

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ВТОРИ ПРОЕКТ ЗА УЛЕСНЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТА И ТЪРГОВИЯТА

**КОМПОНЕНТ II: ИЗГРАЖДАНЕ НА 3.4 КМ ПОДХОДЕН ПЪТ
КЪМ ГКПП „КАПИТАН АНДРЕЕВО”,
ЧАСТ ОТ АВТОМАГИСТРАЛА „МАРИЦА”**

ПЛАН ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

МАЙ, 2009 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

A. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ И СМЕКЧАВАЩИ МЕРКИ	1
1. Предисловие.....	1
2. Въпроси свързани с околната среда, имащи отношение към подходния път, част от автомагистрала „Марица”.....	2
3. Смикчаваци мерки в етапа на строителство и в етапа на експлоатация.....	4
3.1 Смикчаваци мерки по време на строителните работи	4
3.1.1. Атмосферен въздух	4
3.1.2. Повърхностни води.....	4
3.1.3. Почви.....	4
3.1.4. Флора.....	4
3.1.5. Фауна.....	4
3.1.6. Управление на отпадъците	4
3.1.7. Шум	5
3.1.8. Здравна защита	5
3.1.9. Културно наследство	5
3.2. Смикчаваци мерки по време на експлоатация	6
3.2.1. Атмосферен въздух	6
3.2.2. Почви.....	6
3.2.3. Отпадъци	6
3.2.4. Шум	6
3.2.5. Здравна защита	6
4. План за мониторинг на околната среда	7
5. Институционална уредба.....	8
6. Проведени консултации и обществено обсъждане	10
Приложение 1	12
Приложение 2	15

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

АМ	Автомагистрала
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
ДАИ	Държавна автомобилна инспекция
ДНСК	Държавен национален строителен контрол
ЕИП	Звено за изпълнение на проекта
ИАОС	Изпълнителна агенция по околна среда
КАТ	Контрол на автомобилния транспорт
МВР	Министерство на вътрешните работи
МЗ	Министерство на здравеопазването
МИС	Министерство на извънредните ситуации
МК	Министерство на културата
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МФ	Министерство на финансите
НАИМ	Национален археологически и исторически музей
НАПИ	Национална агенция “Пътна инфраструктура”
НПО	Неправителствена организация
НР	Нетехническо резюме
ПВТ	Подземно водно тяло
ПЕО	Пълна екологична оценка
ПУОС	План за управление на околната среда
РИОКОЗ	Регионална инспекция по опазване и контрол на общественото здраве
РИОСВ	Регионална инспекция по околна среда и водите
СБ	Световна банка
СК	Стандарт за качество
ТЕМ	Трансевропейска магистрала
УТТЮЕ	Улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа
TEN-T	Трансевропейска пътна мрежа

А. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ И СМЕКЧАВАЩИ МЕРКИ

1. Предисловие

Правителството на Република България (РБ) се обърна към Световната Банка с искане за финансиране на Втория проект за улесняване на търговията и транспорта (УТТЮЕ II). Проектът има за цел подобряване на регионалната търговия и транспорт чрез оптимизиране на използването на коридорите на Трансевропейската мрежа, с наблягане на централната мрежа, а именно Коридори IV (Капитан Андреево – София – Видин), Xc (Капитан Андреево – София – Калотина и VII (Река Дунав) за извършване на транспортна и търговска дейност. В допълнение, за подобряване на гранично-пропускателните пунктове при ГКПП „Калотина” на границата със Сърбия и ГКПП „Капитан Андреево” на границата с Турция, правителството поиска също така подкрепата и на Банката за финансиране на част от автомагистрала „Марица” - участък с дължина 3.4 км от нея.

Автомагистрала „Марица” представлява важна транспортна връзка с национално и международно значение. Тя е част от транс-европейски коридор № 4, Трансевропейската автомагистрала „север-юг” (ТЕМ), свързваща страните на Източна и Централна Европа с Близкия изток и Азия. Дължината на ТЕМ, включваща и бъдещата АМ „МАРИЦА” на територията на страната, е 365 км.

Проектът ще финансира изграждането на 3.4 км подходен път, свързващ автомагистрала „МАРИЦА” с ГКПП „Капитан Андреево”. Чрез този нов път ще бъде елиминирано съществуващото стеснение по TEN-T коридори IV и Xc. Понастоящем целият трафик към и от граничния пункт преминава през с. Капитан Андреево. Новият подходен път ще заобиколи с. Капитан Андреево и ще осигури достъп до ГКПП по няколко ленти. Интегрираното проектиране на подходния път и на граничния пункт ще осигури адекватно управление на граничната зона и ще предотврати евентуални стеснения след разширяването на ГКПП.

Настоящите Нетехническо резюме (НР), План за управление на околната среда (ПУОС) и Пълна екологична оценка (ПЕО) се базират на наличния към момента проект. След разглеждане на стойностната сметка и наличните ресурси за този компонент, българските власти възнамеряват да предприемат стъпки за препроектиране на пътя за неговата оптимизация по отношение на намаляване на цената, земните работи и площите за отчуждаване. Съответно НР, ПУОС и ПЕО ще се преработят щом проекта бъде актуализиран, така че да отразят всяко възможно въздействие върху околната среда, свързано с новопроектираното трасе. Редактираните НР, ПУОС и ПЕО ще бъдат надлежно огласени отново.

2. Въпроси свързани с околната среда, имащи отношение към подходния път, част от Автомагистрала „Марица”

От изпълнението на тази част от Проект УТТЮЕ II ще произтече: емитиране на замърсители в атмосферния въздух, повърхностните води и почвите; промяна на акустичната среда; генериране на отпадъци; нарушаване на местообитания на растителни и животински видове и промени в ландшафта.

По време на строителството в атмосферния въздух ще се емитира основно прах и ауспухови газове от строителната и транспортна техника. По време на експлоатацията основните замърсители на въздуха ще бъдат азотни оксиди, въглероден оксид, прахови частици и летливи органични съединения.

По отношение на повърхностните води в процеса на строителството е възможно замърсяване на водите на р. Каламица с изкопни земни маси и нефтопродукти. В процеса на експлоатация не се очакват промени в качеството на повърхностните води.

При строителството ще настъпят промени в акустичните характеристики на околната среда и населеното място, в резултат от концентрация на строителна техника и транспортни средства. При експлоатацията на подходния път няма да има наднормени въздействия от шум в жилищните зони.

Ще се генерират отпадъци както в процеса на строителството така и при експлоатацията. Отпадъците ще се извозват и депонират на определени за целта места.

Очакваните основни нарушения на биоразнообразието ще бъдат в процеса на строителството и ще се изразяват в унищожаване на наличната растителност в обхвата на пътното трасе и нарушаване на местообитания на някои животински видове

Наличните растителни съобщества, които ще бъдат засегнати от строителството на обходния път, се отнасят към биоценози създадени от човека или под силно антропогенно влияние, с бедно видово разнообразие и липса на уникалност в съобществата, с висока степен на толерантност и способност за възстановяване (съгласно анализите на Пълната екологична оценка).

Предмет на опазване в региона са природни местообитания включени в Приложение 1 на Закона за биоразнообразието и Приложение 1 на Директива 92/43/ЕИО, както следва: 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco- Brometalia*); 6220 Псевдостепа с житни и едногодишни растения от клас *Thero-brachypodieta*; 62АО Източни субсредиземноморски сухи тревни съобщества; 91АА Източни гори от космат дъб (*Quercus pubescens*); 91МО Балканско-панонски церово-горунови гори; 92АО Крайречни галерии от върби и тополи (*Salix alba*, *Populus alba*).

В обхвата на трасето на обходния път, където въздействието от строителните работи ще е добре проявено, не са установени този тип природни местообитания.

В процеса на усвояване на територията за изграждане на участъка от 3.4 км на обходния път, ще бъдат нарушени местообитания на представители на влечугите (**Reptila**): шипоопашата коктенурка (*Testudo hermanni*), шипобедрена костенурка; (*Testudo graeca*), голям стрелец (*Coluber caspius*), смок мишкар (*Elaphe longissima*), дребните бозайници (**Mammalia**): таралеж (*Eginaceus concolor*), невестулка (*Mustela nivalis*) и птиците (**Aves**): яребица (*Pedrix pedrix*), пьдпъдък (*Coturnix coturnix*); полска чучулига (*Alauda arvensis*), гнездящи върху земната повърхност. В обхвата на трасето на обходния път не се засягат местообитания на консервационно значими видове.

При експлоатацията на отсечката са възможни незначителни въздействия само по отношение на някои животински видове, изразяващо се във влошаване качеството на съседни местообитания в следствие на шумово замърсяване и безпокойство в териториите, непосредствено граничещи с пътното трасе. В това отношение чувствителността на птиците в сравнение другите животни ще е по-голяма, по-конкретно за яребицата (*Pedrix pedrix*), пъдпъдъка (*Coturnix coturnix*); полската чучулига (*Alauda arvensis*), полската бърбрия (*Anthus campestris*), бялата стърчиопашка (*Motacilla alba*), обикновената чинка (*Fringilla coelebs*), малката чучулига (*Calandrella brachydactyla*). Друг негативен фактор ще бъде смъртността по пътя от сблъсък на животинските видове с автомобили по пътя. Най-уязвими в това отношение са по-бавно подвижните влечуги (сухоземни костенурки), дребни бозайници (таралеж), както и нощно активните гризачи. По отношение на птиците, най-уязвими ще са пойните птици и младите птици.

Промени ще има и в някои ландшафтни характеристики, в резултат на изкопни и насипни дейности в процеса на строителството и нови техногенни елементи (пътен възел тип „Тромпет“, реконструкция на селскостопански надлези и мостово съоръжение с ж.п. надлез) от реализацията на обекта.

Основно възможните негативни въздействия върху аспектите и факторите на околната среда се очакват по време на строителния етап и смекчаващите мерки за тях са включени още в проектната фаза. Следва да се отбележи, че близо до ГКПП-тата не живеят хора, тъй като при предишния режим не е било разрешено да има селища на разстояние под 1 км от границата и понастоящем няма идентифицирани селища в близост до ГКПП.

В съответствие с предпазните политики на Банката ОР 4.01 за Екологична оценка, за двете ГКПП-та при Калотина и Капитан Андреево в процеса на изготвяне на проекта е разработен План за управление на околната среда (ПУОС) и бе прието, че за 3.4 km участък от Автомагистрала „Марица“ е необходимо изготвянето на Пълна екологична оценка, както и съответния ПУОС, веднага щом, в процеса на изпълнение на проекта, бъде изготвено предпроектното проучване.

Пълната екологична оценка беше разработена от Данго Проект Консулт ЕООД и беше публично огласена, в съответствие с националните изисквания и тези на Световната банка.

Първите работни срещи и консултации със заинтересованите страни: обществени групи, институции и неправителствени организации, се проведоха на 09.01 и 10.01.2008 г. на територията на община Свиленград, кметство Капитан Андреево и ГКПП "Капитан Андреево".

Втората група от срещи се проведе на 24.01.2008 г. в община Свиленград и в с. Капитан Андреево със завеждащия служба „Екология“ към общината и с жители на селото.

ПУОС за участъка от автомагистрала „Марица“, включен в компонент II на проект УТТЮЕ II бе предложен в окончателния доклад на ПЕО на консултантската фирма

Общественото обсъждане на ПЕО се проведе на 28.03.2008 г. в с.Капитан Андреево.

За ПУОС на компонент II на проект УТТЮЕ се счита настоящият самостоятелен документ. Смекчаващите мерки са изложени в Приложение 1. Съответните мониторингови дейности са описани в Плана за екологичен мониторинг, даден в Приложение 2.

3. Смекчаваци мерки в етапа на строителство и в етапа на експлоатация

3.1 Смекчаваци мерки по време на строителните работи

За осигуряване на изпълнение на мерките за смекчаване на въздействието върху околната среда в процеса на подготовка на тръжните документи за избор на изпълнител на строителните работи, в частта на техническите спецификации и в количествените сметки, ще бъдат заложили специални клаузи. Те ще станат част от договора, в съответствие с изискванията на разпоредбите на действащия Закон за устройство на територията, както и от Приложение 1 - План за смекчаваци мерки по околна среда и Приложение 2 - План за екологичен мониторинг.

3.1.1. Качество на атмосферния въздух

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи вредното въздействие върху атмосферния въздух са: да не се използват пътностроителни машини и ППС с неизправни двигатели с вътрешно горене; ДВГ на строителната техника и ППС да не работят на празен ход; да не се товарят ППС извънгабаритно с насипни материали; складовете за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омократ; да не се подгриват съоръженията, с които се подготвят и разстилат на място асфалтовите смеси; след приключване на строителните дейности на даден участък, да се почистват надлежно площадките за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци.

3.1.2. Повърхностни води

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи вредното въздействие върху повърхностните води са свързани с недопускането изхвърляне на изкопни земни маси в коритото на р. Каламица. Да се използва изправна строителна и транспортна техника за предотврътяване замърсяването на повърхностните води с нефтопродукти.

3.1.3. Почви

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи вредното въздействие върху почвите включват: подходящо съхраняване на отнетия хумусен хоризонт от засегнатите земи с висока категория и използването му при ландшафтното оформление на крайпътните пространства; информиране на собствениците на земи покрай пътя да не отглеждат селскостопански култури в ивици от 100 м от двете страни.

3.1.4. Растителен свят

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи вредното въздействие върху растителния свят са: при оформяне на крайпътното пространство да се цели максимално съвместяване на дървесни и храстови видове с условията на средата и формираните местни растителни съобщества; да се предвиди по-широко участие на широколистните видове от род *Quercus* (дъб); за оформление на крайпътното пространство да се изключат инвазивните храстови видове.

3.1.5. Животински свят

Мярката, за смекчаване/ограничаване на вредното въздействие върху животинския свят е изграждането на предпазни заграждения по протежение на подходния път към ГКПП Капитан Андреево, за да се ограничи достъпа на животните до пътното тяло.

3.1.6. Управление на отпадъците

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи въздействието от генерирането на отпадъци са: опасните отпадъци да се събират в затворени съдове; отпадъците да се съхраняват временно на площадки с изпълнени основи от уплътнен изолационен материал; предварително планиране и ситуиране само в сервитутната зона на площадки за разполагане на заимствани изкопи, складови площи за инертни материали, депа за хумус и депа за неподходящи материали, с цел да се избегне отрицателно въздействие върху чувствителните зони.

3.1.7. Шум

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи въздействието от шум са организационно управленски мерки, а именно: за да се ограничи въздействието от шум в жилищните зони, строителната дейност в участъка от пътя в близост до населеното място да се извършва при добра организация основно през дневния период; техниката да не работи на празен ход; обслужващите строителството тежки автомобили да се движат по предварително определени подходни пътища и да спазват стриктно допустимата скорост на движение при преминаване на населени места.

3.1.8. Здравна защита и безопасност на труда

За работната среда следва да се спазват основни изисквания за безопасни условия на труд: при работа с къртачни машини да се използват антивибрационни ръкавици; да бъдат снабдени с антифони кранистите, багеристите и булдозеристите; през горещите летни дни в кабините на багерите и булдозерите да има поставени вентилатори; работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло.

За подобряване на жизнената среда в с. Капитан Андреево е необходимо да бъде създадена добра работна организация – строго определени маршрути на движение на пътно-строителната техника извън населеното място, двигателите на машините да не работят на празен ход, строителните дейности да се извършват само през деня, между 07.00 и 19.00 часа.

3.1.9. Културно наследство

В резултат на проведени предходни проучвания в региона са регистрирани четири археологически обекти (извън обхвата на проектния обект): праисторическо, антично и средновековно селище в м. Куш тепе; ритуални ями от ранната желязна епоха и античността в м. Кисъвата могила; селище от ранната желязна епоха в м. Кичук чаир и Праисторическо селище в м. Хауза.

Преди започване на строителните работи за изграждането на подходния път, свързващ магистрала „Марица” с ГКПП „Капитан Андреево” трябва да бъдат проведени археологически проучвания за четирите известни паметника, с цел изясняване на степента на засягане за всеки обект.

3.2. Смекчаващи мерки по време на експлоатация

3.2.1. Качество на атмосферен въздух

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи въздействието върху атмосферния въздух са: своевременно почистване на замърсени участъци на пътя от разпилени насипни товари или други опасни вещества; при транспортиране на насипни материали да се използват тенти за покриване или автотранспортни средства със затворена каросерия; да не се допуска движение по пътя на автомобили натоварени извънгабаритно с насипни и прахообразни материали.

3.2.2 Почви

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи въздействието върху почвите са: почистване на изградените облицовани канавки за отвеждане на замърсения повърхностен отток; създаване на организация от общинските служби за почистване на крайпътното пространство и местата за временен престой на ППС от битови и други отпадъци, както и въвеждане на икономически санкции за нарушителите.

3.2.3. Отпадъци

Залповите замърсявания с различни по вид течни и твърди опасни отпадъци/ вещества, генерирани при аварийни ситуации или пътнотранспортни произшествия, да се събират единствено от специализирани организации и да се предават за обезвреждане на лицензирани юридически лица, в съответствие с вида на отпадъчните материали.

3.2.4. Шум

За намаляване на въздействието на шум в жилищните зони е необходимо непрекъснато поддържане на пътната настилка. Необходимо е да се извърши измерване на шум пред къщите от селото откъм страната на пътя и сравняване на резултатите с прогнозните нива. В случай на превишаване на прогнозните нива и хигиенните норми е необходимо да се предвидят шумозаглушителни мероприятия.

3.2.5. Здравна защита

За подобряване на жизнената среда в с. Капитан Андреево е необходимо: редовно да се поддържа пътя чист и изправно пътното трасе за понижаване на концентрациите на прах, включително фини прахови частици в атмосферния въздух; провеждането на залесителни мероприятия с прахо и аерозоло-задържащ зелен пояс от подходящ дървесен растителен вид около директното трасе от страната на с. Капитан Андреево.

4. План за мониторинг на околната среда

Планът за мониторинг на околната среда е важна съставна част от управлението на околната среда. Целите за осъществяване на мониторинг на околната среда са: проверка на прогнозираните в Екологичната оценка (ЕО) очаквани въздействия и определяне на действителния мащаб на въздействията, както и регистрация на непредвидени въздействия.

Отговорен за изпълнението на мониторинга и неговата организация е Национална агенция „Пътна инфраструктура” (НАПИ), която разработва план за провеждане на мониторингови изследвания, в съответствие с предложените мониторингови действия в Пълната екологичната оценка и този План за мониторинг на околната среда, в тясно сътрудничество със ЕИП на УТТЮЕ II.

Планът за мониторинг на околната среда (Приложение 2) се представя за утвърждаване от съответната регионална инспекция по околна среда (РИОСВ) и Изпълнителна Агенция по Околна Среда (ИАОС), при стартиране на строителните дейности.

Националната агенция „Пътна инфраструктура” възлага на акредитирана лаборатория да извършва съответните мониторингови изследвания по време на строителството и експлоатацията на обходния път.

Резултатите от мониторинговите изследвания се обобщават от НАПИ, която изготвя годишен доклад и го представя на компетентните органи (РИОСВ и ИАОС). В случай, че са установени несъответствия с нормативните изисквания за опазване на околната среда, НАПИ разработва допълнителни смекчаващи мерки за непредвидени въздействия, които надхвърлят утвърдените норми (съгласно обичайната национална процедура).

Компетентните органи (РИОСВ и ИАОС) утвърждават резултатите от извършения мониторинг и предложените допълнителни мерки, където е приложимо.

Утвърденият мониторингов доклад се представя на висшия контролен орган – Министерство на околната среда и водите и Министерския съвет, в чиято структура е НАПИ.

ЕИП по проекта УТТЮЕ II предоставя Мониторинговия доклад на Световната банка при поискване.

5. Институционална уредба

Проект УТТЮЕ II се изпълнява от Екип за изпълнение на проекта (ЕИП) към Министерството на финансите (МФ). ЕИП поема пълната отговорност за изпълнението и координацията на проекта по всички компоненти, включително планиране, осигуряване, усвояване на средства, контрол върху използването на средствата, одитиране, контрол и оценка, надзор на изпълнението на Плана за управление на околната среда (ПУОС) и докладване за напредъка на реализацията на проекта и бюджета на проекта.

Заместник-министърът на финансите е определен за национален координатор на проекта за предлаганото намерение. Това позволява прякото и активно участие на ръководството на Министерството на финансите в изпълнението на проекта.

Агенция “Митници”, Дирекция “Гранична полиция” и Национална агенция “Пътна инфраструктура” имат активно участие в предлагания проект. ЕИП включва пряко всяко от звената по темите, свързани с тях, с цел осигуряване на успешна реализация на проекта. НАПИ конкретно има участие във всички теми, свързани с подходния път до ГКПП “Капитан Андреево” (Компонент 2). Това участие включва работният проект, отчуждаването на земите, осигуряване и изпълнение на договора. Агенция “Митници”, Дирекция “Гранична полиция” и Национална агенция “Пътна инфраструктура” определят координатори по проекта. ЕИП изпълнява проекта, заедно с тези три организации.

Водеща роля за изграждането на 3.4 км подходен път към ГКПП “Капитан Андреево”, част от Магистрала Марица, е предоставена на Министерство на финансите и по-специално на Екипа за изпълнение на проекта (ЕИП) съвместно с Национална агенция “Пътна инфраструктура”. ЕИП, действащ в качеството си на Ръководител на проекта, съгласувано с координаторите по проекта от Агенция “Митници”, Дирекция “Гранична полиция” и Национална агенция “Пътна инфраструктура”, изпълнява всички технически задачи, свързани с осъществяването на проекта.

За предпроектното проучване и работния проект отговаря НАПИ. Проектните документи се изработват от проектантската организация и се предоставят за утвърждаване от ДНСК към МРРБ.

Отговорни организации за изпълнението по време на строителството на предлаганите смекчаващи мерки са Държавен национален строителен контрол (ДНСК) към Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ), Регионална инспекция по околна среда и водите (РИОСВ) към Министерство на околната среда и водите (МОСВ), Регионална инспекция по опазване и контрол на общественото здраве (РИОКОЗ) към Министерство на здравеопазването (МЗ), Кметство, Община, Национален археологически и исторически музей (НАИМ) към Министерство на културата (МК), Контрол на автомобилния транспорт (КАТ) към Министерство на вътрешните работи (МВР), Национална агенция „Пътна инфраструктура” (НАПИ), Изпълнителна агенция по околна среда (ИАОС) към МОСВ и Министерство на финансите (МФ) чрез Екипа за управление на проекта (ЕИП).

При експлоатация на подходния път отговорните организации за контрола върху изпълнението на предложените смекчаващи мерки са: Национална агенция „Пътна инфраструктура”, Регионална инспекция по околна среда и водите (РИОСВ) към Министерство на околната среда и водите (МОСВ), ИАОС към МОСВ, Община Свиленград, Контрол на автомобилния транспорт (КАТ) към Министерство на

вътрешните работи (МВР), Държавна автомобилна инспекция (ДАИ) и Министерство на извънредните ситуации (МИС).

При строителство и експлоатацията на подходния път към ГКПП „Капитан Андреево” отговорни организации за изпълнение на мониторинга са: НАПИ, РИОСВ, ИАОС и МОСВ.

6. Проведени консултации и обществено обсъждане

Първите консултантски работни срещи бяха предназначени за оповестяването на проекта на заинтересованите институции и засегнатото население и бяха проведени на 09.01 и 10.01.2008 г. на територията на община Свиленград, кметство Капитан Андреево и ГКПП "Капитан Андреево". Представителите на неправителствените организации изказа одобрение на инициативата за популяризирането на проекта. Реализацията на проекта решава значим социален проблем – изнасянето на движението извън населеното място, както и подобряването на екологичната обстановка на територията на селото.

Местните жители споделиха, че проектът е много добър и решава много екологични проблеми – замърсяване на въздуха, интензивен трафик и високи скорости на движение. Освен това ще се решат и проблемите с шума и пътно-транспортните произшествия в селото. Относно земите, през които преминава трасето, общото становище на присъстващите е, че доходите от земите са минимални, тъй като те се отдават основно за обработка под аренда. Малък е броят на хората, които сами обработват земите си и за които те са единствен източник на доходи. Основни култури които се отглеждат тук са пшеницата, слънчогледа, царевичата и тютюна. Засягат се и няколко имота с трайни насаждения като лозя и засегнатите собственици на тези имоти ще бъдат обезщетени в съответствие с плана за обезщетяване на собствениците.

Някои от жителите изразиха мнение, че всички отдавна чакат изнасянето на автомобилния трафик извън селото и хората са наясно с ползите от тази промяна. Шумът е много висок, къщите се тресат от движението на тежките камиони. Жителите на селото са съгласни да предоставят земите си, за да се решат всички тези проблеми.

В заключение на срещата, присъстващите изразиха общото становище на населението за необходимостта от изграждането на 3.4 км подходен път северно от селото. Решават се съществуващите проблеми независимо, че възникват някои неудобства за свободен достъп до земеделските земи, както от хората, така и от животните. Осъзнава се от всички присъстващи, че с изграждането на магистралата и нейното продължение с подходен път към ГКПП, северно от селото, ще бъдат решени проблемите, свързани с опазване здравето на хората от с. Капитан Андреево и опазване на околната среда.

Беше организирана среща с кмета на с. Капитан Андреево и бе обсъден въпросът за пътно-транспортните произшествия по съществуващия път. Населението на с.Капитан Андреево подкрепя решението за пренасочване на пътния трафик извън жилищната зона. По информация на кмета, през последните години има жертви от пътно-транспортни произшествия, в т. ч. деца и възрастни. Трафикът през селото създава значителни проблеми за местните хора и селскостопанските животни.

Общественото обсъждане на Пълната екологична оценка се проведе на 28.03.2008 г. от 10.00 часа в с. Капитан Андреево. На общественото обсъждане, освен жители на селото, присъства представител на неправителствена организация (Научно Технически Организации – гр. Свиленград), представители на БТК, Гранична полиция, РПУ Свиленград, Областна дирекция на полицията - Хасково, РПУ – Свиленград.

Консултантът запозна присъстващите с резултатите от извършената екологична оценка, информира заинтересованите за наднормени емисии на азотни оксиди от преминаващия през селото трафик, както и наднормени нива на шум. Присъстващите се интересуваха от срока за реализация на проекта. Жителите на селото изказаха

подкрепа на проекта, като отбелязаха няколко неизбежни трагични инцидента при пътни произшествия и посочиха неблагоприятен ефект от денонощния шум и вредните емисии от двигателите на автомобилите, преминаващи през селото. Реализацията на проекта решава значими екологични проблеми, свързани със замърсяване на атмосферния въздух и високи нива на шум, както и по отношение на проблеми, свързани с безопасността.

Присъстващите на общественото обсъждане приеха доклада и изразиха подкрепа на намерението да се изнесе трафика извън селото.

Приложение 1

План за смекчавачи мерки за околната среда

Въпроси по ОС	Предприемани или предстоящи за предприемане мерки	Приблизителна ст-т (Евро)	Организация изпълнител	Отговорна организация
А. Етап на изграждане				
1. Замърсяване на въздуха/ прах	След приключване на строително-монтажните работи, местата на временните открити складове за инертни материали следва да бъдат почиствани	2 000	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
	ППС, доставящи материалите, трябва да са закрити, за да се ограничи риска от разпиляване и замърсяване	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
2. Ерозия на почвата/ замърсяване на водите	Хумусът и инертните материали да се складират на купове и да се предвидят огради за ограничаване изнасянето им при интензивни валежи.	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
	Да се избягва депониране на инертни материали в близост до речното корито на р. Каламица.	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
3. Строително селище и свързаните с него организационни и аспекти	Да се осигурят контейнери за битови отпадъци и канализационни съоръжения за строителното селище, да се организира отвеждането и депонирането на отпадъците.	8 200	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
	Отпадъчните фекални маси от периодично да се извозват за пречистване	3 000	Изпълнител на строителните работи	РИОКОЗ
4. Шумово замърсяване	Да се предвидят индивидуални средства за защита и ограничаване времето на шумова експозиция за работниците в участъци от строителната площадка с високи нива на шум, съгласно изискванията на нормативната уредба	2 600	Изпълнител на строителните работи	МТСП
	В участъците от пътя в близост до населеното място, строителната	--	Изпълнител на	ДНСК

Въпроси по ОС	Предприемани или предстоящи за предприемане мерки	Приблизителна стойност (Евро)	Организация изпълнител	Отговорна организация
	дейност, да се извършва само през дневния период		строителните работи	
	Строителната и транспортна техника да се поддържа в добро техническо състояние и да не се допуска работа на празен ход	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
5. Въздействие върху опазване на еко-ресурсите	Съхраняване на хумусния хоризонт и оползотворяване за извършване на рекултивационни мероприятия.	2 600	Изпълнител на строителните работи	ДНСК, Община Свиленград, РИОСВ
	Строителната техника да се движи по временни служебни пътища, за да се избегне нанасянето на щети на обработваеми земи и скотовъдни площи	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК, Кметство на с. Капитан Андреево
6. Риск от аварии	По време на изграждането следва да се предприемат ефективни мерки за безопасност и превенция, с цел намаляване на произшествията с работници и население.	--	Изпълнител на строителните работи	МВР, МТСП, РИОСВ
	Стриктно да се спазва техниката на безопасност при извършване на изкопни и насипни дейности.	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК, МТСП
7. Културни реликви	Извършване на археологични проучвателни работи на четирите археологически находки с цел изясняване обхвата на тяхното засягане	30 000	Изпълнител на строителните работи	ДНСК, МК
8. Въздействие от комуникации и транспорт	До колкото е възможно, да се използват местни материали, за да се предотврати транспортирането отдалече, особено на земни и скални маси	--	Изпълнител на строителните работи	МФ, НАПИ, ДНСК
	Своевременно да се извозва остатъчната земна маса до предназначения за целта депа за съхранение и повторно използване		Изпълнител на строителните работи	ДНСК
	Да се осигурят временни подходи за селскостопанска техника, животни и хора извън обсега на изграждащата се магистрала.	--	Изпълнител на строителните работи	МВР, Община Свиленград

Въпроси по ОС	Предприемани или предстоящи за предприемане мерки	Приблизителна стойност (Евро)	Организация изпълнител	Отговорна организация
Б. Етап на експлоатация				
1. Аварии с опасни вещества	При превоз на опасни вещества и товари, да се спазват стриктно изискванията на Наредба № 40/14.01.2004 г. за условията и реда за извършване на автомобилен превоз на опасни товари (ДВ бр. 15/24.02.2004 г.)	--	Оператор на ППС	МВР, МИС
	В случай на разливи на опасни материали, незабавно да се информират компетентните служби (Гражданска защита, РИОСВ, Полиция, РСПАБ, РИОКОЗ) и да се предприемат съответните действия за ограничаване и ликвидиране на последствията от аварийната ситуация	--	Участници в движението	НАПИ
3. Шумово замърсяване	В съответствие с резултатите от мониторинг, при наличие на наднормени нива на шум, да се възприемат акустични екрани	--	ИАОС – Регионална лаборатория	НАПИ
4. Въздействия от лоша поддръжка на дренажната система	Периодично да се почистват дренажната и отводнителна системи, с цел осигуряване проходимост за водния отток	3,070	НАПИ	НАПИ
5. Други въздействия	Забранява се изграждането на сгради на 50 м от пътя.	--	Община Свиленград	МРРБ

Приложение 2

План за мониторинг на околната среда

Планът за мониторинг на околната среда е важна съставна част от управлението на околната среда. Целите за осъществяване на мониторинг на околната среда са: проверка на прогнозираните в Екологичната оценка (ЕО) очаквани въздействия и определяне на действителния мащаб на въздействията, както и регистрацията на непредвидени въздействия.

Отговорен за изпълнението на мониторинга и неговата организация е Национална агенция „Пътна инфраструктура“ (НАПИ), която разработва план за провеждане на мониторингови изследвания, в съответствие с предложените мониторингови действия в Пълната екологичната оценка и този План за мониторинг на околната среда, в тясно сътрудничество със ЕИП на УТТЮЕ II.

Планът за мониторинг на околната среда (Приложение 2) се представя за утвърждаване от съответната регионална инспекция по околна среда (РИОСВ) и Изпълнителна Агенция по Околна Среда (ИАОС), при стартиране на строителните дейности.

Националната агенция „Пътна инфраструктура“ възлага на акредитирана лаборатория да извършва съответните мониторингови изследвания по време на строителството и експлоатацията на обходния път.

Резултатите от мониторинговите изследвания се обобщават от НАПИ, която изготвя годишен доклад и го представя на компетентните органи (РИОСВ и ИАОС). В случай, че са установени несъответствия с нормативните изисквания за опазване на околната среда, НАПИ разработва допълнителни смекчаващи мерки за непредвидени въздействия, които надхвърлят утвърдените норми (съгласно обичайната национална процедура).

Компетентните органи (РИОСВ и ИАОС) утвърждават резултатите от извършения мониторинг и предложените допълнителни мерки, където е приложимо.

Утвърденият мониторингов доклад се представя на висшия контролен орган – Министерство на околната среда и водите и Министерския съвет, в чиято структура е НАПИ.

ЕИП по проекта УТТЮЕ II предоставя Мониторинговия доклад на Световната банка при поискване.

1. Мониторинг по време на строителство

1.1. Атмосферен въздух

В периода на строителните работи атмосферният въздух ще се замърсява с прах и отпадъчни газове в строящите се отсечки (в зависимост от строителните етапи) и при депата (местата на временно складиране) за насипни строителни материали, земни маси и строителни отпадъци.

В таблица 1 по-долу са обобщени основните изисквания за провеждане на мониторинга.

Таблица 1

Точка на мониторинг	Замърсител	Параметри на измерването	Честота	Продължителност	Период	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
В рамките на населеното място, при най-близката до строящия се участък жилищна сграда	общ прах, фини прахови частици (PM ₁₀) и NO _x	конц. на прах, темп. въздух, барометрично налягане, относителна влажност на въздуха	на всеки 6 месеца (като се редуват сезоните)	24 часа	Мониторинг следва да се прави при работа на 70% от използваната строителна и транспортна техника	1 125	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда
В рамките на населеното място, при най-близката до мястото за временно складиране на насипни материали или строителни отпадъци жилищна сграда	общ прах, фини прахови частици (PM ₁₀) и NO _x	конц. на прах, темп. въздух, барометрично налягане, относителна влажност на въздуха	веднъж годишно (при сух сезон/време)	24 часа	Мониторинг следва да се прави при работа на 70% от използваната строителна и транспортна техника	565	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда

1.2. Повърхностни води

Измерванията, които трябва да се извършат при строителни дейности над р. Каламица са дадени в таблица 2.

Таблица 2

Монитор. точка	Параметър	Честота	Продължителност	Забележки	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
Км 115+725, мост над р. Каламица	суспендирани вещества; нефтопродукти	веднъж на три месеца	едно денонощие	Мониторинг съгласно Наредба № 5 от 08.11.2000 год. за реда и начина за мониторинг на водите	110	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда

1.3. Шум

Измерванията, които трябва да се извършат при интензивни строителни дейности са дадени в таблица 3.

Таблица 3

Монитор. точка	Параметър	Честота	Продължителност	Период	Забележки	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
В рамките на населеното място при най-близката до строящия се участък жилищна сграда	Leq dBA	два пъти за периода на изграждане на участъка	на три пъти по 5 минути	ден 07:00 – 19:00	Мониторинг, съгласно Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда	130	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда

1.4. Почви

За провеждане на мониторинг да се използва мониторингова точка при км 114+550, където е извършено пробонабиране и анализ през 2008 год. при извършване на Пълната екологична оценка, с цел установяване фоновото състояние на почвите.

В таблица 4 по-долу са обобщени основните изисквания за провеждане на мониторинга.

Таблица 4

Монитор. точка	Пара-метър	Честота	Продъл-жителност	Период	Забележки	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
Км 114+550 - на 50 м от пътно платно; -на 150 м от пътно платно	pH, концентрация на олово (Pb), кадмий (Cd)	два пъти – в началото на строителството и при завършване на строителните дейности	еднократно, на дълбочина 20 см	еднократно	Обичаен мониторинг БДС	65	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда

2. Мониторинг по време на експлоатация

2.1. Атмосферен въздух

Мониторингът по време на експлоатация на подходен път към ГКПП „Капитан Андреево” от 3.4 км ще се извършва върху основните замърсители причиняващи значително замърсяване на атмосферния въздух. То следва да се провежда веднъж на пет години, в момента на извършване на преброяване на моторните превозни средства, формиращи автомобилния поток. Това условие е необходимо да се спазва, защото ако пробонабиранията за анализ на емисиите се правят без да е отчетен трафика, има опасност от сериозно изкривяване на реалната картина на замърсяването, предизвикано от автомобилния трафик.

В таблица 5 по-долу са обобщени основните изисквания за провеждане на мониторинга.

Таблица 5

Точка на мониторинг	Замърсител	Параметри на измерването	Честота	Продължителност	Период	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
Непосредствено до преброителния пункт	общ прах, фини прахови частици (PM ₁₀), NO _x , CO, общ органичен въглерод (TOC)	концентрация на замърсителите, температура на въздуха, барометрично налягане, относителна влажност на въздуха	1 път на 5 години	24 часа	Мониторинг следва да се прави едновременно с преброяване на преминаващите МПС	565	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда

Наред с това, всеки път когато се провеждат мониторинговите измервания, следва да се определят посока и скоростта на вятъра.

Данните с резултатите от проведените анализи ще се оформят съгласно нормативните изисквания и до петнадесет дни след провеждането отчетите ще се предават на контролния орган (РИОСВ, гр. Хасково).

2.2. Шум

След въвеждането на АМ "Марица" в експлоатация, препоръчваме провеждане на измерване на нивото на шума в реални условия на близката линия на регулация на селото в точки, разположени срещу откритите участъци от трасето (от км 114+300 до км 114+665; от км 115+140 до км 115+340; от км 115+700 до км 116+000). Измерванията да се извършат в период с оптимално натоварване на движение. При доказано превишение на хигиенната норма за шум в тези участъци от трасето предвидената еластична преграда да се комбинира с шумозащитна преграда.

Таблица 6 обобщава основните изисквания за изпълнение на наблюдението.

Таблица 6

Монитор. точка	Параметър	Честота	Продължителност	Период	забележки	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
от км 114+300 до км 114+665 - близката линия на регулация на селото в точки, разположени срещу откритите участъци от трасето	Leq dBA	след въвеждане в експлоатация на пътя. Успоредно с измерването на шума да се извърши и преброяване на моторните превозни средства, формиращи автомобилния поток	съгласно нормативната уредба за трите периода на оценка (5 – 10 минути)	ден 07:00 – 19:00 вечер 19:00 – 23:00 нощ 23:00 – 07:00	Мониторинг, съгласно Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда	100	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда
от км 115+140 до км 115+340 - близката линия на регулация на селото в точки, разположени срещу откритите участъци от трасето	Leq dBA	след въвеждане в експлоатация на пътя. Успоредно с измерването на шума да се извърши и преброяване на моторните превозни средства, формиращи автомобилния поток	съгласно нормативната уредба за трите периода на оценка (5 – 10 минути)	ден 07:00 – 19:00 вечер 19:00 – 23:00 нощ 23:00 – 07:00	Мониторинг, съгласно Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда	100	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда
от км 115+700 до км 116+000 - близката линия на регулация на селото в точки, разположени срещу откритите участъци от трасето	Leq dBA	след въвеждане в експлоатация на пътя. Успоредно с измерването на шума да се извърши и преброяване на моторните превозни средства, формиращи автомобилния поток	съгласно нормативната уредба за трите периода на оценка (5 – 10 минути)	Ден 07:00 – 19:00 Вечер 19:00 – 23:00 Нощ 23:00 – 07:00	Мониторинг, съгласно Наредба № 6 от 26 юни 2006 г. за показателите за шум в околната среда	100	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда

2.3. Почви

За провеждане на мониторинг да се използва мониторингова точка при км 114+550, където е извършено пробонабиране и анализ през 2008 год. при извършване на Пълната екологична оценка с цел установяване фоновото състояние на почвите.

В таблица 7 по-долу са обобщени основните изисквания за провеждане на мониторинга.

Таблица 7

Монитор. точка	Параметър	Честота	Продължителност	Период	Забележки	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
Км 114+550 - на 50 м от пътно платно; -на 150 м от пътно платно	pH, концентрация на олово (Pb), кадмий (Cd)	На 5 години	еднократно, на дълбочина 20 см	септември октомври	Обичаен мониторинг. БДС	60	Регионална лаборатория Хасково, към Изпълнителна агенция по околна среда