



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 2-2/2015 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, чл. 19, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 39, ал. 12 и 13 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС),

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за **„Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“ по алтернатива В1А с изпълнение на габарит А 29**

Възложител: Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ със седалище гр. София, 1618, бул. “Цар Борис III” № 215, ет. 9

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение е за доизграждане на автомагистрала „Хемус“, която е предвидена като основна пътна връзка в Северна България с направление изток-запад (с обща дължина около 420 км), свързваща столицата София с гр. Варна.

Неизградената част от автомагистралата (Ябланица-Белокопитово) е около 250 км, започва от гр. Ябланица, Ловешка област (на запад) и завършва при с. Белокопитово, Шуменска област (на изток), като свързва изградените участъци „Пътен възел „Яна“ - околоръстен път на София - Ябланица“ и „с. Белокопитово - Шумен - Варна“.

За избора на трасе за доизграждане на АМ са разработени две алтернативи: **алтернатива В1** (предпроектен вариант от 1992 г. - „син“ вариант) и **алтернатива В1А** (предпроектен вариант от 2013 г. - „син подобрен“ вариант).

И двата проектни варианта на трасето преминават през следните общини: Ловеч, Ябланица, Луковит, Летница, Тетевен и Угърчин (област Ловеч); Плевен (област Плевен); Велико Търново, Горна Оряховица, Павликени, Полски Тръмбеш, Стражица и Сухиндол (област Велико Търново); Лозница (област Разград); община Бяла (област



Русе); общини Попово и Търговище (област Търговище); община Шумен (област Шумен).

Реализацията на инвестиционното предложение е разделена по приоритетност на три етапа. Всеки етап е разделен на участъци, както следва:

за алтернатива В1А (с дължина на трасето 252.180 км и габарит А 29)

Етап 1 – от км 78+500 до км 137+220 - започва от връзката на изградената част от магистралата след гр. Ябланица до пресичането с път П-35 (Никопол - Плевен - Ловеч - Троян - Кърнаре), с дължина на трасето 58.720 км и включва:

- **Участък 1:** започва от км 78+500 - АМ „Хемус“ и завършва до км 101+520 - път III-307. Общата дължина на отсечката е 23.020 км;
- **Участък 2:** започва от км 101+520 - път П-35 и завършва до км 137+220 - път П-35. Общата дължина на отсечката е 35.700 км.

В етап 1 е предвидено да бъдат изградени тунелни съоръжения, както следва:

- Тунел от км 91+036 до км 91+866, L = 830 м;
- Тунел от км 112+375 до км 113+530, L = 1155 м;
- Тунел от км 117+525 до км 118+310, L = 785 м.

Етап 2 – от км 137+220 до км 221+250 - започва след пътен възел с път П-35 до пресичане с път I-5, с дължина 84.030 и включва:

- **Участък 3:** от път П-35 - км 137+220 до път III-301/Александрово - км 165+500, с дължина 28.280 км;
- **Участък 4:** от път III-301/Александрово - км 165+500 до път III-303/Павликени - км 188+500, с дължина 23.000 км;
- **Участък 5:** от път III-303/Павликени – км 188+500 до път I-5 - км 221+250, с дължина 32.750 км.

Етап 3 - от км 221+250 до км 327+690 - започва след пътен възел с път I-5 и завършва при източната част от АМ „Хемус“, която е в процес на изграждане, с дължина 106.440 км и включва:

- **Участък 6:** от път I-5 - км 221+250 до път П-51 - км 263+200, с дължина 41.950 км;
- **Участък 7:** от път П-51 - км 263+200 до път П-49 км 298+500, с дължина 35.300 км;
- **Участък 8:** от път П-49 - км 298+500 до АМ „Хемус“ (А-2) Белокопитово - км 327+690, с дължина 29.190 км.

за алтернатива В1 (с дължина на трасето 249.190 км и габарит А 29)

Етап 1 - от км 78+500 до км 137+630, с дължина 59.130 км и включва:

- **Участък 1:** започва от км 78+500 и завършва до км 100+550 – път III-307. Общата дължина на отсечката е 22.050 км.
- **Участък 2:** започва от км 100+550 - път III-307 и завършва до км 137+630 - път П-35. Общата дължина на отсечката е 37.080 км.

Етап 2 – от км 137+630 до км 222+225, с дължина 84.590 км и включва:

- **Участък 3:** от път П-35 - км 137+630 до път III-301/Александрово - км 160+600, с дължина 22.970 км;
- **Участък 4:** от път III-301/Александрово - км 160+600 до път III-303/Павликени - км 189+000, с дължина 28.400 км;
- **Участък 5:** от път III-303/Павликени – км 189+000 до път Е85 - км 222+225, с дължина 33.220 км.

Етап 3 – от км 222+225 до км 330+682, с дължина 108.460 км и включва:

- **Участък 6:** от път Е85 до път П-51, км 222+225 – км 265+800, с дължина 43.575 км
- **Участък 7:** от път П-51 до път П-49, км 265+800 – км 300+250, с дължина 34.450 км

- **Участък 8:** от път П-49 до АМ „Хемус“ (А-2) Белокопитово, км 300+250 – км 330+682, с дължина 30.435 км.

В основната си част трасето по алтернатива В1А се припокрива с трасето по алтернатива В1. Отклоненията на проектната алтернатива В1А спрямо алтернатива В1 са в следните участъци:

- южно от защитена зона „Студенец“;
- северно от защитена зона „Деветашко плато“;
- южно от трасето на В1 при пресичане на защитена зона „река Янтра“, при км 221+250 до км 227+000;
- северно от трасето на В1 при с. Водица от км 251+500 до км 259+500 и южно от трасето на В1 при с. Ковачевец, от км 260+000 до км 263+000;
- северно от трасето на В1 при с. Макариополско, от км 306+500 до км 310+000.

И за двете алтернативи на предлаганото трасе се предвижда използването на утвърдена технология за изграждане на автомагистрала и конструкция на пътната настилка за категория на движение „много тежко“.

Основните строителни работи, които ще се изпълняват при изграждането на автомагистрала са:

- Разчистване на площадката;
- Отнемане на хумуса;
- Изкопни работи – земни и скални;
- Насипни работи – пътна основа от натрошен камък;
- Полагане на основните пластове на настилка;
- Асфалтови работи;
- Отводнителни работи – поставяне на дренажни тръби, полагане на бетон за заустване на дренажи, подложен бетон, арматура, направа на облицовки на окопи, сглобяеми елементи;
- Изграждане на големи съоръжения – мостове, тунели, пътни възли, надлези, подлези;
- Изграждане на малки съоръжения – водостоци, подпорни стени от армонасипи и др.;
- Реконструкция и изграждане на елементи от техническата инфраструктура, собственост на други ведомства;
- Биологична рекултивация на откоси;
- Ландшафтно оформление;
- Пътни принадлежности – ограничителни системи за пътища, информационни табели, елементи на ИТС (Интелигентна транспортна система);
- Сигнализация и маркировка.

Ще бъдат извършени и реконструкции на съоръжения на други ведомства – съществуващи електропроводи, газопроводи, оптични и ТТ-кабели и водопроводи, пресичащи трасето на автомагистралата.

Предвидени са площи за строителни депа, които ще се използват по време на строителството за депониране на излишни земни и скални маси, в т.ч. и земни и скални маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа на магистралата.

Пътното трасе (и по двете предложени алтернативи) не засяга защитени територии (по смисъла на Закона за защитените територии).

Алтернатива В1 засяга следните защитени зони от мрежата Natura 2000 (по смисъла на Закона за биологичното разнообразие):

- защитени зони за опазване на дивите птици – BG0002102 „Деветашко плато“, BG0000240 „Студенец“ и BG0002109 „Васильовска планина“;

- защитени зони за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна – BG0000240 „Студенец“, BG0000610 „Река Янтра“, BG0001036 „Български извор“ и BG0000615 „Деветашко плато“;

Алтернатива В1А на трасето преминава периферно по границата на защитена зона BG0002109 „Васильовска планина“ за опазване на дивите птици като засяга малки участъци от нея, а част от предвидените съоръжения засягат защитени зони BG0000610 „Река Янтра“ и BG0001036 „Български извор“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, инвестиционното предложение е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони. След преценка на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, съгласно която инвестиционното предложение има вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони BG0002102 „Деветашко плато“, BG0000240 „Студенец“, BG0002109 „Васильовска планина“, BG0000610 „Река Янтра“, BG0001036 „Български извор“ и BG0000615 „Деветашко плато“, и дадени съгласно чл. 39, ал. 5 от същата Наредба указания, е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на инвестиционното предложение (ИП) върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

поради следните мотиви (фактически основания):

1. В доклада за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда и е направен анализ на очакваните въздействия от реализацията на инвестиционното предложение върху околната среда и здравето на хората. Въздействието на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, с малък териториален обхват, с незначителен кумулативен ефект, в съответствие с национални и европейски нормативни изисквания, и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда, поради следното:

1.1. Резултатите от прогнозирането за алтернатива В1А по отношение на атмосферното замърсяване във всички населени места в съответните подучастъци при всички етапи, включително при отчетен кумулативен ефект, не отчитат замърсяване на атмосферния въздух в жилищни зони, свързано с надвишаване на нормите.

1.2. Не се очаква негативно въздействие върху количественото и качествено състояние на водите в засегнатата територия. Не се очакват съществени въздействия върху хидроморфологичното състояние на повърхностните водни обекти.

1.3. При спазване на нормативните изисквания въздействието върху земните недра по време на строителството може да се определи като незначително. По време на експлоатацията няма вероятност от въздействие върху състоянието на земните недра. Отрицателното въздействие върху земите и почвите е с локален обхват, оценено със средна степен (по време на строителството) и с ниска степен (по време на експлоатацията).

1.4. Въздействията върху растителния свят при строителството на магистралата ще са в границите на допустимото поради обстоятелството, че новите участъци на трасето в по-голямата си част преминават през обработваеми земеделски земи. Въздействието при експлоатацията на съоръжението е оценено като незначително.

1.5. Инвестиционното предложение няма да окаже значително влияние върху установените животински видове, тъй като се засягат основно антропогенни терени. За минимизиране на фрагментацията на местообитанията са предвидени подходящи смекчаващи мерки.

1.6. Характерът на въздействията на отпадъците при реализацията на ИП, върху компонентите на околната среда, може да се класифицира като пряко и обратимо, с незначителна степен (при спазване на предписанията и нормативната база за управление на отпадъците) и малък териториален обхват.

1.7. При строителството на автомагистралата не се предвижда използване на опасни химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана, както и съхраняване на опасни вещества на строителните площадки. В периода на експлоатацията на магистралата не се предвиждат дейности с опасни химични вещества.

1.8. При изграждане на новото трасе на магистралата, вибрации ще бъдат излъчвани само при работата на определени машини и съоръжения. Пътят в периода на експлоатация не е източник на вибрации.

1.9. Отрицателното влияние върху ландшафта ще е с допустими изменения в типологията му и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Основният тип ландшафт ще остане непроменен, като няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите.

1.10. Степента на въздействието върху обектите на културното наследство е определена като незначителна. Нормалната експлоатация на автомагистрала „Хемус“ няма да създава заплаха за недвижимите културни ценности в непосредствена близост.

1.11. Строителните дейности за доизграждане на магистралата няма да доведат до значима промяна в здравния статус на населението. С новите, по-добри технически параметри на съоръжението (спрямо параметрите на съществуващите в района пътища) ще се избегне увеличаване на шумовите, праховите и токсикохимични емисии, което ще се отрази благоприятно на санитарно-хигиенните условия на околната среда и жизнената среда в населените места в близост до трасето на АМ „Хемус“ и ще подобри профилактиката на възможен здравен риск за населението.

1.12. Резултатите от прогнозирането **при отчитането на кумулативен ефект за алтернатива В1А** не показват кумулиране по отношение на атмосферното замърсяване с въздействията от пресичащите и намиращите се в непосредствена близост до автомагистралата пътища. При успоредни трасета (в трети етап) магистралата ще поеме трафика от съществуващите главни пътища на по-голямо разстояние от населените места. Прогнозираното кумулативно въздействие по фактор шум върху жилищни зони на с. Водица при алтернатива В1А (от автомагистралата и път II-51) не отчита превишение на дневната хигиенната норма на шумовите нива.

1.13. Предвид анализа, проведените огледи, проучвания, изследвания, изчисления и направената прогнозна оценка за въздействието на обекта, са предложени мерки, предвидени да предотвратят или намалят значителни вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки.

1.14. Съгласно заключението на колектива от експерти по ОВОС, основано на принципите за предотвратяване на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие съобразно действащите в страната норми за качество на околната среда, предвидените за реализацията на инвестиционното предложение дейности отговарят напълно на нормативните изисквания на законодателството по околна среда;

2. Автомагистрала „Хемус“ е национален обект съгласно чл. 3, ал. 7 от *Закона за пътищата*. С Решение № 250/25.04.2013 г. на Министерския съвет, републикански път А-2 „София – Ботевград – Шумен – Девня – Варна“ (АМ „Хемус“) е обявен за обект с национално значение.

3. Трасето на АМ „Хемус“ е част от европейската пътна мрежа от връзката с коридор IV на запад до коридор IX. Реализирането на магистралата ще даде

възможност за връзка на източните и западни части на Република България с Трансевропейската транспортна мрежа. АМ „Хемус“ се разглежда като стратегически проект, под чието въздействие се очаква да се ускори процесът на икономическо и социално сближаване на регионално ниво.

4. Изграждането на новото трасе ще осигури бърза комуникация между населените места при значително подобрена сигурност и безопасност на движението, допустимо натоварване на акустичната среда и максимално запазване на обработваемите земи и ценния горски фонд.

5. Извършената **оценка за съвместимостта** на инвестиционното предложение с предмета и целите на засегнатите защитени зони дава възможност за вземане на решение съгласно чл. 39, ал. 12 от Наредбата за ОС. Реализацията на ИП няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в засегнатите защитени зони BG0001036 „Български извор“ и BG0000610 „Река Янтра“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и BG0002109 „Васильовска планина“ за опазване на дивите птици, предвид следните обстоятелства:

5.1. Реализацията на инвестиционното предложение за строителство на АМ „Хемус“ по алтернатива В1А ще окаже незначително въздействие върху структурата и целостта на защитена зона **BG0001036 „Български извор“**. Трасето пресича защитената зона в участъка от км 90+375 до км 91+000 и заема обща площ от 66.723 дка, което представлява 0.25% от територията на защитената зона.

5.1.1. С прилагането на предложените мерки, реализацията на АМ „Хемус“ по алтернатива В1А ще окаже незначително въздействие върху две природни местообитания, предмет на опазване в зоната:

- 91ЕО* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), подтип В. Общата площ от местообитание 91ЕО*, която ще бъде засегната от реализация на ИП по алтернатива В1А е 4.965 дка, което представлява 4.26% от покритието му в защитената зона. Въздействието е оценено като значително, тъй като природозащитното състояние (ПС) на местообитанието в рамките на защитената зона ще бъде променено на „неблагоприятно-лошо“ по Критерий 1. „Площ в границите на зоната“ и по Критерий 2. „Структура и функции“, Параметър 2.1. „Фрагментация в рамките на местообитанието“. С прилагането на мерки, включително и с промяна на обхвата на магистралата, това въздействие ще бъде сведено до незначително, чрез намаляване на засегнатата площ на местообитание 91ЕО от 4.965 дка на 0.813 дка, което е 0.70% от площта на местообитанието в зоната;
- 91МО Балкано-панонски церово-горунови гори. Подтип 1 Континентални (мизийски) смесени дъбови гори. Площта от местообитание 91МО, която ще бъде засегната от реализация на ИП е 8,17 дка, възлизащо на 0,5% от покритието му в зоната. Въздействието се определя като незначително, т.е. засегнатата площ е достатъчно малка, за да не предизвика промяна във функциите на природното местообитание в границите на защитената зона. Въпреки, че ще настъпи незначителна промяна по Критерий 1. „Площ в границите на зоната“, по Критерий 2. „Структура и функции“ промяна няма да има.

5.1.2. По отношение въздействието върху местообитанията на видове, числеността и структурата на популациите им:

- Очакваната загуба на местообитания на видовете **риби**, предмет на опазване в защитената зона варира от 0.46 % до 1.12 % от общата площ на местообитанията в зоната. Въздействието може да се оцени като незначително и предвид временния му характер;
- Незначително по степен увреждане по време на строителството ще има върху потенциални местообитания на видовете **земноводни** - 0.62 % за жълтокоремната бумка (*Bombina variegata*) и 0.37 % за обикновен гребенест тритон (*Triturus karelinii*), за видовете **вълчуги** - 0.88 % за обикновена блатна

костенурка (*Emys orbicularis*) и 0,37% за шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*);

- Очакваната загуба на 0.24 % от потенциални местообитания за видра (*Lutra lutra*) и 0.28 % за пъстър пор (*Vormela peregusna*) се оценява като незначително въздействие.
- Въздействието върху видовете прилепи, предмет на опазване в защитената зона е незначително, тъй като не се засягат пряко убежища на видовете, предмет на опазване;
- Незначително е въздействието върху потенциални местообитания на три вида безгръбначни, предмет на опазване в защитената зона - бръмбар рогач (*Lucanus cervus*) – 0.144 %, голям сечко (*Cerambyx cerdo*)– 0.116 % и буков сечко (*Morimus funereus*) – 0.087 % от местообитанията им в зоната.

5.1.3. Реализацията на АМ „Хемус“ може да предизвика средна степен на **фрагментация** за местообитание 91ЕО, *Triturus karelinii* и *Testudo hermanni*, която с прилагане на смекчаващи мерки може да бъде намалена до незначителна. Незначително по степен, само по време на строителството, ще бъде въздействието върху риби и земноводни (*Bombina variegata* и *Emys orbicularis*), върху бозайници - пъстър пор (*Vormela peregusna*) и видрата (*Lutra lutra*) при р. Калник, местообитанията на която ще бъдат разделени временно от тези по р. Вит. Няма да има фрагментиране на местообитания на прилепи и безгръбначни.

5.1.4. По време на строителството въздействието **смъртност на индивиди** риби, земноводни и влечуги ще се изрази в незначителна степен. Степента на въздействие върху земноводни и влечуги по време на експлоатацията на магистралата е оценена като средна, за което са предложени мерки за намаляване на въздействието. Възможната инцидентна смъртност на мигриращи и местни индивиди на видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, по време на експлоатацията на магистралата се оценява като незначително въздействие. Не се очаква такъв тип въздействие върху видовете безгръбначни;

5.1.5. Строителството и експлоатацията на АМ „Хемус“ няма да доведе до **безпокойство** на всички видове, предмет на опазване в зоната.

5.1.6. Кумулативно въздействие от реализацията на автомагистралата е отчетено само за два вида и е в незначителна степен. Общото количествено въздействие върху местообитанията на южния гребенест тритон (*Triturus karelinii*) ще възлезе на 0.39%, а на пъстрия пор (*Vormela peregusna*) - 0.32%.

5.2. Реализацията на инвестиционното предложение за строителство на АМ „Хемус“ по алтернатива В1А няма да окаже значително въздействие върху целостта и структурата на защитена зона **BG0000610 „Река Янтра“**, тъй като я пресича в малък участък от км 224+465 до км 225+865 чрез премостване и засяга 139.732 дка, което представлява 0.1 % от територията на защитената зона.

5.2.1. По време на строителството на елементите на инвестиционното предложение ще бъдат унищожени площи от следните **природни местообитания**, предмет на опазване в зоната:

- 11.95 дка (0,26%) от площта на природно местообитание 3150 Естествени еутрофни езера с растителност от типа *Magnopotamion* и *Hydrocharition*. Въпреки, че ще настъпи промяна по Критерий 1. „Площ в границите на зоната“, по Критерий 2. „Структура и функции“ промяна няма да има, въз основа на което въздействието се определя като временно и незначително, т.е. засегнатата площ е достатъчно малка, за да не предизвика промяна във функциите на природното местообитание в границите на защитената зона;
- 6,473 дка (0,1%) от площта на природно местообитание 3270 Реки с кални брегове с *Chenopodion rubri* и *Vidention* р.р. Въпреки, че ще настъпи промяна по Критерий 1. „Площ в границите на зоната“, по Критерий 2. „Структура и функции“ промяна няма да има, въз основа на което въздействието се определя

като временно и незначително, т.е. засегнатата площ е достатъчно малка, за да не предизвика промяна във функциите на природното местообитание в границите на защитената зона;

- 4.425 дка (1.95%) от площта на природно местообитание 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco-Brometalia*). Въздействието е определено като значително, което според критериите и параметрите за съответното природно местообитание би променило природозащитното му състояние на „неблагоприятно - лошо“, за което е предложена ефективна мярка за намаляване на засегнатата площ на местообитание 6210 под 1%, като при изграждане на мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“, при км 225+300, обхваща от дясната страна на магистралата по посока нарастващия километраж, да се ограничи до границите на габарита. По този начин въздействието ще бъде сведено до незначително;
- 12.823 дка (0,21%) от площта на природно местообитание 6430 Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс в зоната. Въпреки, че ще настъпи промяна по Критерий 1. „Площ в границите на зоната“, по Критерий 2. „Структура и функции“ промяна няма да има, въз основа на което въздействието се определя като временно и незначително, т.е. засегнатата площ е достатъчно малка, за да не предизвика промяна във функциите на природното местообитание в границите на защитената зона;
- 1.20 дка (1.45%) от площта на природно местообитание 91ЕО* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Въздействието се определя като средно по степен, което според критериите и параметрите за съответното природно местообитание би променило природозащитното му състояние по Критерий 1. „Площ в границите на зоната“ от „благоприятно“ на „неблагоприятно-незадоволително“. Предложена е ефективна мярка за намаляване на засегнатата площ на местообитание 91ЕО* под 1%, като при изграждане на мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“, при км 224+500, обхваща от лявата страна на магистралата по посока нарастващия километраж, да се ограничи до границите на габарита. По този начин въздействието ще бъде сведено до незначително.

5.2.2. По отношение загубата на местообитания на видове и числеността и структурата на популациите им:

- Очакваната загуба на потенциални местообитания на видовете **риби**, предмет на опазване в защитената зона, варира от 0.08 % до 0.29 % от общата площ на потенциалните местообитания в зоната, поради което въздействието се оценява като временно и незначително;
- Временното увреждане по време на строителството на мостовото съоръжение (виадукт) над река Янтра на потенциални местообитания на видове **земноводни** е 0.10 % за червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) и 0.12 % обикновен гребенест тритон (*Triturus karelinii*), което е оценено като незначително въздействие, което след построяването на моста няма да има проявление.). След построяването на виадукта увредените местообитания ще се възстановят, т.к. съоръжението не е в насип, а на колони и въздействието е оценено като незначително;
- Увреждането на потенциални местообитания на видове **влечуги** е временно и възлиза на 0.08% за обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*), 0.06 % за шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), 0.01 % за шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) и 0.09 % за пъстър смок (*Elaphe sauromates*) от общата площ на местообитанията им в зоната, което е оценено като незначително въздействие;

- Очакваната загуба на 0.15 % от потенциални местообитания за видра (*Lutra lutra*), 0.04 %; за лалугер (*Spermophilus citellus*) и 0.1 % за пъстър пор (*Vormela peregusna*) се оценява като незначително въздействие;
- Въздействието върху четири вида безгръбначни и видовете прилепи, предмет на опазване в защитената зона, е незначително.

5.2.3. Реализацията на АМ „Хемус“ няма да предизвика **фрагментация** върху природни местообитания и бариерен ефект за прилепи и безгръбначни животни, предмет на опазване в защитена зона BG0000610 „Река Янтра“. Незначително, само по време на строителството, ще бъде въздействието върху риби, земноводни и влечуги. Незначително е въздействието фрагментация на потенциални местообитания на видрата (*Lutra lutra*) - (0.08%), както пъстър пор (*Vormela peregusna*) (0.49%).

5.2.4. По време на строителството въздействието смъртност на индивиди ще е в незначителна степен за риби, земноводни, влечуги и безгръбначни (*Unio crassus*). Въздействието може да бъде намалено с прилагането на мерки. Експлоатацията на магистралата няма да доведе до смъртност за видовете бозайници, предмет на опазване, тъй като цялото трасе в зоната ще бъде реализирано с мост. За оценената възможност за смъртност на екземпляри от лалугера (*Spermophilus citellus*) по време на строителството е предложена ефективна мярка за смекчаване и елиминиране на въздействието, като при изграждането на мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“, отсечката от км 225+250 до км 225+420 от дясната страна на строителната площадка по посока нарастващия километраж да бъде инсталирана ограда, възпрепятстваща попадането на дребни животни в границите на строителството. Възможната инцидентна смъртност на мигриращи и местни индивиди на видовете прилепи, предмет на опазване зоната, по време на експлоатацията на магистралата се оценява като незначително въздействие.

5.2.5. Въздействие безпокойство може да се прояви само за видовете бозайници пъстър пор (*Vormela peregusna*) и лалугер (*Spermophilus citellus*) и прилепи, и то по време на строителството в незначителна степен. За отстраняването му е предложена мярка, на мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“ от км 225+000 до км 225+750 от дясната страна по посока нарастващия километраж да бъде инсталирана шумозащитна преграда.

5.2.6. Кумулативно въздействие ще има върху всички природни местообитания и видове, предмет на опазване в зоната, които ще бъдат засегнати от АМ „Хемус“ по алтернатива В1А. То е в незначителна степен, тъй като за всяко една от отнетите площи от засегнатите природни местообитания, въздействието ще е под 1%. За някои видове риби, за шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) и ценагрион (*Coenagrion ornatum*) кумулативното въздействие ще бъде временно, само по време на строителството, и върху площ малко над 1% от местообитанията им, но след приключване на строителството, местообитанията им са с висока степен на възстановяване.

5.3. Реализацията на АМ „Хемус“ по алтернатива В1А ще засегне пряко в обхвата на трасето площ от 333.555 дка, което представлява 0.07 % от територията на защитена зона BG0002109 „Васильовска планина“. Трасето на автомагистралата пресича защитената зона в периферен участък от км 88+250 до км 91+250 в северозападната ѝ част, поради което няма да бъде нарушена структурата ѝ. Трасето на магистралата няма да засегне елементи на ландшафта и ключови местообитания, значими за миграцията и естественото разпространение на видове птици, предмет на опазване в зоната.

5.3.1. Оценената загуба на потенциални и ефективни местообитания на 8 вида птици, предмет на опазване в зоната, е между 0,003% и 0,239% от представеността на местообитанията им в зоната. Въздействието може да се оцени като незначително за 6 вида и средно за 2 вида – Бял щъркел (*Ciconia ciconia*) и Червеногърба сврачка (*Lanius collurio*), за които са предложени ефективни смекчаващи мерки.

5.3.2. Въздействието унищожаване на индивиди и бариерен ефект по време на строителството, както и по време на експлоатацията, е оценено със средна степен, за което са предложени мерки за намаляването му.

5.3.3. Въздействието безпокойство, което може да доведе до временно прогонване на индивиди е оценено в буфер от 300 м от двете страни на магистралата, и ще бъде намалено до незначително с прилагане на мерки за 8 вида птици, предмет на опазване в зоната, и за още 2 редовно срещащи се вида.

5.3.4. За 12 вида птици, предмет на опазване в зоната, чиито местообитания се засягат от АМ „Хемус“ по алтернатива В1А ще има незначително кумулативно въздействие по отношение гнездови и/или трофични местообитания, но отнетата площ от местообитанията им ще е под 1%, което се определя като незначително въздействие.

6. Съгласно становища на Басейнова дирекция за управление на водите (БДУВ) - Дунавски район (изх. № 2969/16.05.2014 г.) и БДУВ-Черноморски район (изх. № 04-01-122/2/13.05.2014 г.), инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на екологичните цели и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложи в Плановете за управление на речните басейни (ПУРБ) на Дунавски и Черноморски район.

7. Със становище изх. № 04-09-35/30.03.2015 г. Министерство на здравеопазването дава положителна оценка на доклада за ОВОС по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, тъй като при условия на правилно проведени дейности по доизграждане на АМ „Хемус“ и експлоатиране, не се очаква да се застраши здравното състояние на населението от жилищните територии, които са в относителна близост до автомагистралата.

8. По време на строителството и експлоатацията на автомагистралата не се очаква вредно трансгранично въздействие поради отдалечеността на трасето от границите на Република България.

9. В хода на процедурата по ОВОС са извършени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада по ОВОС с всички приложения към него и са проведени срещи за обществено обсъждане в периода 1-11 юни 2015 г. в общините Ловеч, Ябланица, Луковит, Летница, Тетевен, Угърчин, Плевен, Велико Търново, Горна Оряховица, Павликени, Полски Тръмбеш, Стражица, Сухиндол, Лозница, Бяла (област Русе), Попово, Търговище и Шумен. На обществените обсъждания като цяло са разгледани въпроси по реализацията на ИП, като не са направени възражения срещу осъществяването на намерението. Дискутирани са основно въпроси, свързани с трасето на автомагистралата, предвидените за изградени пътни възли, начина на строителство, прогнозирания трафик, засягането на плодородни земи и обезщетенията на собствениците на земеделски имоти, въздействието върху биоразнообразието (включително ловните видове), качеството на атмосферния въздух, извършването на археологически проучвания, отводняването на магистралата, заустването на дъждовните води и мониторинга на предвидените пречиствателни съоръжения, възстановяването на засегнатата при строителството на АМ общинска пътна инфраструктура. В община Плевен, предвид постъпило писмено становище с искане за съпоставка на трасето на АМ с вариантите на проекта от края на миналия век, са дискутирани въпроси, свързани с направените предпроектни проучвания, разгледаните и анализирани алтернативи за трасето, както и съобразяването на старите съществуващи разработки. На срещата за обществено обсъждане в община Павликени е направено предложение (въз основа на писмено становище на ползватели на земеделски земи, изпратено и до възложителя) да се разгледа възможност за оптимизация на трасето в следващ етап на проектиране, южно от с. Дъскот. От страна на възложителя са предвидени определени технически мерки, заложи в идейния проект, като е изразена готовност при следващите фази на проектиране да се съобразят допълнителни такива, включително за оптимизация на трасето при доказана целесъобразност. На срещата в община Велико Търново е

дискутирана оптимизация на трасето (преместване в посока Велико Търново), предвид важността на проекта за развитието и бъдещето на общината. От страна на възложителя е изразена готовност при проектиране на участъка в следваща фаза да бъде разгледана предложената оптимизация в съответствие с направените препоръки.

На поставените по време на срещите за обществено обсъждане въпроси и на постъпилите писмени становища са дадени отговори и е изразено мнение от страна на представители на екипа от експерти, изготвили доклада за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и ДОСВ и от възложителя.

В рамките на предвидения в Наредбата за ОС едномесечен срок считано от 07.04.2015 г. за достъп на обществеността до доклада за ОСВ, както и в рамките на общественото обсъждане на ДОВОС с ДОСВ по реда на Наредбата за ОВОС не са получени мотивирани писмени становища, попадащи в хипотезата на чл. 39, ал. 10 от Наредбата за ОС, респ. чл. 17, ал. 7 от Наредбата за ОВОС.

В изпълнение на изискванията на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС, възложителят е изразил писмено становище по предложенията, препоръките и мненията в резултат на проведеното обществено обсъждане на доклада за ОВОС, като е изложил мотиви за липсата на необходимост от допълване на документацията.

10. Със свое Решение I-2/2015 г. от 15.07.2015 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране:

1. Да се проведат консултации с компетентните органи относно наличието на зони за защита на водите, както и относно наличие на водоползвания с издадено разрешително по *Закона за водите* (ЗВ) в обсега на проектното трасе.
2. В случаите на отсъствие на определени санитарно-охранителни зони (СОЗ) на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване и минерални води, проектите за конкретните участъци да се съгласуват от съответната БДУВ.
3. Да се спазват изискванията на ЗВ във връзка с разрешителния режим за ползване на воден обект при изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти, за водовземане за технологични нужди и с други цели и за заустване на отпадъчни води.
4. В равнинните райони (извън Предбалкана) да се предвиди използването на подходящи асфалтови смеси, устойчиви към повишена температура и налягане.
5. Да се предвиди извършването на проучвания и изследвания за характеризирание на скалите и изкопните маси (включително в зоните, предвидени за преминаване с тунели) по отношение приложимостта им за нуждите на строителството за насипи и за земна основа на пътното платно.
6. Преди началото на строителството да се изготви План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 на *Закона за управление на отпадъците* (ЗУО).
7. Да не се допуска ситуиране на площадки за временно съхранение и депа за строителни отпадъци в границите на I и II пояс на СОЗ на водоизточници.
8. Да се изготвят проекти за шумозащитни съоръжения (екрани-стени) за следните населени места: с. Паскалевец – км 208+250 и с. Дъскот – км 201+250 (етап 2); с. Камен – км 246+750, с. Водица км 257+250 и с. Кръшно – км 289+500 (етап 3).
9. При планиране на строителството, календарният план-график за изпълнение на строително-монтажните работи да бъде съобразен с времевите ограничения и забрани за извършване на строителни дейности в определени участъци, съгласно предвидените мерки в т. IV на настоящото Решение.

10. Преди началото на строителството за съответен етап, местоположението на временните депа за земни и скални маси, които ще се използват на обекта да бъде съгласувано със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответното депо, в съответствие с чл. 19, ал. 1 от ЗУО.

11. Да се изготви транспортна схема на движение на строителната техника. Маршрутите за движение да се съгласуват със съответните общини и кметства.

12. На предвидените площадки за отдых и центровете за управление да се осигури вода за питейно-битови цели, отговаряща на нормативните изисквания от водоснабдителните системи на разположени в съседство населени места или от собствени водоизточници.

13. За целите на наблюдение и контрол на въздействията върху околната среда и здравето на хората да се изготви и съгласува със съответната Регионална инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) и БДУВ План за управление на околната среда (ПУОС) и План за собствен мониторинг.

II. По време на строителството:

1. При разкриване на скални маси при подготовката на трасето преди използване в строежа окачествяването им да се изпълнява в обем и подход, аналогичен на проучване на находища за строителни материали.

2. Преди началото на строителството да се извършат предварителни археологически проучвания за локализиране на всички видими на терена (в обхвата на съответния участък на магистралата) археологически обекти. Да се определят конкретни мерки за опазване на застрашените обекти, включително провеждане на спасителни разкопки.

3. При извършване на строителни дейности, свързани с навлизане в почвения слой, да се провежда наблюдение от археолози.

4. Да се предвидят и изпълнят (при използване на отнетия и депониран хумусен слой) рекултивационни дейности на насипи и откоси на магистралата и на местата за временно депониране на строителни материали и отпадъци от строителството, на площи за заем на земи и почви, и временни строителни площадки.

5. Образуваните отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.

6. Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от *Закона за управление на отпадъците* (ЗУО) въз основа на писмен договор, чл. 19 от ЗУО и в съответствие с Наредба по чл. 22 на ЗУО и да се управляват съгласно изискванията на *Наредбата за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали*.

7. Да се спазват забраните, предвидени в чл. 118а от *Закона на водите* (ЗВ), забраните и ограниченията за дейности в пояси II и III на санитарно – охранителните зони, посочени в Приложение № 2 към *Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно – охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно – битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди* и в заповедите за определяне на СОЗ. В случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване и минерални води, да се съблюдават препоръките на съответната БДУВ.

8. Преди започване на строителството, възложителят да изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на *Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети*, съгласно

приложение № 1 на Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителните мерки в предвидените от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение (обн., ДВ, бр.96/07.11.2008 г.) и да я представи в съответния РИОСВ (РИОСВ-Шумен, РИОСВ-Русе, РИОСВ-Велико Търново и РИОСВ-Плевен).

III. По време на експлоатацията:

1. Да се извършва контрол (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените до автомагистралата населени места. При установяване на наднормено замърсяване с азотни оксиди и други замърсители, причинено от интензивен трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия, да се разработи и прилага система от мерки.

2. Да се провеждат контролни измервания (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на нивата на шум в най-близко разположените жилищни зони, след изграждане на шумозащитните екрани-стени, за оценка на акустичната им ефективност. При установяване на наднормени шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мерки.

3. Да се организира събирането и извозването на отпадъците, генерирани по време на експлоатация на автомагистралата.

IV. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 6 от Закона за опазване на околната среда:

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат
1.	В участъците на премостване на реките, при устоите на мостовите съоръжения преди и след реките, да се предвиди ограждане на пътното платно. Загражденията да бъдат от ситна мрежа (5x5 мм), недопускаща достъпа на животни до директното трасе. Тези участъци да бъдат затревени.	проектиране	Опазване на биоразнообразието.
2.	Осветлението на зоните за почивка да бъде монтирано на по-голямо разстояние от 15 м от обхвата на АМ и на височина най-малко 10 м от земната повърхност.	проектиране	Опазване на биоразнообразието.
3.	Да се проектират допълнителни водостоци в близост до местата, посочени в Табл. № IV-1 към настоящото решение, технологично изпълними в зависимост от теренните условия. Водостоците могат да бъдат правоъгълни със сечение минимум 1.5x1.5 м или тръбни с диаметър минимум 1.5 м. В случаите, когато се налага заустване на канавки във водостоците чрез вертикални шахти, поне една от стените на шахтата трябва да е с наклон, не по-голям от 45 градуса.	проектиране	Опазване на биоразнообразието.

4.	При изграждането на мостовото съоръжение на р. Калник, в границите на защитена зона BG0001036 „Български извор” обхваща магистралата да се ограничи до границите на габарита на десния географски бряг на реката, а на левия географски бряг обхваща магистралата да се ограничи до границите на габарита само от дясната страна на магистралата по посока нарастващия километраж.	проектиране	Намаляване засегнатата площ на местообитание 91ЕО от 4.965 дка на 0.813 дка, което е 0.70% от площта на местообитанието в зоната и въздействието от значително се намалява на незначително.
5.	Да се предвиди изграждане на един правоъгълен водосток 200/200 см, който да бъде позициониран приблизително при км 90+825, по средата на разстоянието между моста на р. Калник и първият тунел.	проектиране	Намаляване на бариерния ефект върху видовете животни, предмет на опазване в ЗЗ BG0001036 „Български извор”.
6.	Да се предвиди изграждане на плътна ограда от двете страни на магистралата в цялата отсечка между моста на р. Калник и тунела (от км 90+600 до 91+036). Оградата трябва да представлява непрекъсната, гладка, вертикална повърхност с височина 100 см над земята, като долният ѝ край е вкопан минимум на 15 см в земята. Тя може да бъде изградена от плоскости (плексиглас, ламарина и др.), подходящи бетонни елементи или ситна мрежа (с отвори по-малки от 0,5x0,5 см). Оградата трябва да бъде позиционирана така, че отворите на водостока да останат извън нея.	проектиране	Намаляване риска от смъртност на индивиди от видовете животни, предмет на опазване в защитена зона BG0001036 „Български извор”, по време на експлоатацията.
7.	Да се предвиди изграждане на кало-масло уловител (съоръжение за механично пречистване на отпадъчни води на принципа на фазовото разслоение и механичното утаяване) в отсечката от км 80+220 до км 86+570 в границите на защитена зона BG0001036 „Български извор”, и заустване на повърхностните води от трасето на АМ в тази отсечка след пречистването им.	проектиране	Предотвратяване на замърсяването на водите на река Вит и запазване на параметрите на местообитанията на водните животни.
8.	При мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра” при км 224+500 от лявата страна на магистралата по посока нарастващия километраж, обхватът да се ограничи до границите на габарита.	проектиране	Предотвратяване унищожаване на местообитание 91ЕО.
9.	При мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра” при км 225+300 от дясната страна на магистралата по посока нарастващия километраж, обхватът да се ограничи до границите на габарита.	проектиране	Предотвратяване унищожаване на местообитание 6210.

10.	От км 225+000 до км 225+750 (при защитена зона BG0000610 „Река Янтра”), от дясната страна на магистралата по посока нарастващия километраж, да бъде инсталирана шумозащитна преграда.	проектиране	Елиминирание на безпокойството на лалугера, пъстрия пор и прилепи в границите на защитената зона.
11.	При реконструкцията на далекопроводите в границите на защитена зона BG0002109 „Васильовска планина” стълбовете да бъдат обезпечени с отблъскващи птиците елементи (сфери, шишове и др.), повдигнати над стълбовете кацалки или изолатори на проводниците в непосредствена близост до стълбовете, съобразно Препоръка № 110 (2004) за намаляване до минимум неблагоприятното въздействие на надземните съоръжения за пренос на електроенергия върху птиците, приета от Постоянния комитет на Конвенцията за опазване на дивата европейска флора и природни местообитания.	проектиране	Елиминирание на риска от смъртност за птици.
12.	Пресичането на деретата при км 227+270, 228+680, 230+285 и 232+695 да стане с мостови съоръжения.	проектиране	Опазване на биоразнообразието.
13.	При проектирането на мостовото съоръжение над р. Вит, от км 89+000 до км 89+500 и от км 90+320 до км 90+500, да се предвиди обезопасяване на трасето (двустранно), с цел предотвратяване сблъсък на птици с преминаващи МПС. Параметрите, конструкцията, материалите и цветовия дизайн за изпълнението на съоръженията да бъдат консултирани на етап проектиране със специалист-орнитолог.	проектиране	Намаляване риска от сблъсък на птици с преминаващи МПС в границите на защитена зона BG0002109 „Васильовска планина”.
14.	Да се използва технически изправна строителна механизация.	строителство	Намаляване на вредните емисии в атмосферния въздух.
15.	Да не се допуска извънгабаритно товарене с насипни материали.	строителство	Ограничаване на праховите емисии.
16.	При сухо и ветровито време да се омократ насипни материали и строителни отпадъци в местата, определени за временното им съхранение.	строителство	Ограничаване на праховите емисии в атмосферния въздух.
17.	Да не се използват материали, съдържащи приоритетни и вредни вещества.	строителство	Опазване на водните обекти.

18.	Употребата на опасни вещества и смеси (горива и масла) да се извършва съгласно мерките за контрол на експозицията, посочени в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба, вкл. мерки при аварийно изпускане или разливи.	строителство	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси.
19.	Да не се допуска депонирането на отпадъци, съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества, генерирани в процеса на строителство в границите на СОЗ, като в случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници за ПБВ и минерални води да се спазват препоръките на съответната БДУВ.	строителство	Опазване на водните обекти.
20.	Да не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителните машини, както и извършването на ремонтни дейности на транспортна техника и машини в района на строителството.	строителство	Опазване на почвите и водите.
21.	Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели.	строителство	Опазване на почви и води.
22.	Отпадъчните петролни масла при аварийна подмяна да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	строителство	Опазване на почви и води.
23.	В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, лицензирана за този вид отпадъци	строителство	Опазване на почви и води.
24.	Отнетия хумусен слой да се съхранява на определените за целта депа и впоследствие да се използва за рекултивация на нарушените терени.	строителство	Опазване на почвите.
25.	В близките до населени места участъци (разположени до 200 м от трасето) строителните дейности да се извършват само в светлата част на деня.	строителство	Ограничаване на шумовото въздействие.

26.	За транспортиране на инертни и строителни материали и извозване на земни и скални маси, в границите на защитените зони да се използват само съществуващите полски пътища и обхвата на изграждащото се трасе.	строителство	Предотвратяване унищожаването на допълнителни площи от природни местообитания и местообитания на видове.
27.	По време на строителството на мостовите съоръжения на р. Калник, на р. Янтра и прилежащите ѝ мъртвици, водните тела да бъдат предпазени от повишаване на турбидността, посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии.	строителство	Елиминиране на риска от смъртност и намаляване загубата на потенциални местообитания за видове риби, предмет на опазване.
28.	По време на строителството на мостовото съоръжение (виадукт) над защитена зона BG0000610 „Река Янтра“, отсечката от км 225+250 до км 225+420 от дясната страна на строителната площадка по посока нарастващия километраж да бъде инсталирана ограда, възпрепятстваща попадането на дребни животни в зоната на строителство.	строителство	Елиминиране на риска от смъртност на дребни животни.
29.	В границите на защитените зони да не се разкриват строителни площадки, временни депа, временни пътища и паркинги за строителната механизация и транспортните коли извън обхвата на магистралата.	строителство	Предотвратяване усвояване на допълнителни площи и унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове, вкл. птици, предмет на опазване в защитените зони.
30.	Ландшафтното оформяне на трасето и рекултивацията на нарушени терени да става само с местни видове.	строителство	Запазване характера на растителността и недопускане на чужди и инвазивни видове.
31.	Подготвителните работи по оформяне на трасето на магистралата в границите на защитените зони да започват преди или след размножителният сезон на повечето животински видове, който е от 1 април до 30 юни .	строителство	Намаляване риска от смъртност за видове животни, включително птици, предмет на опазване в защитените зони.
32.	Всички изкопни дейности в речните корита при км 89+250 (р. Вит), км 90+600 (р. Калник), км 106+400 (р. Каменица), км 121+000 (р. Катунешка или р. Мирьова), км 166+250 (р. Осъм), км 177+600 (р. Ломя) и км 224+600 (р. Янтра и прилежащите и мъртвици), да бъдат провеждани извън размножителния период на рибите – от 1 април до 15 юли .	строителство	Намаляване въздействието върху речните екосистеми, в т.ч. загуба на хайвер, смъртност на личинки и малки на консервационно значими видове риби.

33.	Да не се допуска преминава с транспортна строителна техника през бродове на реките (р. Вит; р. Калник; р. Каменица; р. Катунешка или р. Мирьова; р. Осъм, р. Ломя, р. Калник, р. Янтра и прилежащите ѝ мъртвици) по време на размножителния период на рибите - от 1 април до 15 юли.	строителство	Намаляване въздействието върху речните екосистеми, в т.ч. загуба на хайвер, смъртност на личинки и малки на консервационно значими видове риби.
34.	Да не се допуска депониране на инертни материали в речните корита, миене на транспортна и строителна техника в реките и мъртвиците.	строителство	Намаляване въздействието върху речните екосистеми, в т.ч. загуба на хайвер, смъртност на личинки и малки на консервационно значими видове риби.
35.	Да не се допуска унищожаване на гнездото на белия щъркел на разклона за с. Торос, с GPS координати 43°03'27,57 и 24°14'32,67, находящо се извън обхвата на трасето на магистралата.	строителство	Запазване гнездото на белия щъркел.
36.	Да бъдат маркирани точно маршрутите за подходите към строителните обекти.	строителство	Опазване на биоразнообразието и местообитанията.
37.	Да се предвиди периодично почистване на пътните отводнителни съоръжения.	експлоатация	Ограничаване на праховите емисии. Опазване на водите.
38.	Да се поддържа състоянието на отводнителните системи по протежението на трасето, попадащи в СОЗ и на пречиствателните съоръжения към тези системи – кало-масло уловители, пясъчни филтри и лагуни, които да се ситуират извън СОЗ. Да се осигурява почистване на водоплътните изгребни ями при площадките за отдих и обслужване на АМ „Хемус“.	експлоатация	Опазване на водни обекти
39.	Организацията отговаряща за поддържането на пътното платно да осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл. 12, т. 2 на ЗУО.	експлоатация	Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда
40.	Да се поддържа проходимостта на съоръженията (водостоци, проходи и др.) и оградите.	експлоатация	Опазване на биоразнообразието.

Таблица IV-1. Локализация на мерките спрямо проектираното трасе на алтернатива В1А.

Участък		Допълнителни водостоци
От км	До км	
79+300	88+200	при км 80+250, 80+750, 81+000, 81+300, 82+400, 82+850, 83+800, 84+250, 85+700, 86+400, 87+000, 88+200
90+825	92+000	при км 90+825
92+200	93+200	при км 93+000

93+560	93+830	при км 93+700
94+410	94+800	при км 94+650
96+910	100+350	при км 97+900, 98+300, 100+100
101+500	102+000	при км 101+750
103+550	103+950	при км 103+700
104+300	105+150	при км 104+900
105+450	106+230	при км 105+850
106+520	107+600	на всеки 200 м
109+100	109+750	при км 109+400
110+400	111+120	при км 110+600
113+600	115+100	при км 113+850, 114+400, 114+650
118+700	118+900	при км 118+800
121+170	123+660	при км 122+500, 122+750, 123+000, 123+250
123+870	124+480	при км 124+250
124+820	125+400	при км 125+100
126+340	127+200	при км 126+800
127+550	128+550	при км 126+800
129+550	131+000	при км 129+900, 130+500
132+550	133+300	при км 133+000
135+250	136+300	при км 135+400, 136+000
137+450	137+800	при км 137+650
149+750	150+500	на всеки 200 м
151+900	152+600	при км 152+000 и при км 152+500
167+450	168+200	при км 165+600 и при км 168+100
172+500	173+800	на всеки 200 м
186+600	187+300	при км 186+850
187+700	188+100	при км 187+800
191+200	191+400	при км 191+300
199+500	200+500	при км 199+900
206+000	207+300	при км 206+600
226+000	234+600	на всеки 200 м
252+500	256+000	на всеки 200 м
264+500	265+700	на всеки 200 м
279+000	280+000	на всеки 200 м
280+600	283+300	на всеки 200 м
286+200	287+500	на всеки 200 м
315+200	316+500	на всеки 200 м
317+000	318+300	на всеки 200 м

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно Министерството на околната среда и водите (МОСВ) във възможния най-ранен етап.

На основание чл. 99, ал. 8 от Закона за опазване на околната среда решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 /пет/ години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

При промяна на възложителя новият възложител съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда задължително трябва да уведоми МОСВ.

При констатиране неизпълнение на условията и мерките в решението по ОВОС виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението по реда на Административнопроцесуалния кодекс (АПК) в 14-дневен срок от съобщаването му.

На основание чл. 60, ал. 1 от АПК от възложителя Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” в МОСВ е внесено искане с вх. № ОВОС-9/29.06.2015 г. за допускане на предварително изпълнение на решение по ОВОС на инвестиционно предложение за „Доизграждане на АМ „Хемус” (Ябланица-Белокопитово)” – в частта за Етап 1 – включващ участъци 1 и 2 – от Ябланица до пресичането с път II-35 (Никопол - Плевен - Ловеч - Троян - Кърнаре), с приблизителна дължина 59 км (Решението).

След като разгледах искането на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти”, в което подробно се мотивира защита на особено важен държавен и обществен интерес, свързан със своевременното изпълнение на инвестиционното предложение, намирам, че същото се обосновава с наличие на следните съображения и предпоставки:

Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (НКСИП) е създадена с изменение в Закона за пътищата през 2011 г. Компанията е държавно предприятие, подчинено на министъра на регионалното развитие и благоустройството. Основната цел на НКСИП е успешно и ефективно финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма”, автомагистрала „Хемус” и автомагистрала „Черно море”.

Трасето на автомагистралата е част от Европейската пътна мрежа от връзката с коридор IV на запад до коридор IX в близост до Велико Търново. Реализирането на магистралата ще даде възможност за връзка на източните и западни части на България с Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Към момента в експлоатация са участъците „пътен възел „Яна” – околоръстен път на София – Ябланица” и „с. Белокопитово – Шумен – Варна” с обща дължина около 170 км. Неизградената част е с дължина около 252 км. АМ „Хемус” се разглежда като стратегически проект, под чието въздействие се очаква да се ускори процесът на икономическо и социално сближаване на регионално ниво. Изграждането ѝ ще окаже влияние върху регионалните икономики на три от районите за планиране на България – Северозападен, Северен централен и Североизточен, с благоприятно въздействие върху бизнеса и създаването на нови работни места. Общият брой на населението, което ще се възползва от подобрената инфраструктура е приблизително 2,9 млн. души върху площ от почти 44% от територията на страната.

С допускането на предварително изпълнение на административния акт в частта за Етап 1, ще се ускори процеса на реализация на проекта, за който процедурите за възлагане на строителството са в напреднала фаза. Това е единственият възможен правен механизъм, посредством който ще се гарантира както своевременното и точно изпълнение по договорите за реализация на проекта, така и вменените със закон задължения на НКСИП.

Предварителното изпълнение на административен акт се налага, за да се осигури животът или здравето на гражданите, да се защитят особено важни държавни или обществени интереси или ако от закъснението на изпълнението може да последва значителна или трудно поправима вреда. В конкретния случай предварителното изпълнение на решението по ОВОС на инвестиционно предложение за „Доизграждане

на АМ „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово) – в частта за Етап 1, е необходимо, за да се защитят особено важни държавни и обществени интереси.

Закрилата, качествено и своевременно придвижване на всички лица, ползващи АМ „Хемус“, включително и за превоз на пътници и товари има приоритет пред защитата на интересите на отделни стопански субекти, които евентуално биха били засегнати от това. Предвид важното географско местоположение на страната и членството в Европейския съюз, защитата на обществените интереси, свързани с все по-нарастващите изисквания към пътната инфраструктура на страната, налагат автомагистралите, като част от националната и европейска транспортни системи, да се изграждат, поддържат и управляват качествено и своевременно.

Съгласно чл. 3, ал. 7 от *Закона за пътищата*, автомагистралите са национални обекти. С Решение № 250 от 25.04.2013 г., Министерският съвет на Република България обявява републикански път А-2 „София – Ботевград – Шумен – Девня – Варна“ (АМ „Хемус“) за обект с национално значение и за национален обект, на основание § 5, т. 62 от Допълнителните разпоредби на *Закона за устройство на територията* и § 1 от Допълнителните разпоредби на *Закона за държавната собственост*.

Правната възможност за оспорване на Решението може да доведе до съществено забавяне на процеса на реализация на проекта, тъй като съгласно чл. 90, ал. 1 от АПК при подаването на жалба административните актове не се изпълняват до решаването на спора от съответния орган. От такова закъснение на изпълнението могат да настъпят значителни и/или трудно поправими вреди, свързани с придвижването на всички лица, ползващи АМ „Хемус“, включително за превоз на пътници и товари АМ „Хемус“, като пътно-транспортни произшествия по направлението, нередко съпътствани с жертви.

Имайки предвид изложеното, допускането на предварително изпълнение на решението за конкретното инвестиционно предложение, се налага именно с цел да се осигури защита на особено важни държавни и обществени интереси, свързани с осигуряване на качествена и безопасна транспортна връзка по направлението и с изпълнение на поетите ангажименти от Република България като страна-членка на Европейския съюз.

В тази връзка допускането на предварително изпълнение на Решението е необходима обезпечителна мярка с оглед осигуряване на изпълнението на административния акт.

За изясняване на обществения интерес, Докладът за ОВОС на инвестиционното предложение, заедно с всички негови приложения, в т.ч. Докладът за оценка на степента на въздействие (ДОСВ), са били обществено достъпни в сградата на НКСИП (София 1618, бул. „Цар Борис III“ № 215, ет. 9) и на интернет страницата на Компанията - <http://www.ncsip.bg/>, както и в сградата на МОСВ, като ДОСВ е бил достъпен и на интернет страницата на МОСВ - <http://www.moew.government.bg/>.

Хартиени екземпляри и електронни копия на ДОВОС, заедно с всички негови приложения, в т.ч. ДОСВ са предоставени от възложителя в общинските администрации на общините Плевен, Луковит, Ябланица, Тетевен, Угърчин, Ловеч, Летница, Павликени, Сухиндол, Велико Търново, Горна Оряховица, Полски Тръмбеш, Попово, Стражица, Търговище, Шумен, Лозница и Бяла, както и в административните сгради на РИОСВ – Плевен, РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ – Русе и РИОСВ – Шумен.

Заинтересуваната общественост е информирана за мястото, датата и часа за провеждане на срещите за обществено обсъждане, чрез публикувани обяви на интернет страницата на НКСИП – www.ncsip.bg, в два национални и седем регионални вестника (в-к „Монитор“, в-к „Телеграф“, в-к „Н. Глас“, в-к „Посоки“, в-к „Екип 7“, в-к „Бряг“, в-к „Заря“, в-к „Новини“ и в-к „Борба“), както и чрез прессъобщение за всички национални медии, публикувано на интернет страницата на МРРБ.

Отделно от това, всяка от 18-те общини също е извършила уведомяване на населението, чрез поставяне на обява в сградата на съответната община, удостоверено с подписване на протокол от длъжностно лице от общинската администрация.

Срещите за обществено обсъждане са проведени в периода 01 - 11.06.2015 г. и обхващата 18-те общини определени от МОСВ. Обсъжданията се състояха на датите, местата и часовете, в съответствие с графика оповестен от НКСИП.

Срещите за обществено обсъждане са преминали с проявен обществен интерес, вкл. медиен, като са проведени с продължителност в зависимост от конкретния интерес и при определения дневен ред. На всички присъстващи са предоставени информационни материали – брошура за проекта и информационен бюлетин.

По време на срещите заинтересованата общественост е изразила своето мнение, включително за важността на проекта за развитието, както на конкретните общини, така и на регионите, и че бизнеса разчита на неговото осъществяване. Зададени са конкретни въпроси, на които представителите на възложителя, проектантските екипи и колектива от независими експерти, разработили ДОВОС и ДОСВ, са дали конкретни отговори на място. Не са изразени възражения от заинтересованата общественост срещу реализацията на проекта, както устно по време на самите срещи, така и в писмена форма (преди срещите, по време на срещите или след тях). Описаните обстоятелства са обективирани в изготвените протоколи от определените длъжностни лица със заповед на кмета на съответната община, които са изпратени заедно с присъствените списъци и писмените становища, с писмо с изх. № 1920 / 17.06.2015 г. на НКСИП до МОСВ.

По отношение на направените препоръки и предложения, включително за местоположение на трасето на автомагистралата в конкретни участъци и изграждане на допълнителни съоръжения възложителят счита, че са разгледани и изпълнени необходимите и възможни към момента технически решения.

Предвид изложеното, намирайки за основателно искането на възложителя, както и че са налице предпоставките на чл. 60, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс,

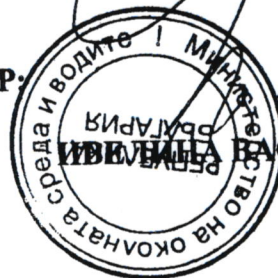
РАЗПОРЕЖДАМ

Допускам предварително изпълнение на настоящото решение, с цел защитата на особено важен държавен и обществен интерес.

Разпореждането подлежи на обжалване пред Върховния административен съд по реда на АПК в тридневен срок от съобщаването му.

Дата: 24.07.15г.

МИНИСТЪР:



ИВЕЛИЦА ВАСИЛЕВА