

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

ВТОРИ ПРОЕКТ ЗА УЛЕСНЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТА И ТЪРГОВИЯТА

**КОМПОНЕНТ 2: ИЗГРАЖДАНЕ НА 3.4 КМ ПОДХОДЕН ПЪТ
КЪМ ГКПП „КАПИТАН АНДРЕЕВО”,
ЧАСТ ОТ АВТОМАГИСТРАЛА „МАРИЦА”**

АКТУАЛИЗИРАН ПЛАН ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

(окончателен)

София, юни, 2010 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Предисловие	1
2. Въпроси, свързани с околната среда, имащи отношение към подходния път, част от Автомагистрала „Марица”	4
3. Сметчаващи мерки в етапа на подготовка/строителство и в етапа на експлоатация ...	6
3.1 Сметчаващи мерки при подготовката и по време на строителните работи	6
3.1.1. Качество на атмосферния въздух	6
3.1.2. Повърхностни води.....	6
3.1.3. Замърсяване на почвите	6
3.1.4. Растителен свят	7
3.1.5. Животински свят.....	7
3.1.6. Управление на отпадъците.....	7
3.1.7. Шум.....	7
3.1.8. Здравна защита и безопасност на труда	7
3.1.9. Културно наследство	8
3.2. Сметчаващи мерки по време на експлоатация	8
3.2.1. Качество на атмосферен въздух	8
3.2.2. Замърсяване на почвите и водите.....	8
3.2.3. Управление на отпадъците.....	8
3.2.4. Шум.....	8
3.2.5. Здравна защита и безопасност на труда	8
4. План за мониторинг на околната среда по време на строителството и експлоатацията.....	9
5. Институционална уредба	10
6. Проведени консултации и обществено обсъждане	12
Приложение 1: План за сметчаващи мерки	14
Приложение 2: План за мониторинг на околната среда	18
Приложение 3: Протоколи от проведени консултации и обществено обсъждане	

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

АМ	Автомагистрала
АЕО	Актуализирана Екологична оценка
АПЕО	Актуализирана Пълна екологична оценка
АПИ	Агенция “Пътна инфраструктура”
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
ДАИ	Държавна автомобилна инспекция
ДНСК	Дирекция за 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
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 институт с музей
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
ТЕН-Т	Трансевропейска пътна мрежа

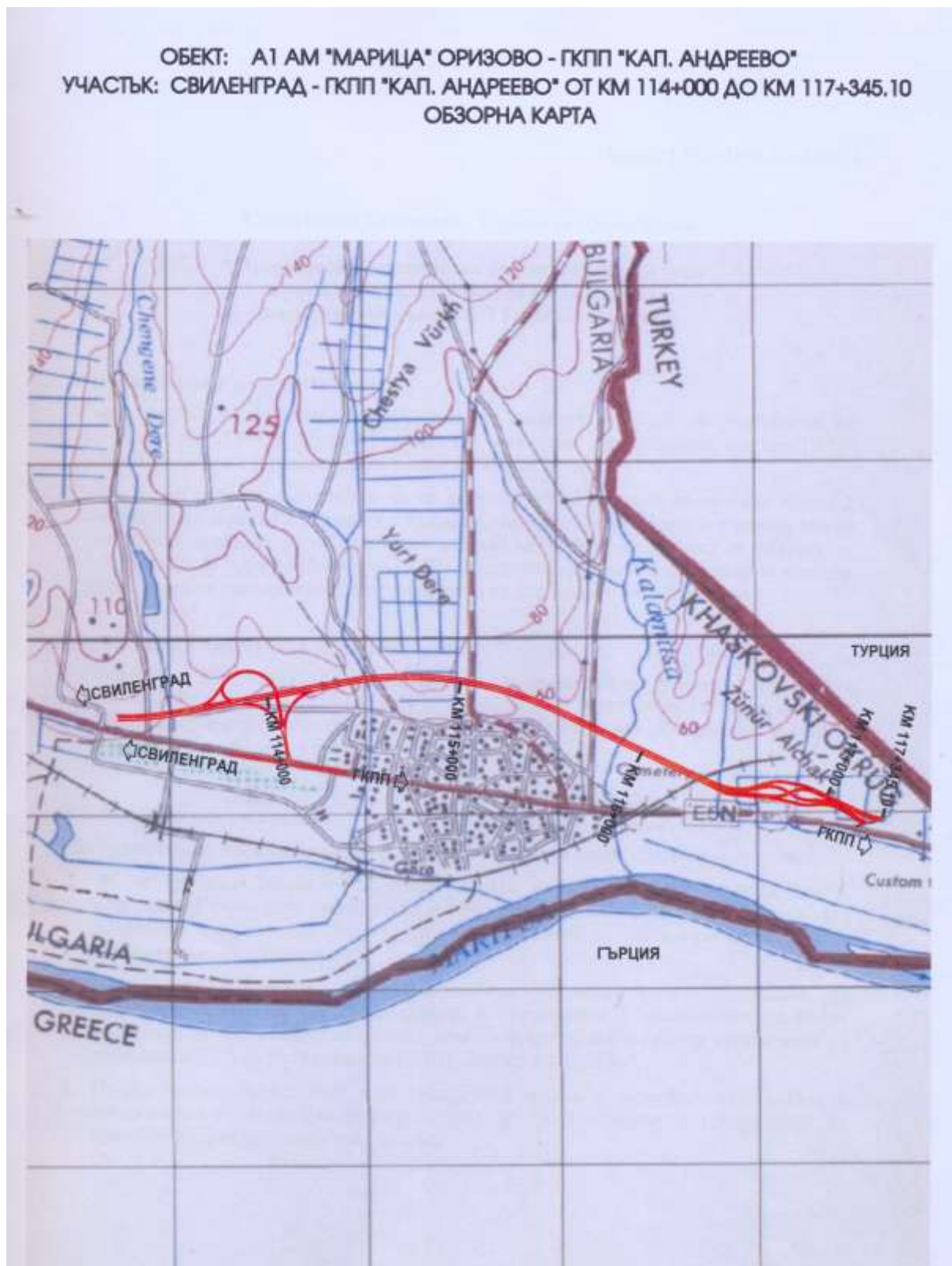
1. Предисловие

Правителството на Република България получи заем от Световната Банка 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-пропусквателните пунктове при ГКПП „Калотина” на границата със Сърбия и ГКПП „Капитан Андреево” на границата с Турция, проектът финансира част от автомагистрала „Марица” - участък с дължина 3.4 км от нея (Фиг.1).

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 ТЕН-Т 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. Комплексното проектиране на подходния път и на граничния пункт ще осигури адекватно управление на граничната зона и ще предотврати евентуални стеснения след разширяването на ГКПП.

В края на 2009 г. е преработен първоначалния технически проект от 2007 г. „Близки ТИР връзки, ниска нивелета” с цел да не се засягат терени на съществуващо застрояване, намаляване на обема на насипите и намаляване на строителната стойност на обекта, чрез промяна на проектната скорост, габарита на пътя и схемата на разплитане на транспортните потоци в района пред ГКПП „Капитан Андреево”. Директното трасе на подходния път е продължение на АМ „Марица”, като от км 113+880 габарита Г28 преминава в габарит Г20 и пътя се разделя на двулентови връзки с разделени потоци на влизащи и излизащи леки коли и ТИР. Трасето на подходния път по проектен вариант от 2009 г. се развива изцяло върху незастроения естествен терен на север от съществуващия кльон, с което се избягват отчужденията на бензиностанции, заведения за обществено хранене, търговски обекти и терените отредени за бензиностанции, които по проектния вариант от 2007 г. попадаха в обхвата на пътя и оскъпяваха чувствително проекта.



Фиг.1: Ситуация на трасето по проектен вариант от 2009 г.

В съответствие с предпазните политики на Световната Банка 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 актуализирана Пълна екологична оценка, както и съответния актуализиран ПУОС, веднага щом, в процеса на изпълнение на проекта, бъде изработен проектния вариант „Трасе от км 114+000 до км 117+345.10” – технически проект 2009 г.

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

Първите публични срещи и консултации със заинтересованите страни: обществени групи, институции и неправителствени организации на Актуализираната документация по околна среда се проведеха на 12. 10 и 13. 10.2009 г. в офисите на община Свиленград, кметство Капитан Андреево и ГКПП ”Капитан Андреево”.

Актуализираният ПУОС за 3.4 км участък от автомагистрала „Марица”, включен в компонент II на проект УТТЮЕ II, бе предложен в окончателния доклад на АПЕО на консултантската фирма.

Общественото обсъждане на крайните резултати от АПЕО се проведе на 28.12.2009 г. в с. Капитан Андреево.

Актуализираният ПУОС на компонент II на проект УТТЮЕ е самостоятелен документ. Сметката мерки, предложени за намаляване на възможните въздействия върху околната среда са изложени в Приложение 1. Съответните мониторингови дейности са описани в Плана за екологичен мониторинг, даден в Приложение 2. Приложение 3 съдържа Протоколи от обществени консултации по АПЕО и актуализирания АПУОС.

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, предварително съгласувани с Изпълнителя.

Известни нарушения на биоразнообразието ще има в процеса на строителството и ще се изразяват в унищожаване на наличната растителност в обхвата на пътно трасе.

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 обхвата на трасето на обходния път не се засягат местообитания на консервационно значими видове. 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 (Erinaceus concolor), невестулка (Mustela nivalis) и птиците (**Aves**): яребица (Pedrix pedrix),

пъдпъдък (*Coturnix coturnix*); полска чучулига (*Alauda arvensis*), гнездящи върху земната повърхност..

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 (*Calandela brachydactyla*). Друго възможно въздействие е 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 от реализацията на обекта (пътен възел тип „Тромпет“, реконструкция на селскостопански надлези и мостово съоръжение с ж.п. надлез).

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 и в тръжната документация. 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.

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

3.1 Смекчаваци мерки при подготовката и 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 заложени 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 на въздействията върху 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 се уточнят местата за заемните зони, площадки за депониране на отпадъци и подготовка на временната приобектова база и съгласуване с общинската администрация; 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; при транспортиране на насипни материали да се използват тенти за покриване или автотранспортни средства със затворена каросерия; складовете за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омокрят; 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. Проектът следва да включва типични мерки за улавянето на потенциалния замърсен отток по време на строителството и експлоатацията на мостовото съоръжение и за предотвратяване замърсяването на повърхностните води. Необходимо е да се използва изправна строителна и транспортна техника за предотвратяване замърсяването на повърхностните води с нефтопродукти. Техническият проект от 2009 г. предвижда запазване на съществуващите тръбопроводи за битово напояване и водопровода от каптажа при km 115+700 m за водоснабдяване на селото, които ще минават под пътя, като в участъка на пресичането им с пътя се предвижда тяхната реконструкция с цел осигуряване на бъдещата им експлоатация и поддръжка.

3.1.3. Замърсяване на почвите

Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се смекчи/ограничи вредното въздействие върху почвите включват: да се предвидят системи за временно отводняване на строителната площадка с цел ограничаване ерозията на почвите, подходящо съхраняване на отнетия хумусен хоризонт от засегнатите високопродуктивни земи 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; 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 специални контейнери; 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, в съответствие с националното законодателство; 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 през населени места.

3.1.8. Здравна защита и безопасност на труда

Да бъде предварително обезопасена строителната площадка, като се поставят предпазни заграждения и предупредителна сигнализация, с цел елиминиране на риск за безопасността на населението и селскостопанските животни.

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

Съществува опасност при строителните дейности да бъдат засегнати и нерегистрирани до момента археологически обекти и сателитни структури. Поради това е необходимо провеждане на предварително археологическо проучване в етапа на подготовка за строителните работи, в обхвата на бъдещето трасе на подходния път.

При изграждане на подходния път трябва да се упражнява контрол на строителните работи, свързани с изкопни работи и навлизане в почвения слой, чрез надзор в определени участъци от трасето и периодично наблюдение по цялото трасе от археолози.

3.2. Смекчаваци 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. Замърсяване на почвите и водите

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, като се предвидят съответни изпарителни шахти за неговото приемане, с цел да не се отвеждат пряко замърсявайки почвите и водите; 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.

Проектни мерки ще решат хващането на замърсения отток от моста, който ще се изгради на р. Каламица, за да предотвратят замърсяването на почвите и водите.

3.2.3. Управление на отпадъците

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 и безопасност на труда

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 по време на строителството и експлоатацията

Планът за мониторинг на околната среда е важна съставна част от управлението на околната среда по отношение изпълнението на проекта. Целите за осъществяване на мониторинг на околната среда са: проверка на прогнозираните в Актуализираната Екологична оценка (АЕО) очаквани въздействия и определяне на действителния мащаб на въздействията, както и мониторирането на предлаганите смекчаващи мерки.

Отговорен за изпълнението на мониторинга и неговата организация е Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ), която разработва план за провеждане на мониторингови изследвания, в съответствие с предложените мониторингови действия в Актуализираната Пълна екологичната оценка и този Актуализиран План за мониторинг на околната среда, в тясно сътрудничество с 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), преди стартиране на строителните дейности.

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 АПИ, 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, АПИ разработва допълнителни смекчаващи мерки за непредвидени въздействия, които надхвърлят утвърдените норми.

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 – МОСВ и МРРБ, в чиято структура е АПИ.

Утвърденият мониторингов доклад по проект УТТЮЕ II се представя от ЕИП на Световната банка за по-нататъшен преглед и за архива.

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.

Главният секретар на Министерството 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”, Главна Дирекция “Гранична полиция” и 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. АПИ конкретно има участие във всички теми, свързани с подходния път до ГКПП “Капитан Андреево” (Компонент 2). Това участие включва преглед и одобряване на техническия проект, отчуждаването на земите, осигуряване и съдействие при провеждане на тръжните процедури и изпълнение на договора. Агенция “Митници”, Главна дирекция “Гранична полиция” и 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 изпълнител на проекта, съгласувано с координаторите по проекта от Агенция “Митници”, Главна дирекция “Гранична полиция” и Агенция “Пътна инфраструктура”, изпълнява всички технически задачи, свързани с осъществяването на проекта.

За предпроектното проучване и техническият проект от 2007 година отговаря АПИ. Преработката на техническия проект от 2009 година е възложена от Министерството на финансите. 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 Дирекция за 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 институт с музей (НАИМ) към Министерство на културата (МК), Контрол на автомобилния транспорт (КАТ) към Министерство на вътрешните работи (МВР), Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ), 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 Гражданска защита.

При строителство и експлоатацията на подходния път към ГКПП „Капитан Андреево” отговорни организации за изпълнение на мониторинга по всички аспекти свързани със строителството са: АПИ, РИОСВ, ИАОС и МОСВ.

6. Проведени консултации и обществено обсъждане

Първите консултантски работни срещи бяха предназначени за оповестяването на новия проектен вариант (2009) на заинтересованите институции и засегнатото население и бяха проведени на 12.10 и 13. 10.2009 г. на територията на община Свиленград, кметство Капитан Андреево и ГКПП "Капитан Андреево". Представителите на отделните институции изказаха одобрение на инициативата за популяризирането на настъпилите промени в проектното решение от 2007 г. Реализацията на проекта решава значим социален проблем – изнасянето на движението извън населеното място и подобряването на екологичната обстановка на територията на селото, като няма да бъдат засегнати застроените терени пред входа на ГКПП „Капитан Андреево”.

Местните жители одобриха новия вариант, който 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.. 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. Строителни дейности извън обхвата на отчуждените земи няма да се извършват.

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 сегашното движение 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. 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.

На проведените срещи 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 местните жители, 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 Актуализираната Пълна екологична оценка включително актуализирания ПУОС, се проведе на 28.12.2009 г. от 16.00 часа в с. Капитан Андреево. На общественото обсъждане, освен жители на селото, присъстваха и представители на Гранична полиция, Митница, РПУ Свиленград, БДЖ, ВиК Хасково, ДВСК, Кметство Капитан Андреево, Община Свиленград и др.

„Консултантът”, изготвил АПЕО, запозна присъстващите с резултатите от извършената актуализирана екологична оценка, информира заинтересованите за наднормени емисии на азотни оксиди от преминаващия през селото трафик, както и наднормени нива на шум. Резултатите от измерванията на нивата на шум през 2009 г.

са близки до измерените нива през периода на извършване на ПЕО в началото на 2008 г. Аналогични са и резултатите от анализа на почвени проби извършени през 2008 и 2009 г. Жители на селото изразиха категорично мнение за запазване на водопровода за битово напояване при км 115+000 и водопровода от каптажа при км 115+700 към селото. „Консултантът” поясни, че каптажът не се засяга от бъдещото трасе и се запазва водопроводът в този участък, като проектният вариант от 2009 г. предвижда реконструкция на водопроводите за битово напояване и водоснабдяването на селото, тъй като се предвижда тези съоръжения да минат под пътя като им бъде извършена съответна реконструкция в пресечния участък с пътя, с цел да се осигури тяхната бъдеща експлоатация и поддръжка (две ревизионни шахти се предвиждат от двете страни на пресечния участък с пътното платно. В случай на авария, тези тръби ще могат да бъдат ремонтирани с използване на ревизионните шахти). Проектният вариант от 2009 г. предвижда терени за изграждане на паркинги от двете страни на трасето на подходния път. Присъстващите се интересуваха от срока за реализация на проекта и препоръчаха възможно по-скоро да стартира строителството. Жителите на селото изказаха подкрепа на проекта, като коментираха неблагоприятния ефект от денонощния шум, вредни емисии от двигателите на автомобилите преминаващи през селото и опасността от трагични инциденти при пътни произшествия. 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 за актуализираната оценка и изразиха подкрепа на намерението да се изнесе трафика извън селото. В Приложение 3 са приложени протоколи от проведените обществените консултации по АПЕО и актуализирания АПУОС.

Приложение 1

План за смекчаващи мерки за намаляване на въздействията върху околната среда

Въпроси по ОС	Предприемани или предстоящи за предприемане мерки	Приблизителна ст-т (Евро)	Организация изпълнител	Отговорна организация
А. Подготвителен етап				
1. Замърсяване на въздуха/ прах	Уточняване и съгласуване с общинската администрация на местата за заемните зони, площадките за депониране на отпадъци и подготовка на временната приобектова база,	-	Изпълнител на строителните работи	ДНСК, Кметство на с. Капитан Андреево
2. Ерозия на почвите/ замърсяване на водите	Предвиждане на системи за временно отводняване на строителната площадка за ограничаване ерозията на почвите и замърсяване на водите	-	Изпълнител на строителните работи	ДНСК,
3. Недвижими културни ценности	Провеждане предварително археологическо проучване в обхвата на бъдещето трасе на подходния път	15 000	Строителен надзор (НАИМ-БАН)	ДНСК МК
4. Риск за населението	Обезопасяване на строителната площадка, поставяне на предпазни заграждения и предупредителна сигнализация.	5 260	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
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 почвите/ замърсяване на водите	Хумусът, земните маси 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 земни маси и инертни материали в близост до речното корито на р. Каламица.	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК

Въпроси по ОС	Предприемани или предстоящи за предприемане мерки	Приблизителна стойност (Евро)	Организация изпълнител	Отговорна организация
	Проектиране и изграждане на четири изпарителни шахти към системата за отвеждане на повърхностния отток от мостовото съоръжение над р. Каламица	15 600	Проектант, Строител	ДНСК
3. Строително селище и свързаните с него организационни и аспекти	Да се осигурят контейнери за битови отпадъци и мобилни тоалетни за строителното селище и да се организира отвеждането и депонирането на отпадъците.	8 200	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
	Отпадъчните фекални маси 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 дейност, да се извършва само през дневния период от 07.00 до 19.00 часа.	--	Изпълнител на строителните работи	ДНСК
	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
	Изграждане на защитни преграждения от двете страни по дължината на трасето на подходния път към ГКПП Капитан Андреево, с цел предотвратяване достъпа на животни до платното	--	Строител	ДНСК

Въпроси по ОС	Предприемани или предстоящи за предприемане мерки	Приблизителна стойност (Евро)	Организация изпълнител	Отговорна организация
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. Недвижими културни ценности	Упражняване контрол на строителните работи, свързани с навлизане в почвения слой, чрез надзор в определени участъци от трасето и периодично наблюдение по цялото трасе от археолози.	4 000	Строителен надзор (НАИМ-БАН)	ДНСК Министерство на Културата
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, АПИ, 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 изграждащия се подходен път към ГКПП „Капитан Андреево”.	--	Изпълнител на строителните работи	МВР, Община Свиленград

Въпроси по ОС	Предприемани или предстоящи за предприемане мерки	Приблизителна ст-т (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, РС „ПБС”, РИОКОЗ) и да се предприемат съответните действия за ограничаване и ликвидиране на последствията от аварийната ситуация	--	Участници в движението	АПИ
2. Шумово замърсяване	В съответствие с резултатите от мониторинг, при наличие на наднормени нива на шум, да се възприемат акустични екрани	--	ИАОС – Регионална лаборатория	АПИ
3. Въздействия от лоша поддръжка на дренажната система	Периодично да се почистват дренажната и отводнителна системи, с цел осигуряване проходимост за водния отток	3 070	АПИ	АПИ
4. Други въздействия	Забранява се изграждането на сгради на 50 м от пътя.	--	Община Свиленград	МРРБ

Приложение 2

План за мониторинг на околната среда

Отговорен за изпълнението на мониторинга и неговата организация е Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ) в тясно сътрудничество с Екип за изпълнение на проекта (ЕИП) по УТТЮЕ II, която разработва план за провеждане на мониторингови изследвания, в съответствие с предложените мониторингови действия в Актуализираната Пълната екологичната оценка и Актуализирания План за мониторинг на околната среда.

1. Мониторинг по време на строителство

1.1. Качество на атмосферния въздух

В периода на строителните работи атмосферния 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	Ниво на шума 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. Замърсяване на почвите

За провеждане на мониторинг да се използва мониторингова точка при км 114+550, където е извършено пробонабиране и анализ през 2008 год. и 2009 г. при извършване на ПЕО и АПЕО, с цел установяване фоновото състояние на почвите.

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

Таблица 4

Монитор. точка	Параметър	Честота	Продължителност	Период	Забележки	Ст-т за една година BGN	Отговорна организация
Км 114+550 - на 50 м от пътното платно; -на 150 м от пътното 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. Качество на атмосферния 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	Ниво на шума 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. Замърсяване на почвите

За провеждане на мониторинг да се използва мониторингова точка при км 114+550, където е извършено пробонабиране и анализ през 2008 год. и 2009 г. при извършване на ПЕО и АПЕО 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	рН, 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

Приложение 3

ПАМЕТНА ЗАПИСКА

ОТНОСНО: Проведена на 12.10.2009 г. работна среща във връзка с подготовката на Актуализирана Пълна Екологична Оценка (ПЕО) по Втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Място на провеждане: Гранична полиция

Начален час: 10 ч.

Списък на участниците в срещата:

1. Николай Тодоров Овчаров – Гранична полиция
2. инж. Георги Петков – Управител „Данго Проект Консулт“ ЕООД
3. ст.н.с. Асенка Чалова - „Данго Проект Консулт“ ЕООД
4. д-р Маргарита Войчева - „Данго Проект Консулт“ ЕООД

При обсъждането бяха направени следните коментари:

Срещата започна с информиране на г-н Овчаров за целта ѝ и необходимите стъпки, свързани с подготовката на Актуализираната Пълна Екологична Оценка по втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Г-н Петков представи на г-н Овчаров дейността на ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД и присъстващите експерти от екипа. Освен това запозна г-н Овчаров с проекта и с етапа на изпълнението му, както и със социалните и екологични изисквания по проекти финансирани със средства на Световна Банка. Запозна г-н Овчаров с измененията в трасето в сравнение с проектния вариант от 2007 г. Актуализираната оценка ще разгледа новия вариант на трасето от 2009 г. и ще го сравни с двата варианта разглеждани от Пълната екологична оценка, направена през 2008 г.

Г-н Овчаров – Знам, че предния вариант на входа на ГКПП преминава по съществуващия в момента път. Къде предвиждате да премине новопроектираното трасе?

Г-н Петков - Новопроектираното трасе преминава на север от сегашния вход през нивите и не засяга застроените обекти покрай съществуващия в момента път. Промяната в ситуацията на трасето, в сравнение с проекта от 2007 г. е след ж.п. линията до влизане в ГКПП.

Г-н Овчаров – Това е добро решение и ще позволим по-бързо и лесно да бъде изпълнен проектът. В момента изпитваме затруднения с пропускането на автомобилите през граничния пункт.

Г-н Петков – Нали е възможно да ни осигурите достъп северно от ГКПП за да вземем почвени проби от земеделската земя в района на бъдещото трасе.

Г-н Овчаров – Да, разбира се.

София, 12.10.2009 г.

Съставил:


Маргарита Войчева

ПАМЕТНА ЗАПИСКА

ОТНОСНО: Проведена на 12.10.2009 г. работна среща във връзка с подготовката на Актуализирана Пълна Екологична Оценка (ПЕО) по Втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Място на провеждане: Митница Капитан Андреево

Начален час: 10.30 ч.

Списък на участниците в срещата:

1. Никола Иванов Караиванов – Митница Капитан Андреево
2. инж. Георги Петков – Управител „Данго Проект Консулт“ ЕООД
3. ст.н.с. Асенка Чалъова - „Данго Проект Консулт“ ЕООД
4. д-р Маргарита Войчева - „Данго Проект Консулт“ ЕООД

При обсъждането бяха направени следните коментари:

Срещата започна с информиране на г-н Караиванов за целта ѝ и необходимите стъпки, свързани с подготовката на Актуализираната Пълна Екологична Оценка по втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Г-н Петков представи на г-н Караиванов дейността на ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД и присъстващите експерти от екипа. Информира г-н Караиванов, че през 2008 г. фирмата е извършила Пълна Екологична Оценка на предвидения подходен път свързващ АМ „Марица“ с ГКПП. Запозна г-н Караиванов с измененията в трасето в сравнение с проектния вариант от 2007 г. Актуализираната оценка ще разгледа новия вариант на трасето от 2009 г. и ще го сравни с двата варианта разглеждани от Пълната екологична оценка, направена през 2008 г.

Г-н Караиванов – Да, запознат съм с вашата оценка от 2008 г. Доброто решение на проекта е, че се избягва заливането на съществуващия път при пълноводие на реките. Знам, че е проектиран нов вариант на трасето. Надявам се, че новото трасе няма да бъде заливано при висока вълна.

Г-н Петков - Новопроектираното трасе преминава на север от сегашния вход през нивите. Промяната в ситуацията на трасето, в сравнение с проекта от 2007 г. е след ж.п. линията до влизане в ГКПП. Новото трасе минава високо над р. Каламица и ж.п. линията, след което зауства в ГКПП на около 150 м на север от съществуващия вход на пункта, като преминава през обработваемите в момента ниви. Новия вариант на трасето не засяга застроените обекти покрай съществуващия в момента път.

Г-н Караиванов – Наложително е бързо да бъде реализиран проекта поради трудностите които изпитваме в момента с изчакващите тежкотоварни автомобили. Кога очаквате да стартира строителството?

Г-н Петков – Строителството ще стартира след провеждане на следващите процедури, като: актуализиране на екологичната оценка, което ние ще изпълним до края на годината, след това следва процедиране на парцеларния план, оценяване стойността на земята за отчуждаване, провеждане на търг за строителство. Според мен е възможно да започне строителството в края на 2010 г.

Г-н Петков – Г-н Караиванов имате ли препоръки към нас, с които да се съобразим при актуализацията на екологичната оценка.

Г-н Караиванов – Не, нямам препоръки и изисквания. Знам че са предвидени промени и в ПУП на самия пропускателен пункт.

София, 12.10.2009 г.

Съставил:



Маргарита Войчева

ПАМЕТНА ЗАПИСКА

ОТНОСНО: Проведена на 12.10.2009 г. работна среща във връзка с подготовката на Актуализирана Пълна Екологична Оценка (ПЕО) по Втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Място на провеждане: Кметство с. Капитан Андреево

Начален час: 11.30 ч.

Списък на участниците в срещата:

1. Веселина Латунова Иванова – Представител на кметство с. Капитан Андреево
2. Коста Василев Костадинов – жител на с. Капитан Андреево, собственик на засегнатата земя
3. инж. Георги Петков – Управител „ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ“ ЕООД
4. ст.н.с. Асенка Чалова - „ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ“ ЕООД
5. д-р Маргарита Войчева - „ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ“ ЕООД

Срещата започна с информиране на присъстващите за новата задача на екипа на ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД, актуализация на направената през 2008 г. Екологична Оценка на проекта за изнасяне на движението към ГКПП извън селото.

Г-н Петков запозна присъстващите с измененията в трасето в сравнение с проектния вариант от 2007 г. Актуализираната оценка ще разгледа новия вариант на трасето от 2009 г. и ще го сравни с двата варианта разглеждани от Пълната екологична оценка, направена през 2008 г.

Г-н Костадинов – Знам за изменението на проекта, срещаме се с проектантите като идваха да правят новите замервания в нивите на север от ГКПП. Доколкото знам няма да има промени в трасето през моята земя, североизточно над селото.

Г-н Петков – Да, така е. Промените са след пътя от Гранична полиция към бившата кариера.

Г-жа Иванова – Повечето от хората знаят, че се прекъсна процеса и че ще има нов проект. Ако може да ни каже в какво се изразява промяната.

Г-н Петков - Новопроектираното трасе преминава на север от сегашния вход на ГКПП, през нивите. Промяната в ситуацията на трасето, в сравнение с проекта от 2007 г. е след ж.п. линията до влизане в ГКПП. Новото трасе минава високо над р. Каламица и ж.п. линията. Новия вариант на трасето не засяга застроените обекти покрай съществуващия в момента път.

Г-н Петков – Имате ли препоръки или изисквания към нас които да отчетем при новата на екологичната оценка.

Г-жа Иванова – Не, за сега никой не е поставял въпрос. Вие сигурно ще ни представите новата оценка като станете готови.

Г-н Петков – Разбира се, ще организираме обществено обсъждане на готовата актуализирана оценка в края на годината или в началото на следващата година.

Г-н Костадинов – Дано този път всичко приключи и най-сетне да се построи новия
път извън селото.

Г-н Петков – Да, и ние се надяваме.

София, 12.10.2009 г.

Съставил:


Маргарита Войчева

ПАМЕТНА ЗАПИСКА

ОТНОСНО: Проведена на 13.10.2009 г. работна среща във връзка с подготовката на Актуализирана Пълна Екологична Оценка (ПЕО) по Втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Място на провеждане: РИОСВ Хасково

Начален час: 09.00 ч.

Списък на участниците в срещата:

1. инж. Тонка Атанасова – РИОСВ Хасково
2. инж. Георги Петков – Управител „Данго Проект Консулт“ ЕООД
3. ст.н.с. Асенка Чалъова - „Данго Проект Консулт“ ЕООД
4. д-р Маргарита Войчева - „Данго Проект Консулт“ ЕООД

Срещата започна с информиране на г-жа Атанасова за целта ѝ и необходимите стъпки, свързани с подготовката на Актуализираната Пълна Екологична Оценка по втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Г-н Петков представи на г-жа Атанасова дейността на ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ ЕООД и присъстващите експерти от екипа. Информира г-жа Атанасова, че през 2008 г. фирмата е извършила Пълна Екологична Оценка на предвидения подходен път свързващ АМ „Марица“ с ГКПП. Запозна г-жа Атанасова с измененията в трасето в сравнение с проектния вариант от 2007 г. Актуализираната оценка ще разгледа новия вариант на трасето от 2009 г. и ще го сравни с двата варианта разглеждани от Пълната екологична оценка, направена през 2008 г.

Г-жа Атанасова – Да, запозната съм с първата Ви оценка. В РИОСВ разгледахме новата ситуация на трасето и го одобрихме. Много добро решение на проекта е, че се избягва заливането на съществуващия път около съществуващия ж.п. надлез, където е най-ниската кота в момента

Г-н Петков – Имате ли някакви препоръки към нас.

Г-жа Атанасова – Не, на този етап нямаме изисквания към вас. Наложително е бързо да бъде реализиран проекта с цел решаване на тежките екологични проблеми в района на населеното място и елиминиране на възможността от злоупотреки с хора и селскостопански животни от изключително натоварения трафик през селото.

София, 13.10.2009 г.

Съставил:


Асенка Чалъова

ПАМЕТНА ЗАПИСКА

ОТНОСНО: Проведена на 13.10.2009 г. работна среща във връзка с подготовката на Актуализирана Пълна Екологична Оценка (ПЕО) по Втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Място на провеждане: Административна сграда на община Свиленград

Начален час: 11.00 ч.

Списък на участниците в срещата:

1. Златомир Трендафилов Ковачев – ЕВН „България ЕР“ АД
2. Михаил Димов Милев –ВиК ЕООД Хасково, район Свиленград
3. Димитър Иванов Янакиев – Инспектор „ПК“ при РУ на МВР – Свиленград
4. Гергана Димитрова Тонева – Младши експерт „ЕОС“ Общ. адм. Свиленград
5. инж. Георги Петков – Управител „ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ“ ЕООД
6. ст.н.с. Асенка Чальова - „ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ“ ЕООД
7. д-р Маргарита Войчева - „ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ“ ЕООД

При обсъждането бяха направени следните коментари:

Срещата започна с информиране на участниците за целта ѝ и необходимите стъпки, свързани с подготовката на Актуализирана Пълна Екологична Оценка по втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Г-н Петков запозна присъстващите с измененията в проекта от 2007 г. и с етапа на изпълнението му, както и със социалните и екологични изисквания по проекти финансирани със средства на Световна Банка. Компонент 2 на Проект УТТЮЕ II - „Строителство на 3.4 км. подходен път до ГКПП „Капитан Андреево“ бе определен, като проект от категория А, съгласно екологичните и социални изисквания на Банката. От страна на Световната Банка бе изразена необходимостта от извършване на актуализирана пълна екологична оценка на засегнатите райони, с отчитане на въздействията върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората. Актуализацията на екологичната оценка е възложена на нашата фирма „ДАНГО ПРОЕКТ КОНСУЛТ“ ЕООД.

Г-н Георги Петков представи на присъстващите проектния вариант от 2009 г. и разясни необходимостта от актуализация на пълната екологична оценка на подходния път към ГКПП, като раздаде на участниците материали (информация) за предстоящите действия по време на оценката. Също така заяви, че ще бъдат извършени измервания на шум за дневен и нощен период, както и почвени анализи за олово и тежки метали. Измерванията ще бъдат в същите измерителни/пробонабирателни точки по време на анализите от 2008 г. Резултатите ще бъдат приложени и сравнявани в актуализираната оценка.

Г-жа Тонева – Добре е, че организирахте срещата и ни информирахте за промяната на проекта, касаеща: намаляване на габарита на подходния път, изместване на трасето след ж.п. линията на север от съществуващия вход на ГКПП, намаляване на отчужденията, като

не се засяга съществуващо застрояване на входа на ГКПП. Вашата информация ще я предоставя и на други заинтересовани организации и лица.

- Г-н Янакиев – Искам да Ви уведомя относно затрудненията в трафика от и към ГКПП и неудобствата на служителите на пътна полиция, предизвикани от необходимостта всеки ден да спират тежките автомобили преди да са навлезли в с. Капитан Андреево, с цел да предотвратяват престоя на ТИР на територията на селото.

Г-н Петков – Да, така е. Запознати сме с проблема, вчера през целия ден бяхме в района.

Г-н Янакиев – Смятам, че е необходимо по-бързо да се изгради подход към ГКПП северно от селото и изчакващите автомобили да се подреждат на паркинги край подходния път към ГКПП. В тази връзка предвиждат ли се паркинги покрай новото трасе.

Г-н Петков – Да, отредени са терени от двете страни на новопроектираното трасе където ще бъдат изградени паркинги за престой.

Г-н Милев – Необходимо е да отчетете, че в началото на разглеждания участък преминава водопровод, който захранва село Капитан Андреево.

Г-н Петков – Да, знаем че в обхвата има съществуващ водопровод, като проектант е предвидил реконструкция и запазване на съществуващото водоснабдяване на с. Капитан Андреево.

Г-н Ковачев – В „ЕВН България Електроразпределение“ АД сме запознати с промяната в проекта и предвидените реконструкции на наши съоръжения. Нямаме изисквания към Вас.

Г-н Милев – Необходимо е да се оцени проектното решение от гледна точка вероятността за предотвратяване заливане на пътно трасе от р. Каламица и р. Марица.

Г-жа Войчева – Да, ще имаме предвид фактите от заливането на съществуващия път в момента.

Г-жа Тонева – Нали ще ни предоставите резултатите от измерванията на нивата на шум пред обитаемите къщи покрай съществуващия път преминаващ през селото.

Г-н Петков – Разбира се, че ще Ви предоставим данните. Също така ще Ви предоставим нашата актуализирана оценка с цел да се запознаете с нашите анализи и ще Ви поканим да присъствате на предстоящото обществено обсъждане в края на годината или в началото на следващата.

Г-н Петков – Колеги имате ли някакви препоръки към нас или изисквания с които да се съобразим при извършване на актуализираната оценка.

Г-жа Тонева – Аз нямам, засега, други изисквания към Вас. Запознати сме с Вашата екологична оценка от 2008 г., подробно направена и сега ще очакваме и предстоящата актуализация с отчитане на изменението в новопроектираното трасе.

Колеги, имате ли въпроси или препоръки.

Г-н Петков – Няма въпроси. Закривам срещата.

София, 13.10.2009 г.

Съставил:


Мargarита Войчева

Протокол

от проведено на 28.012.2009 г. в с. Капитан Андреево обществено обсъждане на актуализираната пълна екологична оценка на по компонент 2 на проекта УТТЮЕ II: „Изграждане на 3.4 км подходен път към ГКПП „Капитан Андреево”, част от магистрала „МАРИЦА”

Място на провеждане: с. Капитан Андреево

Начален час: 16 ч.

Списък на участниците в срещата:

1. инж. Недялка Чолакова – р-л ЕИП УТТЮЕ II
2. инж. Георги Петков – Управител Данго Проект Консулт ЕООД
3. ст.н.с. Асенка Чалъова - Данго Проект Консулт ЕООД
4. доц. д-р инж. Валентин Камбуров – ТУ София
5. Станка Николова - Данго Проект Консулт ЕООД
6. Гертана Тонева – младши експерт „ЕОС”
7. Веселина Иванова – кметство с. Капитан Андреево
8. пол. инспектор Атанас Куртов – РПУ на МВР Свиленград
9. д-р Атанас Михайлов – ГИВП Капитан Андреево
10. Никола Караиванов – Митница Свиленград
11. Костадин Костадинов – ж.п. секция Пловдив
12. Михаил Милев – ВиК ЕООД гр. Хасково
13. Даниела Милева
14. Георги Павлов
15. Васил Стоилов
16. Пенка Динкова
17. Костадин Христов
18. Димитър Пъстърмаджиев
19. Красимир Янакиев
20. Мария Асенова
21. Димитър Панделиев
22. Михал Атанасов
23. Димитър Добрев
24. Георги Георгиев
25. Анастас Вълчев

Срещата започна с информиране на участниците за целта ѝ и необходимите стъпки, свързани с изготвянето на Пълна Екологична Оценка по втория проект за улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ II).

Г-жа Чолакова запозна присъстващите с проекта и с етапа на изпълнението му, както и със социалните и екологични изисквания по проекти финансирани със средства на Световна Банка. Компонент 2 на Проект УТТЮЕ II - „Строителство на 3.4 км подходен път до ГКПП „Капитан Андреево” бе определен, като проект от категория А, съгласно екологичните и социални изисквания на Банката. Също така с необходимостта от

изработването на актуализираната пълна екологична оценка за „Изграждане на 3.4 км подходен път към ГКПП „Капитан Андреево“, част от магистрала „МАРИЦА“

Г-н Георги Петков представи на присъстващите актуализираната пълна екологична оценка на участъка попадащ на територията на подходния път и показа с подробности влиянието на трафика върху околната среда около сегашното трасе и прогнозните данни за въздействията върху здравето на хората и компонентите и факторите на околната среда от реализацията на разглеждания вариант „Трасе от км 114+000 до км 117+345.10“, технически проект от 2009 г., като поясни чертежите и оповести резултатите от направените проучвания и изследвания.

Георги Петков запозна присъстващите за наднормени емисии на азотни оксиди от преминаващия през селото трафик, както и наднормени нива на шум. Резултатите от измерванията на нивата на шум през 2009 г. са близки до измерените нива през периода на извършване на ПЕО в началото на 2008 г. Аналогични са и резултатите от анализа на почвени проби извършени през 2008 и 2009 г.

Консултантът определи избрания вариант като категорично по-добър от останалите.

След представянето на оценката бе дадено началото на свободна дискусия за запознаване на участниците с различни мнения и обсъждане на възникнали въпроси и проблеми.

Първият въпрос в дискусията бе зададен от г-н Михаил Милев – представител на В и К - Хасково и се отнася за два водопровода, които пресичат пътен възел тип „Тромпет“.

Според него в актуализираната пълна екологична оценка не са разгледани тези две пресичания на водопроводите. Също така г-н Милев поиска копие от актуализираната пълна екологична оценка.

Г-н Петков – Разгледани са двата водопровода. Те са неразделна част от проекта за трасето свързващо АМ „Марица“ с ГКПП. Проектантът е изработил отделни части за реконструкция на съществуваща инженерна инфраструктура на други ведомства – водопровод, ТТ кабели на БДЖ, ел. провод. Проектът предвижда запазване на водопроводите и осигурява възможност за тяхната експлоатация и обслужване след изграждане на обходния път до ГКПП.

Г-жа Чолакова – Има проекти за запазване на отделните инженерни съоръжения разположени в обхвата на подходния към ГКПП път. Също така по цялото трасе на връзката на АМ „Марица“ с ГКПП „Капитан Андреево“ ще бъде поставено външно функционално осветление.

Г-н Васил Стоилов – Има водохващане, както го наричаме „Майката“, което захранва две чешми в селото с вода. Едната чешма е при граничната заставка, а другата е в центъра на селото срещу кметството. Каптажът е непосредствено до селскостопанския път преди р. Каламица. Искаме това водохващане да се запази.

Г-н Петков – Проектантът е предвидил запазване на захранването на двете чешми. Трасето не засяга водохващането - „Майката“, както го наричате.

Г-н Васил Стоилов – Също така искаме да бъде запазен водопровода за вода за поливане при бившия портал над селото при км 115.

Г-н Петков – И този водопровод няма да бъде прекъснат.

Г-н Георги Георгиев – Колко ще е висок подлеза. Ще може ли да минават селскостопанските машини?

Г-н Петков – Проектът предвижда преминаване на селскостопански машини от всякакъв вид и габарит.

Г-н Димитър Панделиев – Малко са селскостопанските проходи.

Г-н Петков – Проектантът е предвидил два селскостопански надлеза за преминаване към землището северно от селото, в съответствие с наредбата и правилата при проектиране на пътни съоръжения.

Г-н Атанас Куртов – Новия вариант на пътното трасе дали предвижда изграждане на паркинги за изчакване преди ГКПП?

Г-н Георги Петков – Проектантът е предвидил терени за изграждане на паркинги от двете страни на трасето.

Г-жа Веселина Иванова – Одобряваме изграждането на пътя извън селото, така ще бъде избегнат неприятния денонощен шум и опасността от инциденти с хора покрай съществуващия път.

Г-н Георги Петков – Да, така е, освен това ще бъде подобрена екологичната обстановка в селото. Няма да има емисии на вредни вещества от двигателите с вътрешно горене и значително ще се подобри качеството на атмосферния въздух.

Г-н Анастас Вълчев – Кога ще започне строителството? Положението е нетърпимо. Става все по-зле с всеки изминал ден. Достатъчно е тормоза за селото. Има неща които са по ценни от парите.

Г-жа Чолакова – Предвижда се строителството да започне през 2010 г. Парите са осигурени от Световната банка и средствата си стоят. Направихме пункта. Ще стане и пътят, това, че сме се събрали е доказателство че се върви напред.

Г-н Георги Георгиев – Плащането за отчужденията кога ще стане?

Г-жа Чолакова – Когато мине процедурата с готовия Парцеларен план ще направим с Вас среща в селото за обсъждане на парцеларния план. След това ще се извършват оценки на отчуждените земи, след което ще Ви бъдат изплатени обезщетенията и тогава ще се строи.

Г-жа Даниела Милева – Кога и по какъв начин ще разберем за отчужденията?

Г-жа Чолакова – В държавен вестник ще бъде обявен парцеларния план, след разглеждане от Вас и евентуални възражения ще последват по нататъшни действия, като оценяване на земята за отчуждение и изплащане на определените от оценките суми.

Г-н Георги Петков – Има ли други въпроси? Ако няма въпроси, закриваме общественото обсъждане.

Присъстващите на срещата приеха доклада за актуализирана пълна екологична оценка и изразиха удовлетворението си от проекта и желанието да стартира неговото изпълнение колкото се може по-бързо.

София, 28.12.2009 г.

Съставил:

Гергана Чонева

Младши експерт „ЕОС“ Община Свиленград