обхват на проекта, Бенефициент	Проведени процедури по реда на глава шеста на ЗООС ичл.31 на ЗБР, Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.	Промени, одобрени с измененията на ОПТТИ 2014-2020 г. до 31.12.2019 г.	Ще се оценява ли въздействието на проекта върху околната среда в Доклада?
9.	„Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“ Бенефициент: ДППИ	Проведени процедури по глава шеста на ЗООС и чл.31 на ЗБР: - <u>Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 3-ПР/2020 г.</u> 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 - <u>Решение за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС № 5-ПР/2020 г.</u> 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; Развитие на проекта в периода 01.01.2017-31.12.2019 г.: В периода няма развитие по проекта.	-	Не (не е започнало изпълнението на проекта в периода на Доклада)

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

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

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

Обхват на проекта:

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

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

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

Описание на проекта:

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

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

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

Описание на проекта:

Модернизация в участъка Елин Пелин – Костенец с обща дължина от 51,044 км, изцяло двойна линия.

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

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

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

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.

Бенефициент: АПИ

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

Проектът за изграждане на път I-8 участък „Калотина-София” (част от АМ „Европа“) е дефиниран като състоящ се от три взаимосвързани отсечки – „ГКПП Калотина – СОП”, „Западна дъга на СОП” и „Северна скоростна тангента”.

Бенефициент: АПИ

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

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

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

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

3. УПРАВЛЕНИЕ И РАЗПРЕДЕЛЕНИЕТО НА ОТГОВОРНОСТИТЕ ПО ВЪПРОСИТЕ, СВЪРЗАНИ С ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 г.

Дирекция „Координация на програми и проекти” в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (към момента на изготвяне на настоящия Доклад наименованието на министерството е променено на Министерство на транспорта и съобщенията) е Управляващ орган на ОПТТИ 2014-2020 г. и е отговорна за осигуряване ефикасността и коректността при изпълнението на операциите съфинансирани от Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд. Управляващият орган предоставя на бенефициентите по програмата Становището по ЕО, с което е съгласувана, както и всички последващи актове, постановени по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 от ЗБР, за съобразяване и изпълнение на относимите мерки и условия.

Към оперативната програма функционира **Комитет по наблюдение**, чийто председател е Ръководителят на Управляващия орган на ОПТТИ 2014-2020 г. Комитетът по наблюдение на ОПТТИ е колективен орган, основан на принципа на партньорството, който следи за ефективността и качеството на изпълнение на програмата. В обхвата на работата на комитета влиза разглеждане на информация за заключенията и препоръките от годишните контролни доклади за изпълнението на ОПТТИ. Една от функциите на комитета е да следи за прилагането от УО на ОПТТИ на принципите на устойчивото развитие, включително опазване на околната среда.

Бенефициентите инициират и изпълняват проектите, допустими за финансиране по ОПТТИ 2014-2020 г., като са отговорни за осигуряване на изпълнението на относимите

условия и мерки от Становището по ЕО за програмата, както и от актовете по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР за всеки конкретен проект.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

изпълнението на условията и мерките от решението по ОВОС или решението за преценяване на необходимостта от ОВОС.

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

III. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ, НАМАЛЯВАНЕ ИЛИ ВЪЗМОЖНО НАЙ-ПЪЛНО ОТСТРАНЯВАНЕ НА ПРЕДПОЛАГАЕМИТЕ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ПОСЛЕДСТВИЯ ОТ ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 г., ПОСТАНОВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 10-6/2014 г. И НА УСЛОВИЯТА В РЕШЕНИЯ № ЕО-7/2015 г. И № ЕО-4/2017 г.

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.І на Становището по ЕО.

В периода от одобряването на програмата от ЕК до 31.12.2019 г. са процедурирани три изменения на програмата, и съгласно указанията на компетентния орган – министърът на околната среда и водите, са проведени две процедури по преценяване на необходимостта от извършване на ЕО, приключили с решения с характер „да не се извършва ЕО“. И двете решения съдържат мерки и условия, както следва:

- **Решение № ЕО-7/2015 г.** включва 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 І.1 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г., във връзка с което изпълнението му се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО.*

• **Решение № ЕО-4/2017 г.** включва следните условия:

- *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 I.1 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г., във връзка с което изпълнението му се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО;*
- *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 I.2 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г., във връзка с което изпълнението му се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО;*
- *При инвестиционни предложения, при които се очакват евентуални неблагоприятни последствия 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 I.12 от Становище по ЕО № 10-6/2014 г., във връзка с което изпълнението му се разглежда при анализа на изпълнение на мярката от Становището по ЕО.*

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 е представен описателно, за всяка мярка, по конкретните приоритетни оси и за бенефициентите по конкретните проекти.

Изпълнението на мерките от т. I на Становище по ЕО № 10-6/2014 г. за периода 01.01.2017 – 31.12.2019 г. е както следва:

Мярка I.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

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

ДП НКЖИ е бенефициент по тази приоритетна ос. **Мярката се изпълнява в 100% от случаите.** Мерките и условията от решенията по процедурите по глава шеста от ЗООС и по чл. 31 от ЗБР се вменят на проектантите и строителите, чрез включване на тези решения като приложения към тръжната документация и изискване за тяхното изрично спазване. От изпълнителите на строителството по проектите се изисква да изготвят ПУОС, в които се разписва подробно начина и отговорностите на изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста на ЗООС и чл.31 от ЗБР за етапа на строителство.

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

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

Информацията за етапа на развитие на проектите и процедурите им по ОВОС и ОС е представена в **таблицата на т. II.2** на настоящия Доклад.

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

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

Агенция „Пътна инфраструктура“ в качеството си на бенефициент по проектите по **Приоритетна ос 2** на ОПТТИ, има специално създаден отдел „ПИП, ОСИП и ОВОС“ към Дирекция „Инвестиционно проектиране и отчуждителни процедури“, който разработва документацията за инициране на процедурите по ЕО, ОВОС и ОС (уведомления по реда на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми и по Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда) и координира провеждането на изискващите се процедури по ЕО, ОВОС и ОС за пътните проекти. **Мярката се изпълнява в 100% от случаите** на инициран пътен проект, негово изменение или разширение, включително по отношение на инвестиционните предложения за реконструкции на съоръжения на техническата инфраструктура, собственост на други ведомства, попадащи в обхвата на трасето на пътя.

Аналогично на проектите по Приоритетна ос 1, за пътните проекти също като задължение на изпълнителя на строителството е изготвянето и прилагането на ПУОС.

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

МЕТРОПОЛИТЕН ЕАД - за изпълнение на екологичните изисквания на нормативната уредба по опазване на околната среда, към дружеството е назначен еколог, който отговаря за подготвянето на документацията и координирането на процедурите по ЕО, ОВОС и ОС за проектите и техните изменения. **Мярката се изпълнява в 100% от случаите.**

Начинът на изпълнение на мярката от другия бенефициент по Приоритетна ос 3 – **ДП НКЖИ** е описан по-горе към Приоритетна ос 1.

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

В ДППИ, което е бенефициент по проекти по Приоритетна ос 4, до момента на подписване на договор за изграждане на обектите, проектите се подготвят в Дирекция „Управление на проекти“. За изпълнението на всеки отделен проект се създава ЗИУП. Звеното отговоря за общото техническо, административно и финансово управление на проекта, в т.ч. за провеждане на изискващите се процедури по ОВОС, ЕО и ОС, като съдействие оказват и еколозите на съответните пристанища и обекти. ЗИУП отговоря за общото техническо, административно и финансово управление на проекта в т.ч. и за:

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

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

ИАПД, като бенефициент по проекти по Приоритетна ос 4 е създала следната организация:

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

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

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

В хода на подготовката на проекта и по време на неговата реализация винаги има служители на бенефициента (двама еколози), които са ангажирани с необходимите действия по отношение на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР и прилагането на мерките за опазване на околната среда до завършването му.

Мярката се изпълнява в 100% от случаите.

ИАМА, като бенефициент по проект по Приоритетна ос 4 е изпълнила изискванията на нормативната уредба за уведомяване на компетентния орган по околна среда по реда на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС. За проекта, по който агенцията е бенефициент, не е изискано провеждане на процедури по ОВОС и чл.31 на ЗБР. Мярката е изпълнена.

За останалите бенефициенти по Приоритетна ос 4 – ДП НКЖИ и АПИ, информация за начина на изпълнение на мярката е представен по-горе, съответно към описанието по Приоритетна ос 1 и Приоритетна ос 2.

Мярка 1.2: Приоритетно да се финансират проектни предложения, чието реализиране ще доведе до подобряване на състоянието на околната среда и опазване на човешкото здраве

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

Част от проектите по програмата имат директен принос към опазване на околната среда и човешкото здраве - по-добрата организация на транспортните маршрути, развитието на устойчива интермодална мобилност, даването на приоритет на използването на нисковъглеродни технологии по отношение на транспорта, прилагането на предвидените в програмата мерки за опазване на околната среда ще имат благоприятно въздействие върху качеството на атмосферния въздух и климата и опазване на биоразнообразието. Рехабилитацията на съществуващите транспортни маршрути и построяване на нови, заобикалящи населените места, ще спомогнат за подобряване на качеството на въздуха в населените места и зоните с допълнително индустриално замърсяване.

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

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/няма полза за приоритетните оси с включени конкретни проекти – основно Приоритетни оси 1 и 2.

Мярка I.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

Бенефициентите създават необходимата организация за извършване на консултации между проектантите и експерти по околна среда, в т.ч. за определени проекти наемат допълнителни експерти по биологично разнообразие, във възможно по-ранен етап от изготвянето на проектите, с цел анализ и оценка на възможно най-ранен етап на допустимостта и екологосъобразността на предвидените технически решения в проекта, възможностите за смекчаващите мерки по опазване на околната среда и необходимост от алтернативи.

Мярката се изпълнява.

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

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

Мярка I.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

Мярката се изпълнява за всички проекти по нови трасета/терени, като на етапа на предпроектно проучване се възлага и изготвя хидрогеоложко и инженерно-геоложко проучване и се изготвя справка за наличието на находища на полезни изкопаеми. Резултатите се съобразяват във фазата на същинско – идейно и работно проектиране.

Мярка I.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 принцип, с оглед намаляване на себестойността на подготвителните работи и едновременно с това намаляване на въздействия, се залага на приоритетно използване на

съществуващи трасета, където това е възможно. Площта на новозасегнатите терени се оценява чрез процедурите по ОВОС, за всяко конкретно ИП.

По данни на бенефициентите, мярката се изпълнява.

Мярка I.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.

Мярката се изпълнява за всички проекти, чрез процедурите по ОВОС, ЕО и ОС за всяко конкретно ИП.

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

За проектите по Приоритетна ос 1:

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

За изпълнение на изискването по ОВОС за мониторинг на строителната дейност между ДП „НКЖИ“ и НАИМ–БАН на 02.08.2017 г. е сключен договор за провеждане на археологическо наблюдение по време на изграждането на новите пътни надлези. Всички строителни работи свързани с навлизане в почвения слой са извършени под наблюдение на археолози. При наблюдението не са установени следи от археологически структури и находки.

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

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

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

В резултат на предварителния анализ на очакваните отрицателни въздействия при рехабилитацията и модернизацията на железопътната линия Пловдив-Бургас е изяснено, че при реализацията на някои от елементи на проекта ще бъдат застрашени значителен брой известни археологически обекти. Като се вземе предвид, че жп линията Пловдив – Бургас пресича райони с изключително висока наситеност с археологически културни ценности е

много вероятно е при строителните работи да бъдат засегнати и неизвестни археологически обекти. По тази причина и съгласно изискванията на чл. 161, ал. 1 от Закона за културното наследство в докладите за ОВОС е наложено преди началото на строителството да бъдат проведени издирвания на археологически обекти по цялото трасе на жп линията.

Такива проучвания бяха извършени и в резултат от тях се установи доколко предстоящото строителство създава опасност за нарушаване на целостта на известните археологически обекти. Бяха регистрирани и неизвестни досега такива и се определиха конкретни мерки за опазване на всеки от застрашените обекти. Мерките за част от обектите, включително провеждане на спасителни разкопки и археологическо наблюдение, са реализирани в периода 2017 – 2020 г., за друга част се осъществиха през 2021 г., а за няколко ще се изпълняват и през 2022 г.

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

В изпълнение на договор между ДП „НКЖИ“ и НАИМ–БАН през 2016 г. са проведени издирвания на археологически обекти по трасето на новата жп линия. Регистрирани са 12 археологически обекта, застрашени в различна степен от предстоящото строителство. Поради закъснели процедури изпълнението на мерките за опазване на археологическите културни ценности е започнало едва през 2021 г. Въпреки, че дейностите са извън срока на отчитане, с оглед пълен анализ на начина на изпълнение на мярката е разгледано изпълнението, а именно през 2021 г. са проведени спасителни разкопки на три от определените за проучване обекти и е започнало осъществяването на археологическо наблюдение по цялото трасе, което ще продължи до края на строителните дейности. Съответно мярката се изпълнява.

За проектите по Приоритетна ос 2:

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

В резултат от проведените предварителни археологически проучвания (издирвания на археологически обекти) в този участък от АМ „Струма“ е установено наличие на значителен брой археологически обекта в обхвата на сервитута. В периода 2017 – 2019 г. са извършени спасителни проучвания на всички обекти с цел освобождаване на терена за строителство. Археологическите проучвания са финансирани от АПИ чрез сключен договор с НАИМ–БАН. Резултатите от разкопките са приети от междуетровствени комисии, назначени от министъра на културата. Разкритите архитектурни останки от Античността и Средновековието на обекта при с. Покровник са преместени и експонирани на предварително определено подходящо място в близост до магистралата.

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

Всички изисквани от Закона за културното наследство мерки за опазване на културните ценности са изпълнени преди строителните дейности.

За проектите по Приоритетна ос 3:

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

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

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

В Решенията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС изрично е поставено условието, което следва задължително да се спазва при извършване на строителните работи: При разкриване на археологически находки по време на строителството да се преустанови незабавно работа и да се уведомят компетентните институции, които вземат решение за съдбата на разкритите структури и находки.

За строителните дейности в границите на Историко-археологическия резерват „Сердика – Средец“ и охранителните му зони са прилагани изискванията на Наредба № 2 за опазване историко-археологическия резерват в центъра на гр. София.

Специалистите от Регионален исторически музей София провеждат мониторинг по време на изкопните дейности в рамките на резервата, но и в други зони където може да бъдат застрашени културни ценности.

Мярката се изпълнява.

За проектите по Приоритетна ос 4:

Мярката е неприложима.

Мярка I.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.

Съгласно ЗУО, Планът на управление на строителните отпадъци се изготвя от правоспособен проектант по смисъла на ЗУТ и се одобряват по реда на същия закон или от кмета на съответната община. Възложителят на обществени поръчки за проектиране и изпълнение на строежи включва в условията за избор на изпълнител и в договорите за възлагане задължения към изпълнителите за влагане на рециклирани строителни материали съгласно изискванията на нормативната уредба.

При реализацията на инфраструктурните обекти тези изисквания се спазват, като конкретната организация на дейностите по третиране се възлагат на изпълнителните на строителните дейности и се контролират от строителния надзор.

Мярката се изпълнява.

Мярка I.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.

Мярката се изпълнява за всички относими проекти по ОПТТИ 2014-2020 г., като:

- шумозащитни съоръжения се изискват с Решенията по ОВОС за проектите, за които ОВОС показва риск от наднормени нива на шум и/или
- въз основа на измерване на шума по границите на зоните с нормиран шумов режим при въвеждането им в експлоатация.

Акустичните проекти се съгласуват с РЗИ/Министерство на здравеопазването. Конкретното изпълнение/спазване на мерките, свързани със шумозащитни съоръжения е разгледано при конкретните проекти в следващата точка на Доклада.

Мярка I.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.

Съгласно предоставената информация от бенефициентите, мярката се изпълнява за относимите проекти - по Приоритетни оси 1, 2 и 3, като изготвянето на ПУОС, в който подробно са разписани мерките по опазване на околната среда и ограничаване на негативните въздействия върху околната среда, в т.ч. начин и отговорности за изпълнението им, се възлага на изпълнителя на строителството. Като част от ПУОС са интегрирани и мерки за непредвидени замърсявания. За проектите, за които в Решението по ОВОС има мярка за мониторинг на въздействието върху околната среда се изготвят и такива планове.

По данни от бенефициентите мярката се изпълнява.

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

Мярката се изпълнява за всички относими проекти, чрез процедурите по ОВОС и ЕО. Въз основа на анализите и оценките, извършвани при тези процедури, в крайните актове по реда на глава шеста на ЗООС се включват конкретни условия и мерки, съобразени с параметрите на ИП или на съответния план (по смисъла на ЗУТ) и са задължителни за изпълнение от страна на възложителите/бенефициентите. Мерките се изпълняват на съответния етап от реализирането на ИП или плана (Подробен устройствен план – План за регулация и застрояване и Парцеларен план) – проектиране, строителство, експлоатация.

Конкретното изпълнение/спазване на такива мерки е разгледано при конкретните проекти в следващата точка на Доклада.

IV. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА УСЛОВИЯТА И МЕРКИТЕ, ЗАЛОЖЕНИ В ИЗДАДЕНИТЕ РЕШЕНИЯ ПО РЕДА НА ГЛАВА ШЕСТА НА ЗООС И ПО ЧЛ.31 ОТ ЗБР ЗА СЪОТВЕТНИЯ ПРОЕКТ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017-31.12.2019 г.

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

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

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Проект:	„Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив: част от Транс – европейската железопътна мрежа – изграждане на четири броя пътни надлези“ Обхват на проекта: -Пътен надлез на км 107+423.59 междугарие Септември- Пазарджик (сп. Ковачево); -Пътен надлез км 132 +592.42 в междугарието Огняново – Стамболийски (сп. Три водици); - Пътен надлез км 137 +336 в района на гр. Стамболийски; - Пътен надлез км 146 +269 в района на гр. Т. Каблешков
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение № 12-ПР/2010 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение "Модернизация на железопътна линия София-Пловдив - Първи етап - ЛОТ 1: Изграждане на равнинен участък Септември - Пловдив и изграждане на пътни надлези" – с характер „да не се извършва ОВОС“
Условия/Мерки	Изпълнение на условиято/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
1. Да се обсъди възможността за изграждане на пешеходен подлез при с. Мокрище, с цел безконфликтно преминаване на хора от двете страни на ж.п. линията.	При проектирането е взето предвид мнението на кмета на с. Мокрище за изграждане на пешеходен подлез с цел безконфликтно преминаване под жп линията на хората.
2. Да се поставят постоянни шумозащитни прегради между жилищните терени на с. Мокрище и трасето на ж.п. линията.	За района на село Мокрище е изготвен проект за част „Акустична за шумозащитни екрани“, съгласно изискванията на Закон за защита от шума в околната среда, Наредба № 6 от 26 юни 2006г. за показателите за шум в околната среда и Наредба № 4 за ограничаване на вредния шум чрез шумоизолиране на сградите при тяхното проектиране и за правилата и нормите при изпълнението на строежите по отношение на шума, излъчван по време на строителството. Въз основа на акустичните оразмерявания от ляво на жп линията е проектиран транспортен шумозащитен екран с дължина 433м, а от дясно два екрана с дължина съответно 179 м и 514 м. Така изготвения технически проект е съгласуван с РЗИ-Пазарджик. При обхода на обекта бе констатирано, че шумозащитната преграда е изградена.
3. Депонирането на строителните материали да се извършва в границите на сервитута на ж.п. линията и подлежащите на смяна инертни материали да бъдат депонирани извън защитените зони, с цел опазване от унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове.	Депонирането на строителните материали се извършва в границите на сервитута на ж.п. линията, извън защитени зони. Не са констатирани нарушения при обхода на обекта.
4. С цел преодоляване на фрагментацията на местообитания и генетична изолация на	В рамките на жп участък, от км 119+624 до км 130+727 са осигурени 16 бр. съоръжения за

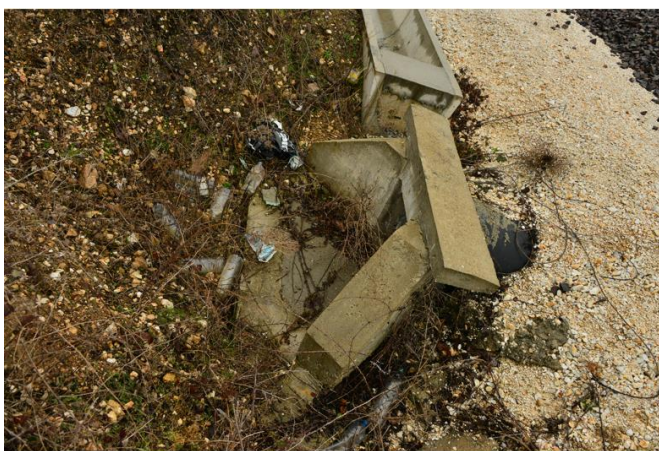
екземплярите от двете страни на ж.п. линията за видовете, предмет на опазване в защитени зони BG0000578 "Река Марица" и BG0002057 "Бесапарски ридове" да се предвиди изграждане на поне 3 прохода за дребни животни на всеки километър в границите на защитените зони. - Новите проходи да бъдат с диаметър минимум 500 мм, положени под предпазния пласт или по-ниско от него, и дъното им да е запълнено до 2/3 от профила с пясък или пръст до формиране на плоска ивица. - Ако проходите са правоъгълни, напречните им размери не могат да бъдат по-малки от 350/350 мм. За проходи могат да бъдат използвани съществуващите водостоци, като в тях допълнително бъдат изградени странични пътеки "крила", които да позволяват преминаването на животните. Тези крила трябва да бъдат съобразени с височината на водата във водостока и възможността за достъп на животните към тях.	преминаване на дребни животни. 14 броя от тях са съществуващи водоотводни съоръжения и 2 броя новоизградени прохода. Това бе потвърдено и при последния оглед на обекта.
5. Броят и местата за преминаване да бъдат съгласувани със съответната РИОСВ.	Броят, местата и конструкциите на проходите са съгласувани с РИОСВ – Пазарджик.

Обща информация за изпълнението: В отчетния период проектът е бил във фаза строителство. Промяната на предназначението на земите, засегнати от проекта, е извършено преди отчетния период. Не са изпълнявани проекти за рекултивация. Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за проведен мониторинг в разглеждания период на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на железопътната инфраструктура. Няма данни за установени наводнения. Не са провеждани предварителни археологически проучвания. Няма налагани санкции от органите по околна среда.

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

Констатации от обхода на обекта, извършен на 08.03.2022 г.

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



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



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

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

Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Проект:	„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“ Обхват на проекта: -Общата разгъната дължина на линиите, които ще бъдат реконструирани или модернизирани е 115 км. (от които 83,744 км. разгъната дължина са по двойна линия). Проектът включва и внедряване на ERTMS по протежение на железопътния участък от Пловдив до Бургас с обща дължина от 293 км, вкл. 24 броя маршрутни компютърни централизации
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение по ОВОС № 2-2/2018г. на министъра на околната среда и водите, с характер за одобряване на ИП за „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2“, включващо: <u>Компонент 1:</u> Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация по ж.п. линия Пловдив – Бургас; <u>Компонент 2:</u> Премахване на прелезите и изграждане на надлези/подлези за ж.п. участъка Пловдив – Бургас; <u>Компонент 3:</u> Изграждане на защитен лесопояс в междугарието Черноград – Айтос; <u>Компонент 4:</u> Рехабилитация на ж.п. участък Скуtare – Оризово; <u>Компонент 5:</u> Модернизация на ж.п. участък Оризово – Михайлово; <u>Компонент 6:</u> Модернизация на ж.п. участък Ямбол – Зимница, при гара Завой; <u>Компонент 7:</u> Реконструкция на стрелково развитие на гара Зимница и рехабилитация на контактна мрежа в гарите Зимница и Стралджа; <u>Компонент 8:</u> Рехабилитация на ж.п. отсечка Стралджа –

Церковски“	
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
За фазата на проектиране	
I. 1. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни за ползване на воден обект за изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти - аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводи, по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ.	В отчетния период е подадено едно заявление за ползване на воден обект за изграждане на нов мост над река Тунджа на км 191+450 (изх. № ЖИ-27863/06.08.19г.). Получено е Разрешително № 27863/06.08.20г.
I. 2. Да бъдат съобразени забраните и ограниченията за извършване на дейности, които могат да доведат до пряко или непряко отвеждане на опасни и вредни вещества в подземните води, регламентирани в Наредба № 3/2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно - охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно - битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I. 3. Да се изготвят проекти за определяне на параметрите на шумозащитните съоръжения между железопътната линия (включително железопътните гари) и близките до нея населени места, за които може да се очаква наднормено шумово въздействие – с. Маноле, с. Рогош, с. Белозем, с. Оризово, с. Черна Гора, с. Михайлово, с. Зимница. Проектите да се представят за съгласуване на Министерство на здравеопазването.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 6. Да се спазва разпоредбата на чл. 125 от ЗВ, че включването на нови количества отпадъчни води, следва да се съобрази с капацитета и ефективността на съществуващата канализационна система.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.7. Да се сключат договори с лицензирани фирми за почистване на водопълтните изгребни ями.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.8. Да се получи разрешително за заустване на дренажите от тунела подземни води (при наличие на такива), а при необходимост от използването им - разрешително за водовземане.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.9. Да не се използват строителни материали, съдържащи приоритетни и вредни вещества, както и да се осигури спазване на забраните на чл. 118а от ЗВ, с цел опазване на подземните води от замърсяване по отношение на приоритетни вещества. Да се спазват изискванията на чл. 134 и чл. 143 от ЗВ.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.10. При проектирането на мостовете да се спазват изискванията на чл. 143, ал. 1 от ЗВ, за защита от	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се

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	възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.14. Заустванията на канализацията, събираща дъждовните води от трасето на линията в участъците преминаващи през СОЗ на водоизточници да се ситуират извън тези зони.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.16. При ремонт на гарите, включени в ИП, да се извърши ремонт на санитарните възли.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.24. Проектиране и полагане на два нови прохода за животни (правоъгълни със сечение поне 50/50 см) при км 51+000 и км 51+550 (Компонент 5).	Мярката е извън отчетния период.
IV. 25. Трасето на железопътната линия в обхвата на Компонент 5 от км 50+700 до км 52+100 да се ограда двустранно с телена/оградна мрежа с височина мин. 4 м от кота релса.	За този компонент няма извършвани дейности.
IV. 43. Да бъдат определени хигиенно-защитните зони, местоположението и въвеждането на всички източници на йонизиращи лъчения /базови станции към компонент 1 – „Проектиране и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация“/ и да бъдат съгласувани по съответния ред съгласно Наредба № 9 за ПДК на електромагнитни полета в населени територии и определяне на хигиенно-защитни зони около излъчващи обекти.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
Преди и по време на строителството	
II.1. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци съгласно чл. 11, ал. 1 на ЗУО преди началото на строителните дейности за всеки компонент на ИП.	За компоненти 4 и 8 са изготвени Планове за управление на строителните отпадъци.
II.2. Образованите отпадъци да се класифицират съгласно Наредба № 2/2014 г. за класификация на отпадъците.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.3. Образованите отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъци.	За компоненти 4 и 8 на строителните площадки е създадена необходимата организация за събиране и съхранение на различните видове отпадъци.
II.4. Образованите отпадъци да се предават въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответните документи по чл. 35 от ЗУО.	Образованите отпадъци се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответният документ по чл. 35 от ЗУО.
II. 5. Маршрутите на движение на обслужващ	Маршрутите за движение на строителна техника и автомобилен транспорт са съгласувани с Общинските власти.
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	Проведени са. Виж информацията по-долу.

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	
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 предвидения случай от ЗОПОЕЩ и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
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.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
II.9. При строителните дейности по Компонент 6, да не се разчиства дървесна растителност в ЗЗ „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 ношник (<i>Myotis bechsteinii</i>), предмет на опазване в ЗЗ „Река Тунджа 1”.	За този компонент не са извършвани дейности.
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 ЗЗ „Река Стряма“, „Река Мартинка“, „Река Омуровска“ и „Река Тунджа 1”.	При извършване на СМР по компонент 4 са използвани подходящи строителни технологии и не е констатирано повишаване на турбидността по течението на река Стряма. Няма констатирани увреждания на потенциални местообитания, както и повишена смъртност на видове. По компонент 5 и 6 няма стартирани строителни дейности.
IV. 1. Контрол върху извънгабаритното товарене на пътни превозни средства с насипни инертни материали, земна маса и материал от баластова призма.	Извършвано е контролирано натоварване на транспортните средства и покриване на превозваните материали.
IV.2. Използване на затворени или покрити с платнища транспортни средства при транспорт на земна маса и материал от баластова призма.	Извършвано е контролирано натоварване на транспортните средства и покриване на превозваните материали.
IV.3. При използване на открити транспортни средства за насипни материали (като транспортни ленти)- същите да се затварят или капсуловат.	Извършвано е контролирано натоварване на транспортните средства и покриване на превозваните материали.
IV.4. Местата за товарене и разтоварване на открито	При установяване на замърсявания на съседни на

да се навлажняват, доколкото това не пречи на последващата обработка на материалите и не влошава качествата им.	работните площадки терени, в резултат на товаро-разтоварни дейности и от другите извършвани дейности, ще се предприема незабавно почистване.
IV.5. Да бъдат оросявани транспортните пътища в обхвата на пресичаните населени места при много сухо и топло време.	Извършвано е навлажняване на временните пътища за намаляване на емисиите от прах. Честотата на навлажняване се определя от климатичните условия в момента на работа. В сухо време ще се извършва ежедневен контрол на запрашаемостта на временните пътища и площадките.
IV.11. Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води	Изходите от временната строителна площадка към временните пътища и към републиканската пътна мрежа задължително се покриват с чакъл. Дължината на покрития участък е 30-50 м. Изходите на строителната площадка към републиканската пътна мрежа са оборудвани със система за измиване на гумите
IV.12. Да не се извършва складиране, депониране и третиране на отпадъци, мисне и обслужване на транспортни средства и техника и изхвърляне на отпадъци в крайбрежните заливаеми ивици и прилежащите земи на водохранилища съгласно чл. 134, точки 1, 3, 4 и 6 от ЗВ.	Ситуиране на паркинги за транспортна техника и механизация, депа за земни маси и строителни материали, площадки за съхранение на ГСМ в отдалечени от водни обекти места. При изграждане на паркинги за механизация и транспортна техника, площадки за съхраняване на ГСМ ще се изпълнят мерки за предотвратяване замърсяването на повърхностните води от разливи с нефтопродукти.
IV.13. Да се осигурят химични тоалетни за персонала, при изпълнение на строителни дейности извън района на съществуващите гари/спирки.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.18. Спазване на утвърдените проекти в част „Земни работи“.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.19. Отнемане и съхраняване на хумуса при условията, регламентирани със Закона за почвите и използването му за рекултивация съгласно Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.20. Строителните дейности да се ограничават в обхвата на железопътната линия и строителните площадки.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.21. Движението на транспортната техника да се осъществява по определени маркирани маршрути. Да не се допуска движение на техника извън пътищата и подходите към строителните площадки	Маршрутите за движение на строителна техника и автомобилен транспорт са съгласувани с Общинските власти.
IV.22. Да не се допуска сеч на дървесна растителност в горски насаждения, извън маркираните в обхвата на железопътната линия.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на

	съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.23. При залесяването по Компонент 3 и при рекултивацията по Компонент 6 да не се използват инвазивни или потенциално инвазивни видове - <i>Ailanthus altissima</i> , <i>Robinia pseudoacacia</i> , <i>Lonicera tatarica</i> , <i>Caragana arborescens</i> , <i>Elaeagnus angustifolia</i> , <i>Spiraea thunbergii</i> , <i>Symphoricarpos</i> spp. (<i>Symphoria</i> spp.), <i>Forsythia suspensa</i> , <i>Amorpha fruticosa</i> , <i>Acer negundo</i> , <i>Fallopia japonica</i> , <i>Gleditsia triacanthos</i> , <i>Pueraria lobata</i> , <i>Phytolacca americana</i> и др.	За тези компоненти не са извършвани дейности.
IV.26. Разчистването на дървесно-храстовата растителност при пресиането на горски участъци по компонент 5 да става извън размножителния период на птиците (от 15 март до 30 юни).	За този компонент не са извършвани дейности.
IV.27. Прилагане на ефективни мерки за намаляване на праха в целия строителен период, особено при транспортни дейности по пътища (без настилка) и недопускане на замърсяване на пътищата с масла, гориво и опасни химични вещества.	Транспортирането на материали, оборудване и отпадъци ще се извършва по предварително съгласувани маршрути Материали и отпадъци, отделящи прах ще се транспортират задължително с покрити товарни автомобили. В сухо време ще се извършва ежедневен контрол на запрашаемостта на временните пътища и площадките
IV.28. Да се спазват правилата за противопожарна безопасност и да не се опожарява растителност.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.29. Извеждането на сечите на територията на ж.п. трасе и в близост до него в горски територии, да се извършва в съответствие с действащата нормативна уредба и с минимални въздействия върху ландшафта.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.30. Площадките за временно съхранение на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на обхвата на ж.п. линия в отчуждената полоса, където има достатъчно площи.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.31. Преди началото на строителството за всеки компонент, местоположението на временните площадки за съхранение на земни маси, които ще се използват на обекта и площадки за изкопани земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, да се съгласува със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, съгласно чл. 19 от ЗУО.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.32. Образуваните опасни отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки с уплътнен изолационен материал до предаването им за третиране съгласно ЗУО и подзаконовите актове към него.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени

	административни наказания от контролните органи.
IV.33. Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели. Използване на технически изправни строителни машини.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.34. Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.35. В случай на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО.	Обучение на персонала за работа с опасни химични вещества и нефтопродукти и мерките за действие при разливи.
IV.36. Употребата на опасни вещества да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозиция, определени със съответния акт, в ИЛБ и инструкция за безопасна употреба.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 37. Използваните машини и съоръжения да отговарят на изискванията на Наредба за съществения изисквания и оценяване на съответствието на машините и съоръженията, които работят на открито по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха (ДВ, бр. 11/2004 г.)	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 38. В участъците от трасето през и покрай населените места (с. Маноле, с. Рогош, с. Белозем, с. Оризово, с. Черна Гора, с. Михайлово, с. Зимница), строителна дейност да се извършва само през дневния период.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV. 39. Да се изготви план за собствен мониторинг (преди началото на строителните дейности, за ограничаване на шумовото въздействие върху околната среда и здравето на хората)	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.40. Провеждане на спасителни археологически разкопки (за компоненти 5 и 6). В случай, че бъдат установени археологически обекти при предварителните проучвания или наблюдението – и при останалите компоненти.	Проведени са. Виж информацията по-долу.
IV.41. Археологическо наблюдение по цялата дължина на участъка (за всички компоненти).	По принцип се изпълнява.
IV.42. Археологическо наблюдение в границите на три археологически обекта за компонент 5.	Проведени са. Виж информацията по-долу.
По време на експлоатация	
III.1. Да се проведе мониторинг на смъртността при видове птици, вкл. такива, предмет на опазване в ЗЗ	Изпълнява се – сключен договор със СНЦ Зелени Балкани.

„Комплекс Стралджа” по трасето на Компонент 8. Мониторингът трябва да започне веднага след пускане в експлоатация и да продължи минимум 3 години. Дизайнът му трябва да бъде такъв, че да позволи отчитане на реалната смъртност на целевите видове птици (вкл. тестове за откриваемост на мъртви птици от изследователите и скорост на изчезване на мъртвите птици, породено от хищници и мършояди). Мониторингът да се извършва през размножителния период – май и юни, с периодичност, зависеща от скоростта на изчезване на мъртвите птици, от двама експерти орнитолози, от двете страни на железопътната линия. След приключване на мониторинга да се проведат изчисления за реалната смъртност и влиянието ѝ върху популациите на засегнатите видове в зоната. При доказване на значително въздействие, да се предприемат съответните мерки – ограждане на трасето двустранно с телена/оградна мрежа с височина минимум 4 м от кота релса.	
III.2. Рекултивацията на терените на ж.п. трасе по Компонент 6 на ИП, което подлежи на извеждане от експлоатация, да се изпълнява в съответствие с изискванията на Наредба № 26/1996 г. за рекултивация на нарушени терени.	За този компонент не са извършвани дейности.
III.3. След изграждане на шумозащитните съоръжения и въвеждане на железопътната линия в експлоатация, да се проведат измервания на нивото на шума на границата на най-близките до железопътната линия терени с нормиран шумов режим, през трите периода на денонощието.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Липсват конкретни данни за извършени измервания.
IV. 15. Стриктно да се спазват изискванията за забрани и ограничения за употреба на препарати за растителна защита използвани по трасето на линията, попадащо в СОЗ на водоизточниците	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.17. При пресичане на РЗПРН да се съобразят мерките, заложили 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.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

Обща информация за изпълнението:

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

През 2018 г. от НАИМ-БАН е извършено археологическо наблюдение в участъка Скуtare – Оризово по време на изпълнение на строителните работи. Съгласно решението на

експертната комисия на Министерство на културата е необходимо да бъде извършено спасително теренно проучване чрез спасителни археологически разкопки на обект № 1 в отсечката км 37+150-37+250 в м. Чанталъка, на 2100 м ЮЗ от центъра на с. Опълченец, община Братя Даскалови, обл. Стара Загора. Същото е извършено през същата година.

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

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

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

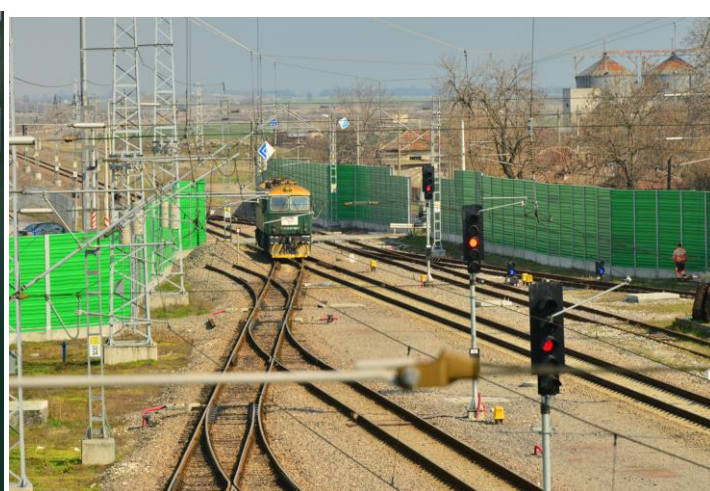
- Предварително археологическо проучване – четири археологически обекта, попадащи частично в границите на: Подобект 213 (подлез при км 114+729 (115+115), землище на с. Калитиново и с. Хрищени, община Стара Загора), Подобект 214 (надлез при км 119+450, землище на с. Горно Ботево и с. Дълбоки, община Стара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

- Наблюдение от археолози по време на строителните дейности – три археологически обекта, попадащи в границите или в непосредствена близост на: Подобект 106 (надлез при км 39+092, землище на с. Мирово и с. Опълченец, община Братя Даскалови), Подобект 115 (надлез при км 85+083, землище на с. Михайлово, община Стара Загора) и Подобект 223 (надлез при км 187+590, землище на с. Кабиле, община Тунджа). 17 • В площадките за строителство на Подобекти 101, 102, 103, 104, 105, 116, 117, 118, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 224, 225, 226, 228, 230, 231 и 232 няма данни за наличието на недвижими или движими културни ценности.

Констатации от обхода на обекта, извършен на 09.03.2022 г.

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

Съоръженията са в много добро състояние.



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

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

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

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

I.6. Да се изготви План за управление на строителните отпадъци съгласно ЗУО.	Към м.10.2019г. е изготвен План за управление на строителните отпадъци в съответствие със ЗУО.
I.7. Да се разработи и представи в МЗ за становище акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения за защита на териториите на населените места с. Момин проход, с. Момина Клисурса, гр. Белово, с. Гара Елин Пелин, с. Стамболов, с. Мирово и гр. Костенец.	За жп участъка Ихтиман – Септември е изработен технически проект за шумозащитни съоръжения, които е внесен за становище в МЗ. Съгласно заключението на МЗ проектът на шумозащитните съоръжения съответства на здравните норми и изисквания. В акустичната оценка към проекта са изчислени очакваните наднормени шумови нива в близко разположените участъци до трасето на жп линията, жилищни зони и територии. Въз основа на изчисленията са разработени конструктивни проекти, в които са определени характеристиките на шумозащитните екрани, така че да се достигнат нормативно определените нива на шума. Ефективността на екраните е изчислена като е прието, че звукоизолацията на оградящата конструкция на сградата е 25 db(A), което отговаря на среден клас дограма с двоен стъклопакет. Изводът на авторите на част „Акустична“ на проекта е, че при спазване на направените от тях препоръки при изграждането на шумозащитни екрани, ще бъдат достигнати нормативно определените шумови нива в близко разположените до трасето на жп линията жилищни територии и сгради.
I.8. При необходимост да се изготви оценка за безопасно съхранение на използвани химични вещества и смеси и да се предвидят мерки, в съответствие с Наредбата за реда и начина на съхранение на ОХВС, както и с условията за контрол на експозиция, посочени в ИЛБ.	Оценка за необходимостта от допълнителни мерки за безопасното съхранение на използваните ОХВС ще бъде направена от изпълнителя преди започване на строителните работи по новата жп линия, след като се изясни вида и количествата им. Изпълнението на условията от решението по ОВОС е вменено като задължение на избрания изпълнител, тъй като е част от техническата спецификация към документацията за провеждане на процедура по ЗОП.
I.9. При изготвяне на технически проекти да се съобрази трасето с наличието и точното място на магистрални водопроводи и канали, помпени станции, каптажи – вид на каптажа и разположение, начин на преминаване, преливане и др.	На етап предварителни технически решения са поискани изходни данни от съответните инстанции за наличието на елементи на техническата инфраструктура, в т.ч. магистрални водопроводи и канали, помпени станции, каптажи и точното им местоположение. За установените пресичания на трасето с тези съоръжения са изготвени съответните проекти за пресичане, в съответствие с изискванията на приложимите нормативни документи.
I.10. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за рекултивация и възстановяване на нарушените по време на строителството терени в защитена зона BG0000304 „Голак“ с цел елиминиране на въздействия, като загуба на площ, на екотон, кумулативен ефект, местообитанията на прилепи и безгръбначни, за които е отчетено въздействие, както и за възстановяване на засегнатите площи от природни местообитания 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови сообщества върху варовик (Festuco-Brometalia) (*важни местообитания на орхидеи) и 91M0 Балкано-панонски церово-горунови гори.	Изработен е проект за „Техническа и биологична рекултивация“, включващ „Рекултивация на изоставени жп трасета по линията Ихтиман-Септември“. Предложената технология за рекултивация на изоставените трасета на старата жп линия предполагат минимална намеса в околната среда, като се запазват в максимална степен създадените се в продължение на годините микрохабитати около трасето на съществуващата жп линия.

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

местообитания - валезийска власатка, садина, белизма, ежова главица.	
IV.17. Мрежата за ограждане на трасето, преминаващо през защитените зони, да бъде с диаметър на окото 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.	Неприложимо за разглеждания участък – не се пресичат защитени зони.
IV.18. В зависимост от възможностите на терена в защитени зони „Голак“ и „Река Марица“ да бъдат проектирани и изградени на всеки 200 - 400 м проходи с размери от 1 м височина и 2 м ширина до 3 м ширина и 3,5 м височина, като мястото, вида и размерите да се определят след консултация със специалист.	Неприложимо за разглеждания участък – не се пресичат защитени зони.

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

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

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

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

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

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

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

Въз основа на Рамково споразумение №5998/24.01.2018г., сключено между ДП НКЖИ и НАИМ-БАН, е изготвен научен доклад, в който са констатирани шест броя археологически обекта, за които трябва да се извършат археологически проучвания преди стартиране на строителните дейности (обект №№ 3, 4, 5, 9, 11 и 12). В обхвата на проекта "Модернизация на железопътен участък Елин Пелин-Костенец" попадат обекти №№ 3, 4, 5, 11 и 12.

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

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

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

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

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

Няма налагани санкции от органите по околна среда.

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

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

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

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

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

Поради различния времеви диапазон за реализиране на отделните участъци на автомагистралата, както и направените няколко изменения в проектите (вкл. на трасетата по различните варианти), разглеждането на мерките за оценявания период се разделя по следния начин: за Лот 3.1. - етап проектиране и строителство (съгласно Решение № 28-ПР/2009 г. и Решение № 5-ПР/2015 г.); за Лот 3.3. – етап строителство и експлоатация (съгласно Решение по ОВОС №1-1/2008 г. и Решение № 6-ПР/2015 г.); за участъци „Дупница - Благоевград” и „Сандански - Кулата” - етап експлоатация (съгласно Решение по ОВОС №1-1/2008 г.). Лот 3.2. е извън този проект и няма да бъде разглеждан по-долу.

Бенефициент: АПИ

Проект:	„Автомагистрала „Струма“ – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница” Обхват на проекта: Лот 3 на АМ „Струма“ (Благоевград – Сандански) е разделен на три подучастъка – Лот 3.1 от Благоевград до Крупник, Лот 3.2 между Крупник и Кресна и Лот 3.3 от Кресна до Сандански. Разглежданият участък на АМ Струма започва при км 305+220, при с. Долна Диканя и завършва приблизително при км 439+000 при ГКПП „Кулата“. От проекта е изключен Лот 3.2.
Решения по ЗООС и ЗБР	- <u>Решение по ОВОС №1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, изменено с Решение с изх. № 1-1(1)/2008 год. поради явна фактическа грешка за инвестиционно предложение „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма“ (Долна Диканя - Кулата)“ и пътните възли - за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590.62 по кафяв вариант; за участък М3 - от км 330+590.62 до км 361+000 по кафяв вариант, от км 361+000 до км 363+500 по вариант лилав 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;</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № 28-ПР/2009 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма“ в участък „Благоевград – Крупник“ от км 354+000 до км 380+000“ - по „виолетов вариант с подвариант с висока нивелета“ (трасето на магистралата в променения участък от км 359+000 до км 380+000 попада в обхвата на Лот 3.1);</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-5/2015 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „Струма“;</u> - <u>Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г. на министъра</u>

	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“.
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
Решение по ОВОС №1-1/2008 г.	
Етап Проектиране	
I.3.1 За подучастка Благоевград – Крупник да се проучи възможността да комбинирате (обвързване) на зеления и червения вариант при км 372+830. Да се направят подобрения в следващата фаза на проектиране, като: - трасето на пътя да се отдалечи от коритото на р. Струма; - се подобри по възможност габаритът на препоръчаното трасе; - се възстанови и подобри стария път между Крупник и Железница с цел поемане на местния трафик; - се използват елементи от проектното решение на кафявия вариант.	Изпълнението на условието е в период предхождащ отчетния период на Доклада.
Етап строителство и преди въвеждане в експлоатация	
III.34. При започване на строителните работи в отделните участъци на АМ писмено да се уведоми съответната РИОСВ – Благоевград и София.	Условието е изпълнено за Лот 3.3
III.35. Да не се допусне разширяване на обхвата на строителните работи и съответните замърсявания извън определените граници на строителния обект.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
III.36. Да не се допусне намеса по какъвто и да е строителен начин (вкл. обслужващи пътища и депониране на скални и земни маси) в границите на прилежащите на трасето на АМ 33 по смисъла на ЗБР.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
III.37. Да не се извършва базиране на строителна техника, респ. изграждане на служебни пътища и складове в и в близост по ЗТ по смисъла на ЗЗТ.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград
III.38. При установяване на обекти на културното и историческото наследство, да се преустановят на съответното място строителните работи и се сигнализируют съответните компетентни органи (музеите в София, Дупница, Благоевград).	Условието е изпълнено за Лот 3.3

III.39. Да не се допуска ремонт на строителната и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
III.40. Да се осигури монтирането на химически тоалетни, които да бъдат използвани при строителството на отделните участъци от трасето на АМ.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград
III.41. Образуваните отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или документ по чл. 12 от ЗУО или КР.	Условието е изпълнено за Лот 3.1 (към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г е било неприложимо). Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград.
III.42. Да се представят в РИОСВ София и Благоевград копия от издадените разрешителни за водовземане и/или ползване на воден обект.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград.
III.43. Да се представи в МОСВ, РИОСВ София и Благоевград съгласуван със съответните Общински комисии за защита от бедствия и аварии План за действие при аварийни ситуации.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград.
V.7. При изграждане на многовидови надлези за опазване на мечка, да съблюдава изпълнението на следните параметри на надлезите: 1. Инженерни изисквания – шир. 70-80м, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението с височина 2м, наклон 25-30 градуса, входи зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, засаждане върху съоръжението на групи храсти, дебелина на почната 0,6 м, неосветен. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин. 200м периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, мин. 30% открити поляни (благоприятни условия за костенурки, ограничено човешко присъствие), навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки и едри животни (написи, плътна засадена растителност), липса на осветление.	Неприложимо за разглежданите лотове. Няма предвидени надлези за опазване на мечка за Лот 3.1., потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград и с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
V.8. При изграждане на многовидови подлези за опазване на вълк, да съблюдава изпълнението на следните параметри на подлезите: 1. Инженерни изисквания – височина мин 4м, шир.	Неприложимо за разглежданите лотове. Няма предвидени подлези за опазване на вълк за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград и с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ

мин. 15м, съотношение (широчина х височина)/дължина >1,5, шумозащитни стани върху и при подходите към съоръжението, входовете зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, превишаване на входа на съоръжението над нивото на повърхността извън него (избягване на наводняване), дъното на подлеза – пясък. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин. 200м периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, мин. 30% открити поляни, ограничено човешко присъствие и липса на строежи и пътища, навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност), липса на осветление.	– Благоевград.
V.9. При изграждане на многовидови проходи под мостовите на реки, постоянни или сезонни притоци, да съблюдава изпълнението на следните параметри на проходите: 1. Инженерни изисквания – височина мин 5м, шир. мин. По 2м сухи хоризонтални ивици от двете страни на водното тяло, суха ивица – почва или пясък, позволяващи развитие на растителност (ивицата съставена от бетонни корита, дълбоки 30 см, запълнени с пясък или почва), изход на ивицата задължително на нивото на сухите брегове извън съоръжението, входовете зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, мократа част на съоръжението следва да може да побира цялото средно водно количество характерно за най-многоводния месец, без да залива сухите ивици, липса на прагове над речното дъно. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин. 30м периметър, недопускане ново застрояване ан периметър 150м от него, както и фрагментиране повече от 25% на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, мин. 30% открити поляни, ограничено човешко присъствие, навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки и едри животни (написи, плътно засадена растителност).	Към момента на проверката, с КП № 12-05 - 19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград е неприложима. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е неприложимо съгласно КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.3 се констатира, че проходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални.
V.10. При изграждане на тръбите за преминаване на костенурки, да съблюдава изпълнението на следните параметри: 1. Инженерни изисквания – диаметър мин 1,5м при кръгъл профил и 1м при квадратен, лек наклон от централната ос на магистралата към периферията с цел отводняване мин. 1 градус, изход 10-15 см над нивото на външната повърхност без вертикален праг (наклон до 30 градуса) с цел недопускане наводняване, при кръгла тръба дъното запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица, входовете зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението. 2. Управление на периметъра на съоръжението мин.	Мярката е изпълнена за Лот 3.3. Проходите за костенурки са или във водостоци ф1500 или в кахони. За Лот 3.1. е констатирано проектирането на водостоци с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е неприложимо съгласно КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.3 се констатира, че проходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални.

10м периметър, недопускане ново застрояване на периметър 100м от него, както и фрагментиране повече от 25% на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, ограничено човешко присъствие, навеждащи фуниеобразно съоръжение за малки животни (написи, плътно засадена растителност).	
V.11. При изграждане на прегради за спиране попадането на костенурки върху платното, да се съблюдава изпълнение на следните им параметри: 1. Инженерни изисквания – вис. мин. 30см плътна, гладка (бетон, дърво), вертикална трайна преграда отвън към магистралата, от магистралата навън наклонена 30-45 градуса наклон повърхност, ако е стена да е проектирана така, че да не се набира вода, да бъде вкопана поне на 15 см, ако са адаптирани странични водостоци, стената им водеща извън магистралата да е скосена, а вертикалната част да е по посока отвън към магистрата. 2. Управление на периметъра на съоръжението - да не се допуска обрастване на вертикалната страна или нейното подкопаване от води и др. отдолу.	Условието е изпълнено за Лот 3.3. Изпълнени са 17 020 м ограда за биоразнообразие. Условието е неприложимо съгласно КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.1 се констатира, че мрежата, монтирана в долната част на оградата на магистралата, е изградена от UV незащитена материя, която вече е скъсана. На повечето места е откачена и полегнала на земята т.е. не е функционална. При Лот 3.3 има изградена и в добро състояние плътна преграда, насочваща животните към проходите и предпазване от попадане на пътя, но липсва поддръжка.
V.12. Да се осигури редовно омокряне при разкъртване и товарене на стара настилка на места за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци, на временни пътища за достъп.	Не се е налагало изпълнение на мярката за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.13. Да се осигури запазването на хумусния пласт при строителството на отделните участъци на АМ.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.14. Да се осигури покриването с хумус и укрепването биологически на нескални откоси на изкопите и насипите в отделните участъци от трасето.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.15. При строителството на отделните участъци от АМ да не се допуска провокиране на склонови процеси като свлачища, срутища и др.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград

	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.16. Строителните работи в зоните, намиращи близо до населени пунктове и отделни къщи около трасето, да се извършват през светлата част на денонощието.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.17. Да не се допуска извънгабаритно товарене на МПС с насипни товари и без покритие.	Мярката е изпълнена за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
V.18. При полагане на асфалтови настилки да не се допуска подгръване на битумни смеси след приключване на съответни дейности.	Мярката е изпълнена за Лот 3.3
V.19. Да не се допуска разливи на горива и ГСМ.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. на РИОСВ – Благоевград Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 06-07-05.11.2019 г. на РИОСВ – Благоевград
Етап Експлоатация	
IV.44. За предпазване на сблъсък на птици всички мостови съоръжения да бъдат осигурени с шумозащитни и светлосащитни мерки – полимерни полутунели с достатъчни за проветряване отвори.	За разглежданите лотове, мярката е коригирана с последващите решения по ОВОС.
IV.45. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при необходимост да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на противошумни огради, залесяване и др.	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Липсват конкретни данни за извършен мониторинг.
IV. 46. Отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или документ по чл. 12 от ЗУО или КР. Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ - София и РИОСВ – Благоевград.	Договор за поддръжка на автомагистралния участък.
V.21. Да се осигури поставянето на двойно еластични огради в участъците от пътя, преминаващи над водни обекти.	Над водни обекти, на мостовете, задължително е поставяна оградата с по-висока степен на задържане.
V.22. Да се осигури периодичен преглед на съоръженията около пътното платно. При необходимост да се предприемат необходимите мерки за осигуряване на нормалната им експлоатация.	Условието е изпълнено за Лот 3.3. Извършва се ежемесечен мониторинг.
V.23. Да се осигури наблюдение на състоянието на крайпътната растителност, особено на ефекта от озеленителните мероприятия, като особено внимание се обърне на пътните откоси. При необходимост да се вземат допълнителни мерки (смяна, допълнителни озеленителни работи и др.). Да се предвиди	Условието е изпълнено за Лот 3.3. Извършва се ежемесечен мониторинг.

гаранционен срок от мин. 2 години за доказване на ефекта от осъществяването на проектите за озеленяване.	
V.25. Да се води отчет съгласно изискванията на Наредба № 9/2004 г. (по настоящем е отменена).	Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Липсват конкретни данни.
Решение № 28-ПР/2009 г. - неприложимо за Лот 3.3 Информацията за проектиране и строителство касае Лот 3.1	
<i>По време на проектирането</i>	
I.1. Да се предвиди изграждането на съоръжения, възпрепятстващи попадането на животни на пътното платно.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.1 се констатира, че мрежата, монтирана в долната част на оградата на магистралата, е изградена от UV незащитена материя, която вече се къса. На повечето места е откачена и полегнала на земята т.е. не е функционална. При Лот 3.3 има изградена и в добро състояние плътна преграда, насочваща животните към проходите и предпазване от попадане на пътя, но липсва поддръжка.
I.2. Да се предвиди изграждането на шумоизолиращи прегради по границата със защитена зона "Кочериново" BG0002099, с цел избягване на прякото безпокойство и смъртността на птици.	Неприложимо за разглежданите лотове.
I.3. Да се предвиди на всеки 200 м възможност за преминаване на костенурки, чрез подходящо многофункционално съоръжение.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. При обхода на Лот 3.3 се констатира, че проходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални.
I.4. Да се предвиди изграждането на отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
I.5. Да се предвидят необходимите пречиствателни съоръжения за повърхностните води от магистралата, заустващи във водни обекти.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
<i>Преди започване на строителството</i>	
II.1. Да се предприемат необходимите действия за получаване на разрешителни от БДУВЗБР и/или съответното ВиК дружество за необходимите количества при строителството на пътя.	Принципно се спазва.
II.2. Да се предостави необходимата документация в БДУВЗБР за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти	Документацията е представена. Издадени са съответните разрешителни за ползване на воден обект.
II.3. Да се съгласуват с кметовете на общини Благоевград и Кочериново маршрутите за транспортиране на материали за нуждите на строителството, третирането на отпадъците и мерките за контрол по управление на отпадъците, които ще се образуват при изграждането и	Изготвените проекти по част „План за управление на строителните отпадъци са съгласувани със съответната общинска администрация.

експлоатацията на обекта.	
II.4. Да се изготви проект, в който да се предвиди използването на местни растителни видове, адаптивни към условията и невнасящи дисхармония в ландшафтите и озеленяването по подходящ начин на отворите за преминаване на диви животни. Проектът да се съгласува с РИОСВ Благоевград.	При изготвяне на техническия проект е разработен проектен пакет „Екология“, част „Ландшафтен проект и озеленяване“. Няма данни за използваната растителност.
По време на строителството	
III.1. Хумуса да се из земе и депонира на определено място преди започване на строителството. След завършване на строителството да се използва за рекултивация на нарушени терени.	Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 12-05 -19.12.2017 г на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
III.2. Да не се допусне извън сервитута на магистралата намеса по какъвто и да е начин по отношение на ЗЗ "Кочериново".	Неприложимо за разглежданите лотове.
III.3.С оглед намаляване количеството на емисиите от изгорели газове на горивата и намаляване на нивата на шум от използваните автомобили и строителна механизация, е необходимо те да се поддържат технически изправни, да се спазва технологичния режим на работа на различните пътно-транспортни машини, да не се допуска работа на празен ход.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
III.4. Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
III.5. Отпадъците да се събират отделно на определен места. Да не се допуска замърсяване на околните терени с тях. Образованите отпадъци да се предават въз основа на писмени договори с лица, притежаващи съответни разрешителни документи по ЗУО или ЗООС.	Условието е изпълнено за Лот 3.1 (към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 - 19.12.2017 г е било неприложимо). Условието е изпълнено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград.
Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-5/2015 г. - неприложимо за Лот 3.3 Информацията за проектиране и строителство касае Лот 3.1	
1. Преди започване на строителство да се съгласува със съответни общински администрации транспортната схема на движение на транспортните машини за пренос на строителни материали и извозване на строителни отпадъци. За участъците в населени места строителството да се извършва само в светлата част на деня.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05-19.12.2017 г, поради изменение на ЗУО, съгласно което не се изисква такова съгласуване.
2. В етапа на последващо проектиране: 2.1. Да се извърши преценка на възможностите за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори, за подложеното на неблагоприятно въздействие население от едновременното движение на моторни превозни средства както по магистралните участъци, така и по път I-1 „София-Кулата“ (Е-79), а на определени места и в резултат на движението на влакови композиции по близкоразположената ж.п. линия, като се предложат адекватни мерки за намаляване на неблагоприятното въздействие върху човешкото здраве, които да се изпълнят в етапа на строителство. 2.2. Да се разработят акустични проекти за	При изготвяне на техническия проект е разработен проектен пакет „Екология“, част „Акустична“.

определяне на местоположението и вида на шумозащитните съоръжения. В участъка в гр. Симитли, преминаващ в близост до жилищни сгради, при изготвяне на акустичния проект да се има предвид възможността от екраниране и комбинирано въздействие на шума от магистралата и от път I-1 „София-Кулата“ (Е-79), който преминава успоредно на магистралата в още по-голяма близост до жилищните сгради. В този участък акустичният проект следва да бъде изготвен така, че да защитава жилищните сгради от шума и от двете пътни трасета, а също да се предвидят и допълнителни шумозащитни мерки, като поставяне на подходяща шумоизолираща дограма на най-близките жилищни сгради.	
3. На предвидения център за управление да се осигури вода за питейно-битови цели, отговаряща на нормативните изисквания от водоснабдителните системи на разположени в съседство населени места или от собствени водоизточници узаконени, при спазване изискванията на Закона за водите и Закона за здравето.	Неприложимо за периода 2017-2019 г.
4. При реконструкцията на съществуващия пътният възел при гр. Симитли, в който е разположен и водоизточник за питейно-битово водоснабдяване и неговия пояс I, на база на хидрогеоложките данни за водоизточника, при необходимост и след допълнителни проучвания, да се предвидят мерки строителните дейности да се извършват така, че да не да повлияят неблагоприятно качеството и количеството на водата от водоизточника	Изготвен е технически проект. Същият е одобрен от МРРБ.
6. Да се разработи План за собствен мониторинг на качеството на атмосферния въздух в населените места и система от мерки, които да се прилагат при установяване на наднормено замърсяване с азотни оксиди и други замърсители, причинено от интензивен трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия.	Условието е изпълнено. При изготвяне на техническия проект е разработен проектен пакет „Екология“, част „План за собствен мониторинг на околната среда“. Същият е съгласуван с БДЗБР (по компонент Води) и ИАОС (по части Мониторинг на атмосферен въздух, Води и Почви)
10. В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници (от км 362+200 до км 366+200 и от км 368+900 до км 371+400), както и около порталите на тунела, вкл. временните пътища, и около депата – площадки за излишни земни и скални маси), да се поставят плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 400 мм, и вкопани в земята на 150 мм, преди започване на строителството. Преди започване на строителните дейности, в подходящо време и сезон, екип от експерти - херпетолози да съберат всички останали вътре в оградените пространства костенурки, жаби, змии и др. животни, които да се освободят във възможно най-близките подходящи местообитания при спазване на изискванията на Наредба 8 от 12.12.2003 г.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Условието е изпълнено частично за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград, поради фактическите големи естествени откоси на терена. В изпълнение на План за управление и възстановяване на околната среда, изпълнителят е представил отчети за извършена работа във връзка с изместване на екземпляри от херпетофауната от трасето на АМ Струма Лот 3.1. Отчетите са изготвени от екип от експерти – херпетолози, извършили изместването. При обхода на Лот 3.1 се констатира, че мрежата, монтирана в долната част на оградата на магистралата, е изградена от UV незащитена материя, която вече е скъсана. На повечето места е откачена и полегнала на земята т.е. не е

	функционална.
11. В отсечката от км 368+900 до км 371+400 да се предвидят още 4 допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни - тръбни или правоъгълни, с ширина 1.5 м или 1.0 м съответно, проектирани така, че да не се наводняват.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Проектирани са още два прохода за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград. Според АПИ: „отсечката не попада в обхвата на Лот 3.1., тъй като Лот 3.1 е от км 359+000 до км 366+000 и от км 370+400 до км 376+000; споменатата отсечка е в Лот 3.1 тунел „Железница“ ОПЗ, която не се разглежда в този период“. Вероятно е извършено прекилометриране на трасето (спрямо решенията по ОВОС), така че към момента липсват данни за проходните съоръжения по Лот 3.1. В отчетния период Лот 3.1. е бил, и все още е, в период на строителство.
12. Мостовото съоръжение на р. Струма да се обезопаси с мрежи с височина 4 м и от двете страни с цел намаляване риска от смъртност за птици и прилепи.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Към момента на проверката с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград мостът не е изграден. При обхода е отчетено изпълнение на мярката.
13. Границите на депата (площадки за излишни земни и скални маси), граничещи със защитената зона, да бъдат обезопасени срещу срутване на земни и скални маси в разположените в границите на зоната дерета.	Условието е неприложимо за Лот 3.1, към момента на проверката от РИОСВ – Благоевград с КП № 12-05 -19.12.2017 г. Депо е изградено за Лот 3.1, потвърдено с КП № 07-07-22.08.2018 г. на РИОСВ – Благоевград, като същото не граничи със граници на ЗЗ.
15.1. Да се направят постъпки в БДЗБР за издаване на разрешителни за ползване на воден обект за всеки един от тях (подпорни стени, мостове, водостоци и др.) съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от Закона за водите във връзка с изграждане на съоръженията, предвиждащи пресичане на повърхностни водни обекти.	Условието е изпълнено. Издадени са разрешителни за ползване на воден обект: 1.Разрешително №42170422/19.09.2017 год.; 2.Разрешително №42170423/30.11.2017 год.; 3.Разрешително №42170456/17.01.2019 год.; 4.Разрешително №42170470/16.08.2019 год.; 5.Разрешително №2/20.10.2017год. (изменено с Решение №1/24.10.2018г.) 6.Разрешително №42170484/06.10.2020
15.2. Издаване на разрешително за ползване на воден обект на основание чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите във връзка със заустване на формираните отпадъчни води.	Неприложимо
15.3. Провеждане на съответната процедура за издаване на разрешително по реда на чл. 44 от Закона за заводите, в случай на водоземане от р. Струма или друг воден обект.	Неприложимо
Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г.	
1. Преди започване на строителство да се съгласува със съответни общински администрации транспортната схема на движение на транспортните машини за пренос на строителни материали и извозване на строителни отпадъци. За участъците в населени места строителството да се извършва само в светлата част на деня.	Лот 3.3 е извън урбанизирани територии. По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
2. В етапа на проектиране: 2.1. Да се извърши преценка на възможностите за	За изпълнението на условие 2.1. няма данни за установени нарушения и наложени

комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори, както за работниците, така и за подложеното на неблагоприятно въздействие население от едновременното движение на моторни превозни средства както по магистралните участъци, така и по път I-1 „София-Кулата“, а на определени места и в резултат на движението на влакови композиции по близко разположената ж.п. линия, като се предложат адекватни мерки за намаляване на неблагоприятното въздействие върху човешкото здраве, които да се изпълнят в етапа на строителство. 2.2. Да се реализира акустичен проект за определяне на местоположението и вида на шумозащитните съоръжения, като при: 2.2.1 определяне вида на съоръженията се вземе предвид и близостта на жилищните сгради до пътното платно; 2.2.2. определяне на местоположението се вземе предвид непосредствената близост на път I-1 София - Кулата.	административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация. Условие 2.2. е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград.
4. След пускане в експлоатация на магистралните участъци да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените до автомагистралата населени места. При необходимост да се предвидят допълнителни мерки (като например, подходящо озеленяване).	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.
5. Да се разработи План за собствен мониторинг на качеството на атмосферния въздух в населените места и система от мерки, които да се прилагат при установяване на наднормено замърсяване с азотни оксиди и други замърсители, причинено от интензивен трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия.	Има изготвен план за собствен мониторинг за Лот 3.3.
6. След изграждане на предвидените в акустичните проекти шумозащитни съоръжения и пускане в експлоатация на съответния магистрален участък да се извършат контролни измервания на еквивалентните нива на шум в най-близко разположените жилищни зони. При установяване на наднормени шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мерки (подмяна на дограма на жилищните сгради и др.).	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.
7. В периода на експлоатация на магистралата да се извършва собствен мониторинг на еквивалентните нива на шум в най-близко разположените жилищни територии на населени места.	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.
8. На базата на получените резултати в изпълнение на т.4 (за въздуха) и т.6 от горесцитираните условия да се анализира и направи окончателна оценка на комбинираното, комплексно, кумулативно и отдалечено въздействие на рисковите фактори, за подложеното на неблагоприятно въздействие население от едновременното движение на моторни превозни средства както по магистралните участъци, така и по път I-1 „София-Кулата“ (Е-79), а на определени места и в резултат от движението на	За изпълнението на условието няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи. Не е предоставена друга конкретна информация.

влакови композиции по близкоразположената ж.п. линия, като при необходимост се предприемат допълнителни мерки.	
9. В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници при км 397+150, км 397+350, 397+650, 398+350, 401+350, 402+980, 404+480, 405+125, 407+400, 408+100, 410+100, 410+700, 411+150, 411+575, 412+450, 412+800, 413+200, 415+350, 417+280, ако няма други подходящи съоръжения, да се предвидят допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни - тръбни или правоъгълни, с ширина 1.5 м или 1.0 м съответно, проектирани така, че да не се наводняват. Тръбните проходи да са запълнени с пръст или пясък до 2/3 от профила; отсечките от трасето около тези проходи (или други подходящи съоръжения, предвидени по проект) на 50 м преди тях и 50 м след тях, а от км 407+000 до км 411+300 по цялата дължина, двустранно, да се ограда с плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 1300 мм, и вкопани в земята на 150 мм ; отворите на проходите трябва да са извън тези прегради.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-28.09.2018 г. При обхода на Лот 3.3 се констатира, че проходите за животни са в много добро състояние – напълно функционални. Има изградена и в добро състояние плътна преграда, насочваща животните към проходите, и предпазване от попадане на пътя, но липсва поддръжка. Осен това изградените прегради не са с необходимата височина – 1.3 м над кота терен.
10. Преди започване на строителните дейности по трасето и около депата, в подходящо време и сезон, екип от експерти - херпетолози да събере трикратни наличните екземпляри животни, които да се освободят веднага във възможно най-близките подходящи местообитания при спазване на изискванията на Наредба 8 от 12.12.2003 г.. Акциите по събиране на животните трябва да са трикратни, за да е сигурно, че са намерени всички индивиди. Преградите трябва да останат постоянни и по време на експлоатацията.	Условието е изпълнено за Лот 3.3, потвърдено с КП № 08-07-10.08.2017 г. на РИОСВ – Благоевград. Не са извършвани строителни дейности съгласно КП № 08-07-28.09.2018 г. Извършвано е изместване на костенурки и др. дребни животни.
14.1. Да се направят постъпки в БДЗБР за издаване на разрешителни за ползване на воден обект за всеки един от тях, съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ във връзка с изграждане на съоръженията, предвиждащи пресичане на повърхностни водни обекти;	Условието е изпълнено за Лот 3.3
14.2. При необходимост от водовземане от подземни и/или повърхностни водни обекти, както и заустване на отпадъчни води, да се проведат съответните процедури по издаване на разрешителни по реда на ЗВ.	Условието е изпълнено за Лот 3.3

Обща информация за изпълнението:

- Лот 3.1.:

На 31.08.2017 г. е подписан Протокол (Образец 2а) за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво на строежа за строежи от техническата инфраструктура. В периода от 01.01.2017г. до 31.12.2019 г. обектът е във фаза проектиране и строителство. За отчуждаване на имоти и части от имоти – частна собственост, за държавни нужди е постановено решение на МС №749 от 10.09.2016 г. За имотите частна общинска

собственост са влезли в сила следните актове: Решение № 426/17.02.2017 г. на Общински съвет - Симитли за безвъзмездно прехвърляне на имоти-общинска собственост и Решения № 71 и № 43 на Общински съвет - Благоевград за безвъзмездно прехвърляне на имоти-частна общинска собственост. Вид на териториите на засегнатите имоти – селско стопанство, горско стопанство, повърхностни води, транспортна територия и урбанизирана територия.

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

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

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

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

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

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

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

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

Изградени са следните шумозащитни стени:

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

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

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

Допълнително пояснение:

В Решение по ОВОС № ПР-6/2015 г. **условие 9** е формулирано по следния начин: „В чувствителните места за херпетофауната и дребни наземни бозайници при км 397+150, км 397+350, 397+650, 398+350, 401+350, 402+980, 404+480, 405+125, 407+400, 408+100, 410+100, 410+700, 411+150, 411+575, 412+450, 412+800, 413+200, 415+350, 417+280, ако няма други подходящи съоръжения, да се предвидят допълнителни многовидови проходи за земноводни, влечуги и други дребни животни - тръбни или правоъгълни, с ширина 1.5 м или 1.0 м съответно, проектирани така, че да не се наводняват. Тръбните проходи да са запълнени с пръст или пясък до 2/3 от профила; **отсечките от трасето около тези проходи (или други подходящи съоръжения, предвидени по проект) на 50 м преди тях и 50 м след тях, а от км 407+000 до км 411+300 по цялата дължина, двустранно**, да се ограда с плътни, гладки прегради с височина над земната повърхност 1300 мм, и вкопани в земята на 150 мм; отворите на проходите трябва да са извън тези прегради.“

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

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

При обхода беше установено следното:

Лот 3.1 Благоевград – Крупник:

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



Снимков материал: Обход на Лот 3.1. Шумозащитни съоръжения





Снимков материал: Обход на Лот 3.1. Нефункционални предпазни огради

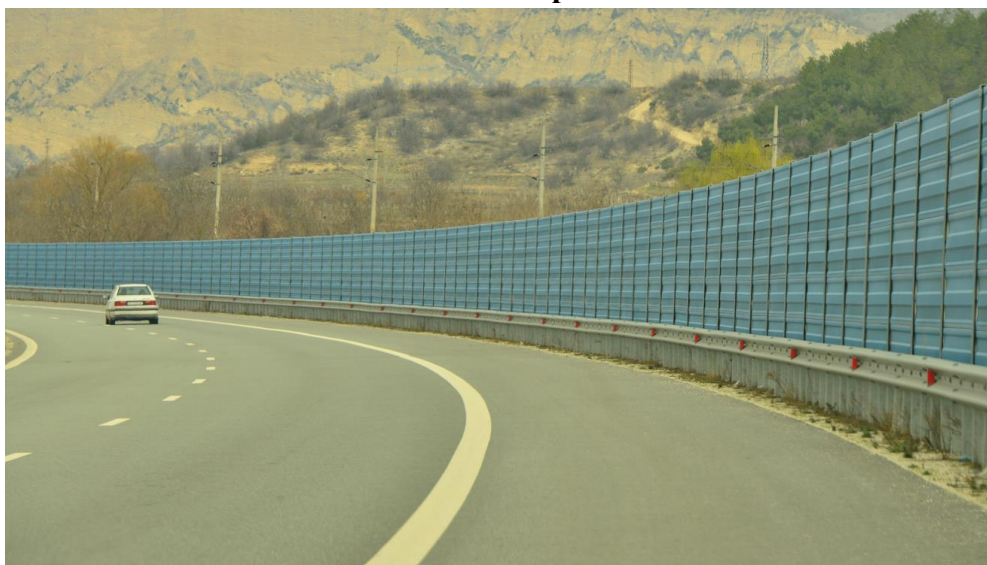
ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“
адрес: гр. София, ул. „Кракра“ № 18, ет.1

Лот 3.3 Кресна – Сандански:

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

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

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

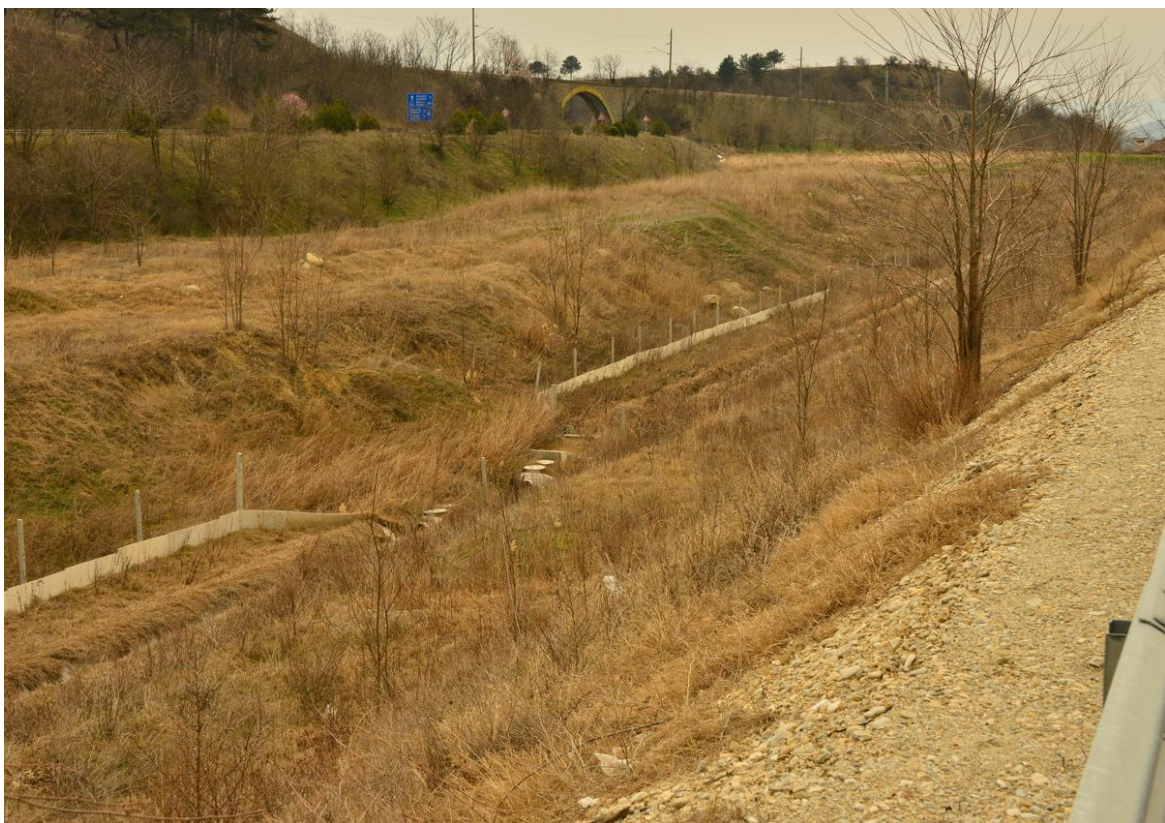
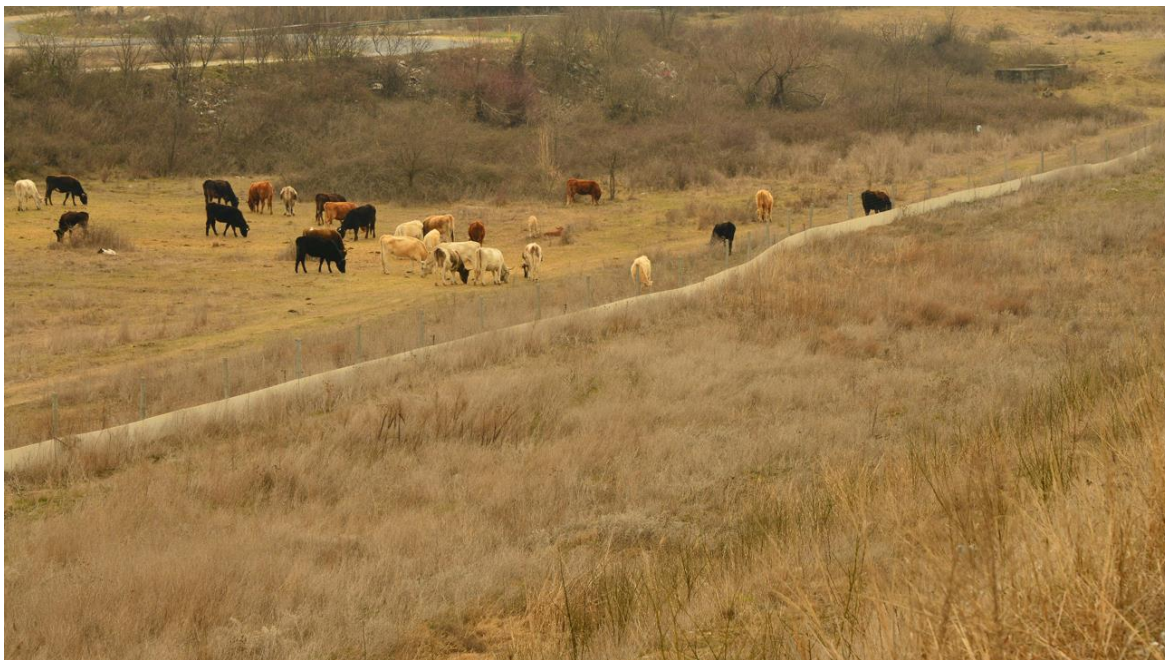


Снимков материал: Обход на Лот 3.3. Шумозащитни съоръжения



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

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



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

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

Бенефициент: АПИ

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

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

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

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

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

Обща информация за изпълнението:

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

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

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

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

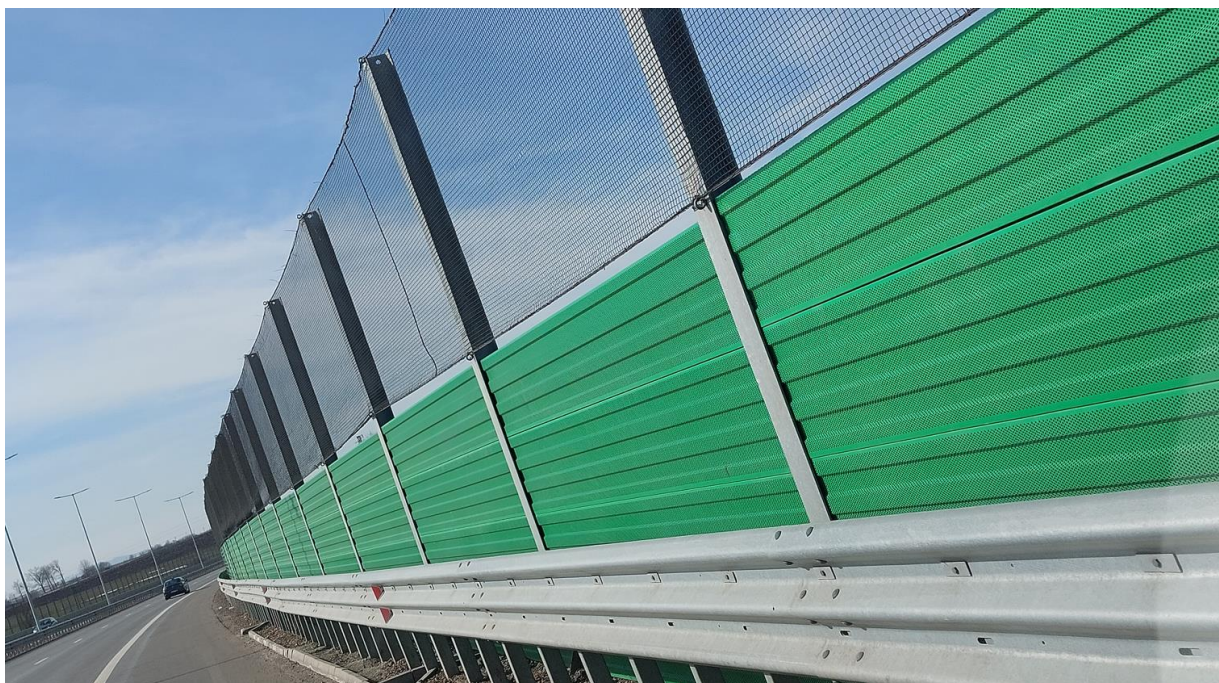
Няма данни за установени ерозирали терени. Няма данни за установени наводнения. Предварително са проведени теренни издирвания, в резултат на които са посочени застрашените археологически обекти. Извършени са спасителни разкопки на всички обекти, попадащи в трасето на АМ Европа. Строителството на новия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

Констатации от обхода на обекта, извършен на 15.03.2022 г.

При обхода беше установено следното:

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

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



Снимков материал: Изградени шумозащитни съоръжения и мрежи за птици



Снимков материал: Проходими отводнителни съоръжения и оградни мрежи



Снимков материал: Мостово съоръжение над р. Сливнишка



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

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

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

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

Проект:	„Проект за разширение на метрото в София: линия 3, Етап I – участък „бул. Владимир Вазов -ЦГЧ - ул. Житница“
Решения по ЗООС и ЗБР	- Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка № ЕО-12/2014 г. на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ЕО на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен; Възложител – Столична община. - Решение № 80/2015 г. за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка на Изменение на Общия устройствен план на Столична община – част „Комуникационно-транспортна система – схема за масов градски релсов транспорт“ за „Трети метродиаметър“ на Софийски метрополитен. - Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ОВОС за ИП за разширение на метрото в София „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе – бул. Вл. Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“. <u>Забележка:</u> През отчетния период проектът е бил в етап на реализация (строителство) и е въведен в експлоатация. Затова относими са само условията, свързани с етапите на строителство и експлоатация.
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
<i>Решение за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка № ЕО-12/2014 г</i>	
1. Да се спазват условията, поставени в Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите.	Представени са по-долу.
2. Произтичащи от Изменението на ОУП на СО инвестиционни предложения, планове или проекти, за които се изисква ОВОС/ЕО (по реда на ЗООС) и оценка за съвместимостта с предмета и целите на опазване на защитени зони (по реда на ЗБР) да се одобряват по реда на съответния специален закон.	Това условие е неотнормируемо към разглеждания проект, тъй като то е насочено към Възложителя на изменението на ОУП - Столична община, но е изпълнено.
<i>Решение № 80/2015 г. за поправка на очевидна фактическа грешка в Решение № ЕО-12/2014 г.</i>	Не съдържа условия и мерки, а само поправка на очевидна фактическа грешка.
<i>Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите</i>	
3. За намаляване на нивото на шум и вибрации под граничните стойности да се използва строителна технология за конструкцията на релсовия път, позволяваща еластичното скрепление на елементите.	Използвано е за цялото трасе.
4. Строителните работи да бъдат предшествани от теренни археологически проучвания по реда на Правилника за провеждане на теренни археологически проучвания в Р България.	Реализирано е проучване в рамките на застрашени културни ценности.
5. При разриване на археологически находки по време на строителството да се преустанови незабавно работа и да се започне провеждането на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките.	Не са открити археологически находки.

6. Да се оросяват пътищата в строителните площадки при движението на автосамосвали и товарни автомобили. Да се използват плътни заграждения на площадките, за намаляване на страничното разсейване на прах и разпиляването на фини прахови частици.	Изпълнено е. Пътищата са оросявани. Използвани са пътни заграждения.
7. За ограничаване на шума от вентилационните отвори на подземните участъци да се монтират вентилатори с вградено шумозаглушаване.	Изпълнено е. Монтирани са вентилатори с вградено шумозаглушаване.
8. След реализация на инвестиционното предложение (в процеса на експлоатация) да се извършат измервания по параметър „обща вибрация“ за подземния участък от трасето, преминаващ под комплекса на Медицинска академия. При необходимост да бъдат предприети съответни мерки за намаляване на въздействието.	Извършено е измерване по параметър „обща вибрация“ на много участъци в близост до сгради. В района на Медицинска академия те са многократно по-ниски от нормите заради значителната дълбочина на участъка. При измерване в участък в близост до жилищен блок в жк Овча купел, за да се достигнат нормите бяха извършени необходимите дейности за намаляване на вибрациите.

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

Бенефициент: Метрополитен ЕАД

Проект:	„Проект за разширение на метрото в София, Линия 3, Етап II - участък „ул. Житница– жк Овча купел – Околовръстен път“
Решения по ЗООС и ЗБР	- <u>Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г.</u> на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ОВОС за ИП за разширение на метрото в София „Изграждане на III метродиаметър – „Депо Ботевградско шосе – бул. Вл. Вазов – ЦГЧ – ж.к. Овча купел“. - <u>Решение по ОВОС № 10-ПР/2015 г.</u> на министъра на околната среда и водите, с характер да не се извършва ОВОС за ИП „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“. - <u>Решение № 19/28.01.2016 г.</u> за допускане на предварително изпълнение на Решение № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Разширение на метрото в София, Трета метролиния – бул. „Ботевградско шосе“ – бул. Владимир Вазов – Централна градска част -ж.к. „Овча купел – подземно преминаване на трасето след бул. „Данаил Николов“ на североизток по трасето на бул. „Владимир Вазов“ и изграждане на депо на територията на район „Красно село“. <u>Забележка:</u> През отчетния период проектът е бил в етап на реализация (строителство) и е въведен в експлоатация. Затова относими са само условията, свързани с етапите на строителство и експлоатация.
Условия/Мерки	Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
<i>Решение по ОВОС № 10-ПР/2013 г. на министъра на околната среда и водите</i>	Изпълнението на мерките са представени в предходната точка.
<i>Решение по ОВОС № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите</i>	
1. По време на строителството да се оросяват пътищата в строителните площадки при движението на автосамосвали и товарни автомобили. Да се използват плътни заграждения на площадките, за намаляване на страничното разсейване на прах и	Изпълнено е. Пътищата са оросявани. Използвани са пътни заграждения.

разпиляването на фини прахови частици.	
2. Строителните работи да бъдат предшествани от теренни археологически проучвания по реда на Правилника за провеждане на теренни археологически проучвания в Република България.	Реализирано е проучване в рамките на застрашени културни ценности.
3. При разкриване на археологически находки по време на строителството да се преустанови незабавно работа и да се започне провеждането на проучвателни работи за изясняване на значимостта на находките.	Не са открити археологически находки.
4. При реализацията на ИП да се спазват мерките от програми 7.1.3. 7.1.4. 7.1.5 и 7.1.6 на ПУРБ 2010-2015 в Дунавски район.	Мерките са спазени
5. Разполагането на ремонтния и бояджийския цехове на територията на метродепото да е при максимално възможна отдалеченост от най-близките жилищни сгради.	Ремонтния цех е разположен максимално отдалечено от най-близките жилищни сгради.
6. Да се предвиди техническа възможност за работа на ремонтния и бояджийския цехове при затворени врати.	Осигурена е работа при затворени врати и има наличие на вентилация.
7. Да се въведат ограничения за ниска маневрена скорост на мотрисите на територията на депото.	Осигурена е ниска скорост на маневриране.
8. Да се спазват стриктно „Плана за безопасност и здраве“ (като част от техническия проект) при строителните дейности и всички нормативни изисквания.	Планът се спазва, провеждат се регулярни инструкции.
9. Работа по строежа на метродепото да е по нормиран дневен работен режим, е оглед осигуряване през нощните часове на здравословни условия за почивка на околното живущото население.	Съобразено е. Няма постъпили оплаквания от живущите в близост.
10. Да се гарантира безаварийна работа и изправност на планираните пречиствателни съоръжения (каломаслоуловител), водонепроницаемост на съответните канализационни и тръбопроводни съоръжения, непрекъснат цикъл на функциониране на помпените и всички останали пречиствателни съоръжения по време на експлоатацията на метродепото.	Всички съоръжения в метрото от част ВиК се поддържат и обслужват непрекъснато от персонала на „Метрополитен“ ЕАД с оглед гарантиране на нормалната им експлоатация. Тръбопроводите, които са изградени по проекта са изпълнени с безшевови тръби няма възможност за изтичане на вода в почвата от тях.
11. За недопускане постъпването на аерозоли и парогозови замърсители в атмосферния въздух при камерното боядисване на вагоните, препоръчително е в технологичните указания да се въведе забрана за провеждане на камерно боядисване в случай на неизправност на филтърните съоръжения и пълното им окомплектоване с ефективни филтри, съобразно състава на съответните бои и покрития.	Съоръженията за боядисване в депото работят само при изправни филтърни устройства съгласно съответните инструкции на „Метрополитен“ ЕАД.
12. Да се осигури недопускане на наднормено шумово замърсяване в отделните части на денонощието чрез изпълнение на следното: • Обектът да бъде въведен в експлоатация и да се експлоатира само при условие, че стойностите от извършените при приемането му и при последващата му експлоатация измервания на нива на шум са в съответствие с изискванията на <i>Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум а околната среда</i> , отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните	Нивото на шум се залага в съответствие с нормите и преди въвеждане в експлоатация се правят необходимите замервания. В случай, че при контролно замерване се констатира шум над нормата се предприемат необходимите мерки за намаляването му в рамките на нормативните изисквания.

стойности на показателите за шум е околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението на границите на обектите, подлежащи на здравна защита. В случай на необходимост да се проектират допълнителни шумозащитни съоръжения, допълнително озеленяване и др.	
13. При пускане на депо в експлоатация да се направят измервания по показател вибрации в най-близките жилищни сгради. В случай, че се открият наднормени нива на вибрации е необходимо да се предвидят съответни мерки за отстраняването им.	Извършено е измерване на вибрациите в жилищните сгради в района и показанията са в нормите на санитарните изисквания.
<i>Решение № 19/28.01.2016 г. за допускане на предварително изпълнение на Решение № 10-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите</i>	Не съдържа условия и мерки, а само допуска предварително изпълнение на посоченото решение.

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



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



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

3. „Реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии“: Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене.
Бенефициент: ДП „НКЖИ“

Проект:	Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене	
Решения по ЗООС и ЗБР	Решение по ОВОС № СО-03-02/2014г. на директора на РИОСВ – София, с характер да не се извършва ОВОС за ИП „Развитие на железопътен възел София“	
	Забележка: За конкретния проект няма самостоятелно решение по ОВОС. Предвидените дейности попадат в обхвата на посоченото решение. Предвид това, в таблицата са включени само онези условия и мерки, които са относими към проекта.	
Условия/Мерки		Изпълнение на условието/мярката и установени нарушения за периода 2017-2019 г.
I.6. Генерираните отпадъци да се третират съгласно чл. 8, ал. 1 от ЗУО.		По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.7. Преди началото на строителството да се изготви план за управление на строителните отпадъци съгласно чл. 11, ал. 1 от ЗУО.		По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
I.8. Преди въвеждане на обекта в редовна експлоатация възложителят трябва да извърши		По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се

класификация на образуваните отпадъци.	възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.8. Строителната дейност да се извършва само през дневния период при добра организация	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.
IV.15. Организиране на дейностите за ограничаване на „комуникационни риск“ за населението.	По принцип, изпълнението на условието се залага като изискване в тръжната документация, с която се възлага проектирането и строителството на съответния компонент от проекта. Няма данни за установени нарушения и наложени административни наказания от контролните органи.

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

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

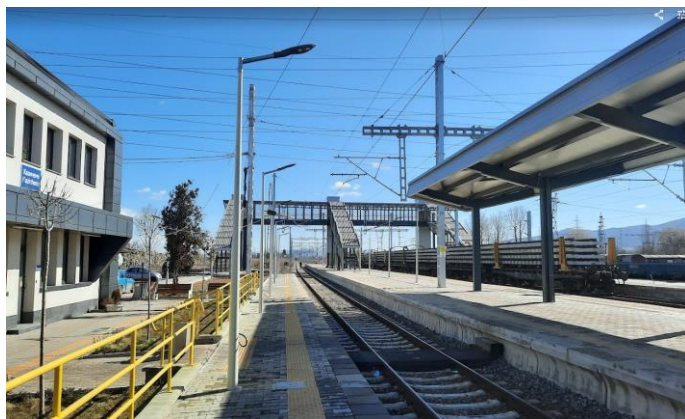
За проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ са изготвени проекти за рекултивация, но такива не са изпълнявани. За всички обекти, във фаза изпълнение е предвидено да бъдат проведени благоустройствени и рекултивационни дейности за възстановяване на засегнатите терени в първоначалният им вид, но след дата 31.12.2019 г.

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

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

Констатации от обхода на обекта, извършен на 18.02.2022 г.

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



Снимков материал: Гара Казичене

V. СТОЙНОСТИ НА ИНДИКАТОРИТЕ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ, ПОСТАВЕНИ В СТАНОВИЩЕ ПО ЕО № 10-6/2014 Г. ЗА ПЕРИОДА 2017 - 2019 Г. И АНАЛИЗ НА СТОЙНОСТИТЕ

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)					Анализ на стойностите на индикаторите
1.	Мярка: Наблюдение на количествата на парниковите газове от транспорта Индикатори: емисии от транспорта на CO₂, N₂O и CH₄ (хиляди тона)		CO ₂ (kt)	CH ₄ (kt)	N ₂ O (kt)	Общо CO ₂ екв. (kt)	За периода 2017-2019 г. емисиите на парникови газове (основно CO₂) като цяло продължават да нарастват, включително в сравнение с базовата 2014 г. Изключение правят единствено емисиите на CH₄, които в абсолютни стойности са незначителни в сравнение с емисиите на CO₂. При тълкуването на резултатите следва да се вземе предвид комплексността на факторите, влияещи върху тези показатели. Реализацията на нови инфраструктурни проекти цялостно има значителен положителен ефект в различни направления, но той не е достатъчен, за да компенсира негативното влияние от останалите източници на CO₂.
		2014	8374.98	1.07	0.38	8508.19	
		2017	9422.28	0.93	0.43	9540.73	
		2018	9637.70	0.87	0.44	9747.75	
		2019	9801.30	0.86	0.47	9906.06	

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

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	--	---	---------------------------------------

2. Мярка: Наблюдение на качеството на атмосферния въздух (КАВ) в районите за оценка и управление на КАВ

Индикатори: имисии на вредни вещества - прах (ФПЧ₁₀), SO_x, NO_x (µg/m³)

Нива на серен диоксид

Пункт	Брой превишения на ПС за СДН (125 µg/m ³)				Максимална средноденова концентрация (µg/m ³)				Средногодишна концентрация (µg/m ³)			
	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019
София - Дружба	0	0	0	0	100	63	83	100	5	9	7	9
София - Павлово	0	0	0	0	146	93	169	99	8	8	7	7
София - Копитото	0	0	0	0	196	138	104	112	8	6	8	7
София - Младост	-	0	0	0	-	75	172	159	-	7	8	9
София - Надежда	0	0	0	0	177	129	115	51	8	6	5	6
София - Хиподрума	0	0	0	0	141	105	68	78	6	7	7	9
София-Орлов мост	0	-	-	-	96	-	-	-	5	-	-	-

Нива на азотен диоксид

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

С цел сравнимост на резултатите и приемственост на данните от анализите, направени в Първи доклад по наблюдение и контрол по ОПТТИ 2014-2020 г. за периода 2014-2016 г., за целите на настоящия доклад за използвани следните показатели:

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

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

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

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

Данните за тригодишния период 2017-2019 г., подобно на тези за 2014-2016 г. не са категорични в посока на подобрение на КАВ и не показват ясно изразени тенденции в цялостно подобряване по всички показатели, въпреки че

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	--	---	---------------------------------------

Нива на фини прахови частици (ФПЧ₁₀)

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

Стойности за страната

	Брой превишения на нормата				Максимална измерена средночасова концентрация (за ФПЧ ₁₀ - средноденоношна) (µg/m³)				Средногодишна концентрация (µg/m³)			
	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019	2014	2017	2018	2019
Серен диоксид	5	24	11	13	1405	1289	1384	1467	8	10	10	11
Азотен диоксид	19	66	10	22	118	304	629	285	15	18	18	18
ФПЧ ₁₀	3448	2309	2023	1472	176	349	259	249	29	33	32	28

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

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

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

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

3. Мярка: Организиране на непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на

Мярката не е изпълнена. Не е организиран непрекъснат мониторинг на КАВ при натоварени кръстовища на магистрала в близост до населени места. Към настоящия момент измервания на КАВ се извършват в действащите пунктове за мониторинг на ИАОС.

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
	магистрала в близост до населени места		
	Индикатори: имисии на вредни вещества - прах (ФПЧ ₁₀), SO _x , NO _x (µг/м ³)		
4.	Мярка: Вид на териториите отчуждени земи за линейните обекти	Отчуждените площи са съгласно подробните устройствени планове за съответните проекти. Не е предоставена конкретна количествена информация от бенефициентите по този индикатор.	На база информацията от Първи доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ за периода 2014-2016 г. индикаторът е измерим. Въпреки това, наличието на данни по него не би било информативно за отчитане на степен на въздействие върху околната среда, предвид че липсват такива нормативно определени прагове/норми за въздействие.
	Индикатори: площи (дка)		
5.	Мярка: Преодоляване на фрагментацията на природни местообитания и на местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, засегнати от антропогенна дейност	За отчетния период, в мерките от Решенията по ОВОС за три ИП има предписани проходни съоръжения, а за едно ИП – мрежи, предпазващи биоразнообразието.	Изпълнени са изцяло проходните съоръжения на едно ИП (Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив), а на други 2 (АМ „Струма” – Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел Железница, и АМ „Калотина-София“), те са изпълнени частично, предвид етапите на строителство и разглеждания отчетен период. На АМ „Калотина-София“ част от тях са неизползваеми.
	Индикатори: Брой реализирани мерки срещу фрагментация в защитени зони		

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	--	---	---------------------------------------

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

Индикатори:

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

Няма предоставена точна информация по този индикатор от бенефициента. Ползвани са данни от НСИ, които се отнасят общо за жп транспорта, като няма отделна статистика за подобрените линии.

	2014	2017	2018	2019
Превозени пътници - хил.	24627.3	21203.2	21337.7	21339.5
в т. ч. вътрешни превози	24325.2	20411.3	20534.1	20285.0
международни превози	302.1	791.9	803.6	1054.5
Извършена работа - млн. пкм	1702.3	1437.5	1479.4	1523.8
в т. ч. вътрешни превози	1682.9	1416.0	1457.6	1495.4
международни превози	19.4	21.5	21.8	28.4

Поради липса за конкретни данни по този индикатор не може да се направят съответните изводи за конкретните му стойности. Съгласно общите данни от НСИ е виден спад в превоза на пътници спрямо базовата 2014г.

2. Шумови нива за близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти.

Не са представени протоколи от измервания на шумовите нива. Съгласно отговорите на РЗИ, измервания и изчисления измервания на шумовите нива, не може да се на шум се извършват съгласно утвърдени от МЗ Програми за мониторинг на шум, като пунктовете, в които се извършва мониторинг, не съвпадат с обекти около трасетата на пътните отсечки, включени в списъка с проектите в ОПТТИ.

7. Мярка: Наблюдение на дейностите по

Няма предоставена точна информация по този индикатор от бенефициента за ремонтираните трасета. Предоставени

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	--	---	---------------------------------------

развитие на пътна инфраструктура

Индикатори:

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

са данни от автоматичните преброителни пунктове за средноденонощната годишна интензивност на автомобилното движение за 2017, 2018 и 2019 година. Няма данни за 2014 г., системата не е била създадена.

Път	Местоположение на автоматични преброителни пунктове (км)	2017 г. МПС, общо	2018 г. МПС, общо	2019 г. МПС, общо
АМ 3 "Струма" (гр. София, Благоевград, Сандански, ГКПП Кулата)	52,000 (Дяково)	14 460	14 767	14 594
	83,300 (Кочериново)	14 281	14 568	15 817
АМ 4 „Марица“ (д.в. Оризово, Димитровград, Хасково, Харманли, Любимец, Свиленград, ГКПП Капитан Андреево)	37,000 (Димитровград)	7 099	7 585	Няма данни
I-1 Видин – Кулата (Видин, Монтана, Враца, Ботевград, София, Перник, Дупница, Благоевград, Сандански ГКПП Кулата)	286,200 (Драгичево)	26 437	28 394	29 346
I-8 Калотина – Капитан Андреево (ГКПП Калотина, Драгоман, Сливница, София, Вакарел, Ихтиман, Костенец, Белово, Септември, Пазарджик, Стамболийски, Пловдив, Първомай, Хасково, Харманли, Любимец, Свиленград, ГКПП Капитан Андреево)	25,600 (Сливница)	6 248	6 406	7 015
	48,100 (София, кв. Република)	32 395	32 702	35 628

Няма предоставена точна информация по този индикатор от бенефициента за ремонтираните трасета. Данните са статистически.

Брой пътно-транспортни произшествия (ПТП) (% намаление) за тези участъци;

Година	Загинали, бр.	Ранени, бр.	Общо тежки ПТП, бр.
2014 г.	660	8640	7012
2017 г.	682	8680	6888
2018 г.	611	8466	6684
2019 г.	628	8499	6730

Не са представени протоколи от измервания на шумовите

Поради липса на нарочно събрани данни по този индикатор не може да се направят съответните изводи за конкретните му стойности.

Като цяло, видна е тенденция за увеличаване на пътния трафик.

Поради липса на нарочно събрани данни по този индикатор не може да се направят съответните изводи за конкретните му стойности.

Като цяло е видна тенденция за намаляване на броя на загиналите и тежките ПТП спрямо 2014 г.

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите										
	Шумови нива за близко разположени жилищни и други здравно-защитени обекти.	нива. Съгласно писма на РЗИ, измервания и изчисления на шум се извършват съгласно утвърдени от МЗ Програми за мониторинг на шум, като пунктовете, в които се извършва мониторинг, не съвпадат с обекти около трасетата на пътните отсечки, включени в списъка с проектите в ОПТТИ.	Поради липса на резултати от провеждани измервания на шумовите нива, не може да се направят изводи по този индикатор										
8.	Мярка: Наблюдение на дейностите по разширяване на метрото в София Индикатори: 1. Пътници, ползващи метро-транспорт (брой, % увеличение, относителен дял на пътуванията спрямо общия дял на пътуванията с градски транспорт); 2. Данни за ползването на лични МПС в града (намаление на трафика и задръстванията).	По данни за пътуванията с метрото, предоставени от Бенефициента, пътниците ползващи метрото, по години са: <table><tr><th>Година</th><th>2014</th><th>2017</th><th>2018</th><th>2019</th></tr><tr><td>Пътувания</td><td>83 841 629</td><td>91 059 646</td><td>93 102 107</td><td>92 412 952</td></tr></table> От Столична община са предоставени данни за 2018 и 2019 г., като няма данни за базовата 2014 г. и за 2017г. За 2018 г. среднодневната интензивност на трафика в гр. София е около 27 000 автомобили, а за 2019 г. е около 38 000 автомобили.	Година	2014	2017	2018	2019	Пътувания	83 841 629	91 059 646	93 102 107	92 412 952	Индикаторът показва увеличаване на броя на пътуванията с метро спрямо 2014 г. с около 9%, което би следвало да оказва положително въздействие върху качеството на атмосферния въздух. По данни от Бенефициента, в района на проектите за метрото влиянието за намаляване на трафика е около 25 %. Трафикът е намален предимно в централната градска част. Независимо от това, като цяло е налице увеличаване на автомобилния трафик.
Година	2014	2017	2018	2019									
Пътувания	83 841 629	91 059 646	93 102 107	92 412 952									
9.	Мярка: Мониторинг на укрепителните	Не е предоставена информация по този индикатор от страна на бенефициентите.	От направените обходи на отделни участъци не са установени повреди на съоръжения, проява на										

№	Мерки за наблюдение и контрол, индикатори (единица за измерване)	Стойности за периода 2017-2019 г. и базовата 2014 г. (за сравнение)	Анализ на стойностите на индикаторите
---	--	---	---------------------------------------

съоръжения и на При обхождането на отделни участъци е направен оглед отсвлачищни процеси и срутища. откосите на изкопите и експертите, изготвили настоящия доклад.

насипите на пътната и железопътна инфраструктура

Индикатори: видими повреди на съоръженията, белези за проява на свлачищни процеси и срутища.

VI. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА НА СЪБРАНАТА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 г. ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

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

- По отношение на **начина на изпълнение на мерките за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТТИ, поставени в Становище по ЕО № 10-6/2014 г.** мерките се изпълняват, като бенефициентите са създали организация за това.
- По отношение на **индикаторите от Становището по ЕО**, 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. За индикаторите, за които има налични, в т.ч. за близки до индикаторите данни, анализът не показва отрицателни тенденции в индикаторите, съответно влошаване на качеството на околната среда в резултат от изпълнение на проектите по програмата.
- По отношение на **начина на изпълнение на условията и мерките, поставени в решенията по ОВОС, решенията за преценяване на необходимостта от ОВОС и Решенията по оценка за съвместимост за конкретните проекти по ОПТТИ:**
 - От предоставената от бенефициентите информация става ясно, че изпълнението на мерките и условията се включва като изрично изискване в тръжната документация за възлагане на дейностите по проектиране и строителство;
 - В по-голямата си част мерките и условията се изпълняват, което се потвърждава от предоставената от бенефициентите информация и документация и от извършените теренни огледи, в рамките на дейностите по изготвяне на настоящия Доклад. Установени са и мерки и условия, които не са изпълнени, изпълнени са частично или неправилно (изпълнението им не отговаря на поставените параметри, критерии, изисквания);
 - Бенефициентите ДП „НКЖИ“ и АПИ не са предоставили изчерпателна и еднозначна информация за начина на изпълнение на всички конкретни мерки и условия от крайните актове по реда на глава шеста на ЗООС и по чл.31 от ЗБР, от което може да се направи извода, че не прилагат цялостен, всеобхватен контрол на изпълнителите;

- За проектите по Приоритетна ос 3, с Бенефициент „Метрополитен“ ЕАД и за проектите по Приоритетна ос 4 с Бенефициенти ДППИ, ИАППД и ИАМА се отчита пълно изпълнение на задълженията, произтичащи от глава шеста, раздел втори на ЗООС;
- Получените данни от органите, отговорни за контрола (РИОСВ, Басейнови дирекции) на условията и мерките от актовете показва, че се извършва превантивен контрол, предимно чрез провеждане на процедури по ОВОС или издаване на становища за приложимостта на глава шеста от ЗООС. Видно от събраните данни и документи, почти липсва извършване на текущ и последващ контрол;
- Не се осъществява контрол и по отношение на условията и мерките, свързани с човешко здраве. РЗИ участват активно в процедурите по ЕО и ОВОС, но нямат участие в последващия контрол;
- Няма данни за установени нарушения и наложени санкции от компетентните и контролни органи.

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

VII. НАЧИН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПРЕПОРЪКИТЕ ОТ ПРЕДХОДНИ ДОКЛАДИ ПО НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛ

Въз основа на резултатите от извършените анализи и оценки, направени в първия Доклад по наблюдение и контрол на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТТИ 2014-2020 г., изготвен за периода от 01.01.2014 г. до 31.12.2016, са формулирани препоръки, които да се изпълняват в оставащата част от периода на прилагане на програмата. Тези препоръки са свързани основно с проекти на ДП НКЖИ и АПИ. В следващата таблица е предоставена обобщена информация за информация от страна на бенефициентите, както и анализ на изпълнението на препоръките, който като цяло показва нужда от предприемане на мерки за подобрене на изпълнението.

№	Препоръките от първия доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ	Отговори ДП НКЖИ	Отговори АПИ	Анализ на изпълнението
1.	Препоръчително е да се контролира и документира изпълнението от страна на Бенефициентите на мерките, постановени в съответните решения по реда на гл.VI от ЗООС, които са насочени към етапа на експлоатация. Пример в това отношение е Мярка 4 от Решение ПР-6/2015 за Лот 3.3 на АМ Струма която изисква „След пускане в експлоатация да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените населени места. При необходимост да се предвидят допълнителни мерки – например озеленяване“.	След въвеждане в експлоатация на отделните обекти, същите се предават за управление на съответните експлоатационни структури на Компанията. Създадена е необходимата организация за изпълнение на условията и мерките за фазата на експлоатация.	За изпълнение на препоръките от Първия тригодишен доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ 2014-2020 г., АПИ е възложила, със Заповед на Председателя на управителния съвет на АПИ извършване на ежемесечен мониторинг на обект АМ „Струма“ Лот 3.3, реализиран по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“.	Изпълнението на препоръката е по-скоро декларативно, отколкото показва действително извършените дейности.
2.	В Становище по ЕО №10-6/2014 на ОПТТИ, като отговорни за наблюдение и контрол, съответно като източник на набрана информация за индикаторите на Мярка 9 „Мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите и насипите на пътната и железопътна инфраструктура с индикатори: видими повреди на съоръженията, белези за проява на свлачищни	Проектите за строителство на железопътната инфраструктура са съобразени с наличието на регистрирани свлачища и др. В структурата на Компанията има отговорни лица, които следят за състоянието на укрепителните съоръжения, както и постоянно се наблюдава цялостното състояние на железопътната инфраструктура.	Част от дейностите в изпълнение на горепосочената Заповед е мониторинг на укрепителните съоръжения и на откосите на изкопите на пътната инфраструктура.	Изпълнението на препоръката е по-скоро декларативно. Няма предоставени реални данни за конкретно изпълнение.

№	Препоръките от първия доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ	Отговори ДП НКЖИ	Отговори АПИ	Анализ на изпълнението
	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.			
3.	Препоръчително е да се упражнява контрол при изготвяне на акустичните проекти, включително и по отношение точното отчитане на теренните условия и особености.	Проектите за шумозащита са съгласувани с Министерство на здравеопазването.	Акустичните проекти са част от техническия проект за инфраструктурен обект, като в този смисъл контрол при изготвянето се извършва на няколко нива, в това число разглеждане на проекта на Експертен технико-икономически съвет, както и одобряването на проекта от компетентния орган, във връзка с издаването на Разрешение за строеж.	Може да се приеме, че препоръката се изпълнява.
4.	Препоръчително е да се упражнява контрол за точното изпълнение на шумозащитните съоръжения, в т.ч.	Като част от строителния обект, изграждането на шумозащитните съоръжения подлежи на контрол от	Упражнява се контрол, относно целостта на шумозащитните съоръжения.	Препоръката се изпълнява, но не са предоставени данни за извършвани измервания на шум, което да потвърди

№	Препоръките от първия доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ	Отговори ДП НКЖИ	Отговори АПИ	Анализ на изпълнението
	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.	Консултанта на всеки обект, отговорен за надзора на строителните дейности и за одобряването на използваните строителни материали, конструкции и др. Също така при въвеждане в експлоатация на обекта се извършват замервания на нивата на шум.		акустичната ефективност.
5.	Ранни консултации между проектантите и експерти по околна среда.	Още на най-ранния етап на подготовка на проектите се извършват съвместни дейности между проектантските екипи и екипите, които изготвят докладите по ОВОС, с което се осигурява техническо обезпечаване на всички предвидени мерки и условия за намаляване на вредното въздействие на проектите върху компонентите на околната среда.	Няма отговор.	От проведените процедури по ОВОС, може да се приеме, че препоръката се изпълнява.
6.	Изпълнение и поддръжка на изградените проходи за преминаване на животни в т.ч. и оградни мрежи и капаци над канавките.	По време на експлоатацията се извършва текущо поддържане на всички изградени съоръжения, с цел осигуряване на тяхното пълноценно функциониране.	Извършва се поддръжка на проходите за преминаване на животни, като част от инфраструктурния обект.	Изпълнението на препоръката е по-скоро декларативно. От теренните обхождания са констатирани неподдържани участъци, скъсани и паднали мрежи, с неподходящи параметри и начин на изграждане при проходите.
7.	Проектиране и изпълнение на	Шумозащитните съоръжения са	Шумозащитните съоръжения са част	Може да се приеме, че препоръката се

№	Препоръките от първия доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ	Отговори ДП НКЖИ	Отговори АПИ	Анализ на изпълнението
	шумозащитни прегради, с отчитане на визуалното им възприемане	проектирани съобразно възможностите на съответните населени места.	от техническия проект за инфраструктурен обект, който е одобрен от компетентния орган, във връзка с издаването на Разрешение за строеж.	изпълнява.
8.	Наличие на вътрешен експерт по околна среда и засилване на контрола.	От Изпълнителите (Строител и Консултант) се изисква още на етап оферта в процедурата по ЗОП да декларират наличието на експерт по околна среда, които по време на реализацията е пряко ангажиран с контрола по изпълнението на условията и мерките, постановени в съответните решения. В Компанията има изградена структура от експерти, ангажирани също с контрола по изпълнението на дейността.	В АПИ е налично звено – отдел „ОВОС и ОС“, към дирекция „Инвестиционно проектиране и отчуждителни процедури“, ангажирано с изпълнение изискванията за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и оценки за съвместимост (ОС).	Може да се приеме, че препоръката се изпълнява. Въпреки така посоченото вътрешно наличие на експерти по околна среда, отчитането на изпълнението на условията и мерките от административните актове по глава шеста от ЗООС е изключително затруднено.
9.	Предварително „освобождаване“ на известните археологически обекти: От финансова и организационна гледна точка е добре да бъде създадена организация, включително съответен механизъм за финансиране, която да позволява всички предварително известни археологически обекти да	Археологическите обекти се проучват и освобождават преди начало на строителните дейности, там където са известни още на етап проектиране. При откриване на нови археологически обекти по време на строителните дейности, същите се обработват приоритетно	АПИ, в качеството си на възложител на извършване на археологически проучвания по трасетата на инфраструктурните обекти, е създавала организация за навременно провеждане на тези проучвания, в зависимост от степента на подготовка на съответния обект и в	Препоръката се изпълнява.

№	Препоръките от първия доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ	Отговори ДП НКЖИ	Отговори АПИ	Анализ на изпълнението
	бъдат проучени и „освободени” от археолозите преди започване на строителството, за да не се прекъсват впоследствие строителните дейности по трасето;	съгласно сключените с НАИМ при БАН договори.	съответствие с изискванията на Закона за културното наследство.	
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	Изпълнителите са задължени да изпълняват условията и мерките по Решенията по ОВОС. В техническите спецификации по съответните процедури са заложи и изисквания за изпълнение на условията и мерките, постановени в Решението по екологична оценка на програмата.	Препоръката се отнася до управляващия орган на ОПТТИ.	По данни от МТС, няма нарочно писмо до всички Бенефициентите по програмата, с което да е изпратен одобрения Първи доклад за наблюдение и контрол на ОПТТИ 2014-2020 г. Съгласно указанията на МОСВ е осигурен обществен достъп до Доклада, като е публикувана новина на интернет страницата програмата, като е публикуван и самия документ. Съгласно утвърдената практиката на МТС, Дирекция „Координация на програми и проекти“, чрез отдел „Изпълнение и координация“, който извършва контрола и верификацията на физическото изпълнение на проектите, контрола по изпълнението на условията и мерките от административните актове по глава шеста на ЗООС и чл. 31 от ЗБР са възложени изцяло на Бенефициентите. В Екипите за изпълнение на всеки конкретен проект би следвало да има

№	Препоръките от първия доклад по наблюдение и контрол на ОПТТИ	Отговори ДП НКЖИ	Отговори АПИ	Анализ на изпълнението
	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.			експерт, който се занимава с отчитането на дейностите по околна среда. Видно от изисканата и получена информация от Бенефициентите, на лице е затруднение при събирането на данните, съответно липсва информация, която да позволи пълноценното отчитане на изпълнението на поставените условия и мерки, свързани с опазването на околната среда при прилагането на програмата и при изпълнението на конкретните проекти, включени в нея.

VIII. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА И ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ ЗА ПЕРИОДА 01.01.2017-31.12.2019 г.

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

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

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

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

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

1. ПРЕПОРЪКИ ЗА ПРЕДПРИЕМАНЕ НА КОРИГИРАЩИ ДЕЙСТВИЯ

Като коригиращи действия препоръчваме:

- По отношение на спазването и ефективното изпълнение на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста от ЗООС и чл. 31 от ЗБР

следва да се осигури и гарантира от възложителите на съответните проекти цялостното им изпълнение, в т.ч. за етапа на експлоатация;

- Да се осигури поддържането на изградените съоръжения за опазване на биоразнообразието и защита от шума;
- По отношение на биологичното разнообразие:
 - Мрежите за предотвратяване попадане на пътното платно на костенурки, на Автомагистрала „Струма” – Лот 3.1, да бъдат заменени с такива, които да издържат на атмосферни/климатични влияния, и да бъдат монтирани по-здраво. Да се извършва периодичен контрол по отношение на поддръжката, вкл. да се прилагат санкции при липса на или неадекватна такава;
 - Мрежите за предотвратяване попадане на пътното платно на дребни животни, на Автомагистрала „Струма” – Лот 3.3, да бъдат заменени с такива с височина 1.3 м над кота терен, и да отговарят на всички останали параметри, описани в мярка 9 на Решение за преценяване на необходимостта от ОВОС № ПР-6/2015 г. Да се извършва периодичен контрол по отношение на поддръжката, вкл. да се прилагат санкции при липса на или неадекватна такава;
 - Стандартната оградна мрежа на Автомагистрала „Калотина-София“ да бъде преправена така, че отворите на водостоците, мостовете и др. проходни съоръжения да останат извън нея, спрямо пътното платно.

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

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

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

Анализите на информацията от индикаторите от Становището по ЕО по ОПТТИ 2014-2020 г. показват недостатъци, във връзка с което предлагаме:

- Управляващият орган да укаже на бенефициентите необходимостта от предоставяне на информация на годишна база за относимите към проектите на съответния бенефициент индикатори;
- 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;
- 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 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.;
- 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.

4. ДРУГИ

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

- 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.

- 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.
- 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 въздействия ще може да се предприемат адекватни своевременни мерки, също така по този начин ще се осъществява и допълнителен контрол върху изпълнението на мерките и условията от актовете по реда на глава шеста от ЗООС и чл.31 от ЗБР, което значително ще повиши ефективността на контрола.

X. ПРЕПОРЪКИ ЗА ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО ДА СЕ СЪОБРАЗЯВАТ ПРЕЗ ОСТАВАЩАТА ЧАСТ ОТ ПЕРИОДА НА ДЕЙСТВИЕ НА ОПТТИ 2014-2020 г.

За оставащата част от периода на действие на ОПТТИ 2014-2020 г. следва да се спазват относимите препоръки от Доклада по наблюдение и контрол на ОПТТИ 2014-2020 г. за периода 2014-2016 г. (описани, в т.ч. анализирани като изпълнение в раздел VII на настоящия Доклад) и на препоръките, идентифицирани в раздел IX на настоящия Доклад.

Изпълнител:

ДЗЗД „ЕКО-КЛИЙН“

Ръководител екип:

.....
инж. Нина Стоянова, /КЕ 1/

Ключови експерти:

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

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

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

.....
Димитър Стойчев
/КЕ 5, Води/

.....
Ивайло Предъв
/КЕ 6, Шум/

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

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

Неключови експерти:

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

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

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