РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

София 1000, ул. "У. Гладстон" 67, тел.: 940 6000, факс: 986 48 48

Р Е Ш Е Н И Е

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 1-1/2008 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* и във връзка с чл.31 от Закона за биологичното разнообразие, и чл.39, ал.13 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми и проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитени зони*

О Д О Б Р Я В А М

Осъществяването на инвестиционно предложение: „Строителство на автомагистрала (АМ) "Струма" (Долна Диканя – Кулата)" и пътните възли - *за участък М2* - от км 305+220 до км 330+590,62 **по кафяв вариант**; *за участък М3* - от км 330+590,62 до км 361+000 по **кафяв вариант,** от км 361+000 до км 363+500 по **вариант лилав пунктир** и от км 363+500 до км 367+150 по **оранжев вариант**; *за участък М4* – подучастък Благоевград – п.в. Крупник - от км 367+150 до км 373+000 по **зелен вариант** и от км 373+000 до км 381+108 по **червен вариант,** подучастък след п.в. Крупник – от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) по **лилав (тунелен) вариант**, подучастък до с. Долна Градешница - от 398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) по **вариант кафяв пунктир;** *за участък М5* - от км 401+000 до км 404+500 по **вариант лилав пунктир,** от км 404+500 до км 408+000 по **кафяв вариант,** от км 408+000 до км 410+500 по **вариант лилав пунктир,** от км 410+500 до км 422+800 по **зелен вариант** и от км 422+800 до ГКПП Кулата по **кафяв вариант**

Възложител: Фонд "Републиканска пътна инфраструктура"
Седалище: гр.София 1000, пл."Македония" № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Разглежданият участък от АМ"Струма", започва при км 305+220 при с. Долна Диканя и завършва приблизително при км 439+000 при ГКПП "Кулата". Общата дължина на отсечката е около 133-135 км (различна при различните варианти на трасе). Пътното трасе се развива в направление север-юг, като съвпада или е успоредно на съществуващия главен републикански път I-1 (Е79). Инвестиционното предложение

предвижда изграждане на четирилентово пътно платно с характерна за магистралите междинна разделителна ивица и ленти за аварийно спиране.

Отсечката от АМ „Струма", предмет на инвестиционното предложение е разделена на следните участъци: М2 – пътен възел (ПВ) Долна Диканя – Дупница; М3 – Дупница – Благоевград; М4 – Благоевград – Кресна, с подучастъци Благоевград – с. Крупник и с. Крупник – с. Долна Градешница (в района на Кресненско дефиле); М5 – Кресна – ГКПП Кулата. За отделните участъци са разработени вариантни решения, както следва:

М2 е разработен в четири варианта: **син** от км 305+220 до км 326,890 (с дължина 21,67 км), минава успоредно (главно от западна страна) на съществуващия път I-1, предвижда тунел 680 m при с. Делян преди с. Дяково се слива с Червен вариант и свършва пред съществуващия пътен тунел на гр. Дупница; **червен** от км 305+220 до км 326+802 (с дължина 21,582 км), минава успоредно (главно от западна страна) на съществуващия път I-1, обхожда с. Долна Диканя от запад и с. Делян от изток, с. Дяково от изток, преди с. Дяково се слива със Син вариант и свършва пред съществуващия пътен тунел на гр. Дупница; **оранжев** от км 324+890 до км 328+807 (с дължина 3,900 км) отклонява се от Червен вариант при км 20+000 и обхожда Дупница от запад чрез тунел с дължина около 3,0 км, включва се към Зеления вариант от участъка М3 - в чертите на гр. Дупница, като избягва свлачищната зона, в която са изградени сега тунелите при Дупница и **кафяв** от км 305+220 до км 324+000 (с дължина 18,780 км), минава успоредно (главно от източна страна) на съществуващия път I-1, обхожда с. Долна Диканя от запад и с. Делян от изток, с. Дяково от изток и с. Блатино от запад.

М3 е разработен в три варианта: зелен от км 326+158 до км 366+852 (с дължина 40,694 км) преминава през Дупница, след това западно от с. Джерман, с. Усойка, с. Слатино, с. Мурсалево, гр. Кочериново, между с. Бяло поле и с. Рилци, като се включва в околовръстния път на Благоевград, варианта е развит по левия бряг на р.Джерман и главно от западната страна от съществуващия път I-1; **оранжев** от км 326+158 до км 366+852 (с дължина 40,694 км), като до км 332+467 съвпада изцяло с зелен вариант, а след него е развит изцяло по нов терен – в началото по десния бряг на р. Джерман до с. Бобошево, и вляво от р. Струма, като след с. Драгодан преминава по десния й бряг, от км 336+400 до км 342+000 варианта е развит изцяло в сервитута на съществуващия газопровод; **Кафяв** от км 324+000 до км 366+500 (с дължина 42,5 км) оформя далечен обход на Дупница, като включва подвариант - кафяв пунктир, който избягва пресичането на жилищни зони до с. Бобошево и е проектиран по левия бряг на (сравнително близо до) р. Джерман. След Бобошево тангира западно по жп линията, преминава западно от с. Мурсалево по левия бряг на Струма включва няколко подварианта за обхождане на Благоевград. Един от подвариантите пресича вододайната зона южно от кв. "Струмско" на Благоевград. Всички подварианти се събират в края на М3 при км 366+500;

М4 е разработен в осем варианта: Червен - предвижда автомагистралния път да премине успоредно на р. Струма чрез удвояване на съществуващия път I-1от Благоевград до Крупник. След Крупник е предложено магистралата да се помести в Кресненското дефиле, като се търси подходящо място чрез засичане в скатовете на планината. Вариантът тангира по контура на природния резерват "Тисата", като засяга само буферната му зона; **Зелен** - в началото започва с тунел, а след km. 371+000 се покрива напълно с червения вариант - до началото на Кресненското дефиле при с. Крупник. След Крупник вариантът влиза в серия от къси и средни тунели, вкл. и под западната част на резервата "Тисата", не пресича коритото на река Струма, а само на по-големите й западни

притоци, където се предвиждат излизания от тунелите и преминаване над тях с мостове; **Син** - предлага запазване на съществуващия I-1 и използването му, като се предвиждат изграждането на няколко моста и къси тунели; **Алтернативни варианти А и В (източно от Кресненското дефиле)** предвидено е преминаване по нов терен – източно от Кресненското дефиле с повишаване на нивелетата на пътя над 750 м. Включва прокарването на няколко тунела с голяма дължина, на големи мостове, на подпорни съоръжения и големи по обем изкопи и насипи; **Кафяв** - предвижда развитие на магистралата в участъка ѝ между Благоевград и Крупник по съществуващия път, но в началото с по-малък от зеления вариант тунел. След км 383+000 магистралата навлиза в Кресненското дефиле и се движи по реката. Предложени са подварианти, предвидени са навлизания към скатовете, много съоръжения, вкл. високи насипи и дълбоки изкопи; **Зелен - алтернативен вариант** с дължина 29,41 км, който се отнася само за частта от М4 в зоната на Кресненското дефиле между Крупник и Долна Градешница. Варианта предвижда изместване на трасето в посока около 4 km на изток спрямо дефилето изисква повишаване на нивелетата от 300м до 642,5 (респ. 645,0 m) в най-високата част от участъка и слизане на около 145 m в района на Долна Градешница. Предвид пресечения терен се предвижда почти непрекъсната редица от съоръжения – мостове и тунели (общо 18,29 km); **Зелен пунктир – алтернативен вариант** с дължина 31,32 km - премества трасето в източно с. Влахи, респ. източно от буферната зона на "Тисата" и не я засяга. Предвижда много съоръжения, вкл. дълги тунели и наднормени надлъжни наклони (обща дължина 19,9 km).

В допълнението на доклада за ОВОС за участък М4 в района на Кресненско дефиле са разгледани допълнително пътни подварианти – **син и лилав**. Тези варианти започват от км 382+000 (южно от Крупник) и покриват частично трасето на зеления вариант (предложен в основния доклад за ОВОС за доразработване) от началото на М4 до км 392+663. Развити са главно като тунели, които до км 393+300 са по идентична ситуация и нивелета, след което се разделят на двата подварианта. Синият подвариант включва два тунела с дължина съответно 11300 и 650м, като се включва в дирята на кафявия вариант при км 396+650 източно от гр. Кресна. Лилавия подвариант предвижда изграждане на един тунел с дължина 13300м, като при км 397+800 се включва към кафяв пунктир, западно от Кресна.

<u>М5 е разработен в три варианта с подварианти:</u> Зелен – от км 393+500 до км 439+176 (с дължина 45,676 км), като преминава източно от р.Струма, успоредно на съществуващия път. След км 16+000 до Сандански е проектиран в единен коридор с жп линията и съществуващия път I-1; **Червен** – от км 393+500 до км 440+395 (с дължина 46,895 км) - обхожда гр. Кресна от изток, след което преминава по западния бряг на р. Струма приблизително до гр. Сандански. От км 8+400 до км 13+500 и от км 14+600 до км 25+000 е разположен в сервитута на газопровода за Р Гърция. Представена е "червена алтернатива", прехвърляща трасето след с. Ново Делчево през с. Припечене, пресича Струма, като в района на с. Марино поле червената алтернатива се слива с червения вариант; **Кафяв вариант** – от км 393+500 до км 440+500 (с дължина 57,00 км) - преминава с къс тунел под част от резервата "Тисата". Излиза източно от Кресна (подвариант-пунктир пресича гр. Кресна и м. Моравска) Предложени са алтернативи по десния бряг на Струма след km 417+000, които предвиждат няколко пресичания на коритото на реката. На около 2 km пред границата вариантите се събират.

Различните варианти на трасе на АМ „Струма" засягат пряко или са в непосредствена близост до следните защитени зони: по Директива 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна - „Острица" с код BG 0001375, „Витоша" с код BG 0000113, „Конявска планина" с код BG 0000298, „Верила" с код BG

0000308 „Зона Скрино" с код BG 0001013, „Орановски пролом – Лешко" с код BG 0001022, „Кресна – Илинденци" с код BG 0000366, „Рупите-Струмешница" с код BG 0001023, „Среден Пирин – Алиботуш" с код BG 0001028 и по Директива 79/409/ЕИО за опазване на дивите птици – „Бобошево" с код BG 0002107, „Кочериново" с код BG 0002099, „Кресна" с код BG 0002003 и „Рупите Струмешница" с код BG 0002098.

Някои от разгледаните варианти на трасе засягат или минават в непосредствена близост до защитени територии и буферните им зони, както следва: резерват „Тисата", защитена местност „Моравска", природна забележителност „Момина скала".

Поради следните **мотиви (фактически основания):**

1. В представения доклад за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда и са оценени евентуалните въздействия при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение. Заключението на експертите по ОВОС е, че въз основа на извършения анализ и оценка, следва да се одобри осъществяването на инвестиционното предложение при изпълнение на предложените мерки, като изграждането на АМ "Струма" между Долна Диканя и ГКПП Кулата е екологически допустимо, ако се направи по-целесъобразна комбинация от предложените варианти, което няма да доведе до негативни въздействия върху компонентите на околната среда.
2. При избора на трасе на АМ "Струма" са използвани критерии, с които се цели осигуряването на: алтернативен на магистралата първокласен път; ненарушаване и неналагане изместване трасетата на съществуващите комуникации – ж.п. линия, газопровод; заобикаляне на населените пунктове; недопускане на наднормени замърсявания на въздуха и влошаване на акустичната обстановка; ненарушаване на вододайни зони и неунищожаване на водоизточници (вкл. на минерални води); незасягане на защитени зони; минимално засягане на качествени земеделски земи и територии с доказани природни богатства; възможности за обвързване с наличната и проектна транспортна инфраструктура.
3. Въз основа на изложената информация в доклада по чл. 34 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* и използваните критерии за степента на въздействие на инвестиционното предложение върху защитени зони, реализацията на предложението може да бъде одобрена, тъй като:

3.1 Като приложение към доклада (въз основа на писмени указания от МОСВ) е представен доклад за оценка на съвместимостта с предмета и целите на опазване в защитените зони намиращи се в близост или засягащи се от инвестиционното предложение, включително за изграденият участък от АМ „Струма" – М1 София – Долна Диканя. 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 горната Наредба, като е:

- направена подробна характеристика на инвестиционното предложение за реализация на Автомагистрала «Струма». Взет е предвид териториалния обхват, обема, мащаба на инвестиционното предложение със защитените зони, които се засягат по време на строителството и експлоатацията на магистралата.
- направена характеристика на плановете, проектите и инвестиционните предложения, които могат да имат неблагоприятни кумулативни въздействия в съчетание с инвестиционното намерение.

- извършена оценка на възможните преки въздействия върху засегнатите местообитания и видове, предмет на опазване в зоните (унищожаване, фрагментация и смъртност), включително и на косвените като влошаване на качеството на съседни на трасето на магистралата местообитания поради пресушаване.
- извършена оценка на комбинираните въздействия: унищожаване и/или увреждане на местообитания и видове (увреждането вследствие прогонване и безпокойство на индивиди; фрагментиране и изолиране на местообитания; прекъсване на екотони и достъпа до ключови местообитания; замърсяване на природните местообитания); прекъсване на миграционни биокоридори за видове с тесен фронт на миграция; връзка между местообитанията от двете страни на трасето и обмен на генетичен материал); смъртност на индивиди.
- оценено всяко въздействие от реализацията на проекта върху всеки тип местообитание и вид, които са предмет на опазване във всички засегнати защитени зони.

3.2 Предложени са конкретни смекчаващи и възстановителни мерки за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху местообитанията и видовете, предмет на опазване в тях.

3.3 Описана е степента на въздействие на всяко едно от алтернативните решения на инвестиционното предложение върху защитените зони, засегнати от него, включително и върху свързващите ги биокоридори.

3.4 Оценена е ефективността на алтернативните варианти, вкл. и нулевата алтернатива, върху предотвратяване или избягване на значителните въздействия.

3.5 Направено е заключение за липса на необходимост от прилагане на чл. 33 на ЗБР, доколкото са налице изпълними алтернативи позволяващи избягването на значително увреждане на предмета на опазване в защитените зони при спазване на задължителни мерки за намаляване на въздействията;

3.6 Препоръчаният алтернативен вариант в района на резерват "Тисата" е допустим при реализирането на условията, посочени в доклада и предвидените в заключението мерки.

4. По време на изготвяне на доклада са проведени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС и са проведени десет срещи за обществено обсъждане. В резултат са представени протоколи от обществените обсъждания, писмени становища на заинтересувани лица, в т.ч. и становището на възложителя, по предложенията, препоръките, мненията и възраженията.
5. Въз основа на предложени, в резултат от общественото обсъждане в гр. Кресна, други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение в участък М4, подучастък с. Крупник – с. Долна Градешница (в района на Кресненско дефиле), ФРПИ е възложило допълнение към доклада за ОВОС. Осигурен е обществен достъп до допълнението към доклада (вкл. оценката за съвместимост) и са проведени две срещи за обществено обсъждане. В резултат са представени протоколи от обществените обсъждания, писмени становища на заинтересувани лица, в т.ч. и становището на възложителя, по предложенията, препоръките, мненията и възраженията.
6. Със свое Решение № I-1/2008 г. Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране:

1. За участък М2 от автомагистралата:

1.1 краят на препоръчания кафяв вариант да се промени, като се проучи възможността за включване при с.Блатино или при с. Джерман.

1.2 При техническа възможност да се предвиди избягване преминаването над съществуващият жп тунел за с. Делян.

2. За участък М3 да се предвиди:

2.1 отдалечаване на трасето на автомагистралата от коритото на р.Джерман и р. Струма в източно направление, като се следва следата на лилав пунктир. В зоната между селата Джерман и Усойка при възможност следата да се доближи до трасето на зеления вариант.

2.2 комбиниране (обвързване) на кафявият вариант с оранжевия, в участъка на km 355+000 – 358+000 – северно от с. Бяло поле и кариерите около него.

2.3 изместване на трасето извън кариерите при km 350+000 – 352+000 "Кочериново" в посока изток, като се доближи до трасето на жп линията.

3. За участък М4:

3.1 За подучастък Благоевград – Крупник да се проучи възможността за комбиниране (обвързване) на зеления и червения вариант при км 372+830. Да се направят подобрения в следващата фаза на проектиране, като:

- трасето на пътя се отдалечи от коритото на р. Струма;
- се подобри по възможност габаритът на препоръчаното трасе.
- се възстанови и подобри старият път между Крупник и Железница с цел поемане на местния трафик;
- се използват елементи от проектното решение на кафявия вариант.

3.2 За подучастък Крупник – Кресна (района на Кресненско дефиле):

- успоредно с разработването на лилав (тунелен) вариант, да се търсят възможности за неговото подобряване и достигане до възможно най-добър - екологодопустим, технически осъществим и икономически целесъобразен вариант;
- да се проектира с приоритет трасето в подучастъка, с цел предотвратяване оставането му на „нулев вариант" при влезли в експлоатация други отсечки на автомагистралата;
- при всички изходи да се планира строителство на мостови съоръжения без стъпване на земната повърхност, да се предвидят съоръжения срещу падането на отпадъци от платната върху земната повърхност, както и съоръжения, предотвратяващи изливането на течности (горящи и негорящи от платната към земната повърхност);
- технологичният достъп за машините по време на строителство и експлоатация от съществуващия път да се съгласува с дирекция „НСЗП" при МОСВ, въз основа становище на авторите на изготвената оценка за съвместимост с предмета и целите на защитената зона, с предвиждане на интензивна рекултивация след строителството
- всички изходи на тунелите да бъдат планирани така, че да са едновременно най-близо до съществуващия път и да не се налага общата дължина на изходите да е над 250 метра. При създаване на други аварийни изходи от тунелите, да се предвиди излизането им на нивото на сегашният път.
- да се предвиди изграждането на шахтите на вентилационните отвори да става от тунела към повърхността, като не се създават технологични пътища до вентилационните отвори.

- при възможност да се продължи до с. Долна Градешница за сметка на скъсяването на участък М5, с което няма да се изключат за бъдещото проучване и проектиране варианти, аналогични на представените "алтернативи", източно от Кресненското дефиле и "Тисата".
- да се заложат възможности (респ. запазят подходящи терени) за бъдещо развитие на пътни възли в двата края на подучастъка

4. За участък М5 да се предвиди:

4.1 трасето от Ново Делчево до Ново Кономлади да се проектира на изток от сегашния път, като при възможност да не се засягат застроителните граници на с. Левуново и с. Ново Делчево;

4.2 При пресичане на Марикостиновското поле да не се навлиза по на запад от сегашното трасе. В тази отсечка да се предвидят шумозащитни стени на западната страна на платното, както и стени, за предотвратяване попадането на костенурки върху пътя.

5. С цел опазване от неблагоприятни въздействия върху защитените зони за опазване на дивите птици и биокоридори, важни за опазване на дивите птици по протежение на трасето на автомагистрала Струма (Река Джерман и Струма, Струмяни, Рибарници Благоевград, Разливи на р. Струма между Мурсалево и гара Кочериново, Долна Диканя – Спански ливади):

5.1 оградните съоръжения в близост до влажни ливади да се планират с по-ситна мрежа в основата (допълнителна мрежа с по-малко око), с цел опазване от излизане на новоизлюпени птици на ливадния дърдавец на пътното платно;

5.2 да се предвиди изграждането на шумоизолиращи прегради по границата със защитените зони с цел избягване на прякото безпокойство и смъртността на птици – защитена зона "Кочериново" BG0002099 (магистрален участък М3) и Рупите BG0002098 (магистрален участък М5);

5.3 за защитена зона "Кресна BG0002003 (магистрален участък М4) да се извърши проучване и картиране на гнездата на късопръстия ястреб и земеродното рибарче по поречието на реката с цел проектиране на пътното трасе на повече от 300 метра от тях.

6. Да се проектират (с цел изграждане на) многовидови надлези/подлези за опазване на следните ключови видове:

6.1 мечка между село Делян и разклона за село Тополница - 1 брой надлез.

6.2 вълк между разклона за село Тополница и язовир Дяково и между язовир Дяково и разклона за село Дяково – 2 броя подлези.

7. Да се проектират необходимият брой многовидови проходи под мостовете на реки, постоянни или сезонни притоци на р. Струма и мостовете над р. Струма между село Мурсалево и село Кулата .

8. Да се проектират на всеки 200 метра, ако няма друго подходящо многофункционално съоръжение, тръби (под трасето) за преминаване на костенурки.

9. Да се проектират прегради за спиране попадането на костенурки върху платното. Дължината и местоположението им да бъдат в посочени в т.8 на настоящото решение отсечки извън застроените територии.

10. При проектирането на трасето на автомагистралата и съоръженията към него, да не се допуска засягане на зони за защита на водите – най-вътрешния пояс на санитарно-охранителните зони (СОЗ) на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване на населението и минерални води. В случаите, когато такива зони не са учредени, проектът на трасето да бъде съгласуван с директора на БД „Западнобеломорски район".

11. В случай на засягане от трасето на автомагистралата и съоръженията към него на зони за защита на водите - среден пояс на СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване на населението и минерални води, да се предвидят съоръжения за задържане на течни замърсители, изтекли в случаи на аварии на МПС. В случаите, когато такива зони не са учредени, проектът на трасето да бъде съгласуван с директора на БД „Западнобеломорски район".
12. Да се изяснят количествата и местата за захранване с вода (включително за питейно-битови нужди) при строителството на пътя.
13. Да се предвидят допълнителни съоръжения (канали, водостоци и др.),така че пресичаните от магистралата съществуващи напоителни и отводнителни полета, респ. мелиорирани в миналото обработваеми земи, да се запазят и да могат да се използуват пълноценно.
14. Да се предвиди изграждането на отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води. Да се представи информация за местата на заустване в БД „Западнобеломорски район", РИОСВ – София и РИОСВ – Благоевград
15. Да се предвиди пресичането на дерета, канали, малки водоеми да се реализира чрез премостване.
16. Да се предвиди колекторните съоръжения за повърхностните води да бъдат оборудвани с подходящи филтри и пречиствателни съоръжения, които да гарантират пречистване на водите до степен, отговаряща на категорията на водоприемника река Струма.
17. В участъците на автомагистралата, които са около и в близост до населени места, да се предвидят подходящи съоръжения за шумозащита.
18. Проектните решения за всички участъци от автомагистралата да осигуряват възможно най-пълно оползотворяване на изкопните земни маси при направата на изкопи и насипи.
19. Да се определят подходящи места за разполагане на площадки за временно съхранение на изкопни земни- и земно скални маси, хумусна пръст и отпадъци. При необходимост от депониране на излишни земни маси извън определения за строителство терен, да се извършат необходимите процедури по определяне на подходящи площадки.
20. Да се изготви схема за събиране, временно съхраняване и транспортиране на отпадъците, образувани при строителството и експлоатацията на обекта, която да отговаря на нормативните изисквания по управление на отпадъците.
21. Да се извърши съгласуване на окончателното пътно трасе (по съответни участъци) със съответните служби на БДЖ с цел създаване на възможности за бъдеща модернизация на железницата.
22. След изготвяне на проектните решения за участъка от магистралата в района на резервата "Тисата", същите да се представят в МОСВ

II. Преди започване на строителството:

23. Да се извърши преместване на костенурки от трасето на магистралата в отсечката между с. Блатино и Дупница (само за кафява алтернатива) и отсечката от с. Ново Делчево до с. Ново Кономлади.
24. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни от БД „Западнобеломорски район" и/или съответното „ВиК" дружество за необходимите количествата вода при строителството на пътя.
25. Да се представи необходимата документация в БД „Западнобеломорски район" за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти в съответствие с чл.46, ал.1, т.1, б."б" от Закона за водите.

26. Да се сключи договор с лицензирана фирма осигуряваща почистването на химическите тоалетни.

27. Да се съгласуват местата на евентуалните депа от земни и скални маси, като се проучи възможността депонирането да се извърши в кариери с изчерпан ресурс, открити рудници (като напр. Ораново) и др.

28. Да се предприемат действия за сключване на писмени договори с лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл.12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.

Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград в срок до един месец след сключването им.

29. Да се съгласуват с кметовете на общините, през чиято територия преминава трасето на автомагистралата, съгласно чл. 18, ал. 2 от Закона за управление на отпадъците, маршрутите за транспортиране, съоръжението за третиране на отпадъците и мерките за фирмен контрол по управление на отпадъците, които ще се образуват при изграждането и експлоатацията на обекта.

30. Да се изготви и съгласува със съответните компетентни органи проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС). Съгласуваният план да се представи в МОСВ (дирекция „НСЗП"), РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград.

31. Да се изготви План за собствен мониторинг на водите, въздуха и почвите. Планът да предвижда и при пускане в експлоатация:

31.1 извършването на периодичен контрол на състоянието (замърсеност и дебит) на повърхностните води и на водоотвеждащите съоръжения (проводимост) – пътни канавки, водостоци и др.

31.2 при пускане в експлоатация и периодично след това (на всеки 5 години) измерване на концентрацията на атмосферните замърсители и шум около населените пунктове и там, където има отделни жилищни сгради.

Планът да се съгласува с БД „Западнобеломорски район", РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград. Съгласуваният План да се представи в ИАОС за утвърждаване.

32. Да се изготви ландшафтно-устройствен проект, включващ проект за озеленяване, в който да се предвиди използването местни растителни видове, адаптивни към условията и невнасящи дисхармония в ландшафтите и озеленяване по подходящ начин на отворите за преминаване на диви животни. Проектът да се съгласуват с РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград.

33. Да се изготви и съгласува със съответните компетентни органи проект за техническа и биологична рекултивация, съгласно Наредба №26/02.10.1996г. *за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт*, като се осигури оползотворяване на хумусния слой. Проектът:

33.1 да бъде съобразен с изискванията на Наредба №1/12.01.2004г. *за борба с ерозията и свлачищата в горския фонд и строежа на укрепителни съоръжения*, за участъците от автомагистралата, където има потенциална опасност от възникване на ерозионни и свлачищни процеси;

33.2 да включва още: повлияни и ерозирали терени по време на строителството и експлоатацията на отделните участъци от трасето; площадките за временно съхранение на строителни материали и хумусния слой. Съгласуваният проект да се представи в РИОСВ - София и РИОСВ - Благоевград.

III. По време на строителството и преди въвеждане в експлоатация:

34. При започване на строителните работи в отделните участъци на автомагистралата писмено да се уведоми съответната РИОСВ - гр. Благоевград и гр. София.

35. Да не се допусне разширяване на обхвата на строителните работи и съответните замърсявания извън определените граници на строителния обект.

36. Да не се допусне намеса по какъвто и да е строителен начин (вкл. обслужващи пътища и депониране на скални и земни маси) в границите на прилежащите на трасето на АМ защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

37. Да не се извършва базиране на строителна техника, респ. изграждане на служебни пътища и складове, в и в близост до защитени територии, по смисъла на Закона за защитените територии.

38. При установяване на обекти (следи от обекти) на културното и историческо наследство, да се преустановят на съответното място строителните работи и се сигнализират съответните компетентни органи (музеите в София, Дупница, Благоевград).

39. Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.

40. Да се осигури монтирането на подходящи места на химически тоалетни, които да бъдат използвани при строителството на отделните участъци от трасето на автомагистралата.

41. Образуваните отпадъци от обекта да се предават, въз основа на писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл.12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.

42. Да се представят в РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград копия от издадените разрешителни за водовземане и/или ползване на воден обект.

43. Да се представи в МОСВ, РИОСВ – София и РИОСВ – Благоевград, съгласуван със съответните Общински комисии за защита от бедствия и аварии План за действие при аварийни ситуации. В плана да се:

43.1 предвидят мерки за намаляване на отрицателните последици и ликвидиране на аварийни ситуации при аварийни разливи на опасни вещества.

43.2 създаде система за отстраняване на последствия от аварийни разливи в околопътното пространство.

43.3 осигури своевременно уведомяване на съответните компетентни органи, в т.ч. съответната РИОСВ и БД „Западнобеломорски район", за аварийни разливи и технически възможности за отстраняване на разливите и възстановяване на средата.

IV. По време на експлоатация и извеждане от експлоатация:

44. За предпазване на сблъсък на птици всички мостови съоръжения да бъдат осигурени с шумозащитни и светлозащитни мерки - полимерни полутунели с достатъчни за проветряване отвори.

45. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при необходимост да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на противошумни огради, залесяване и др.

46. Отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл.12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.

Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград в срок до един месец след сключването им.

47. Да не се допуска необезопасено складиране на сол, луга и други препарати за зимно обезопасяване на пътя в обхвата на санитарно-охранителни зони на питейни и минерални водоизточници и в близост до открити водни течения.

V. Мерките по чл.96, ал.1 т.6 от Закона за опазване на околната среда

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
1.	След отлагане на проектното трасе да се предвиди извършването на ново теренно обхождане с участието на специалисти по флора, фауна и археология, които да оценят съответно необходимостта от преместване на растителни видове, които трябва да се запазят, най-подходящите места от оставянето на отвори за преминаване на диви животни, необходимостта от специален надзор за опазване на археологически и културни паметници	проектиране	редуциране на контраста между урбанизиран и природен ландшафт, ограничаване на релефни и ландшафтни диспропорции
2.	Да не се засягат: - права на физически лица на безвъзмездно водопотребление за собствени потребности; - предоставени индивидуални права чрез разрешително за водовземане и ползване на воден обект; - водни обекти, предоставени за общо водовземане и ползване и принадлежащите земи към тях; - естественото състояние на леглата, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици;	проектиране	предотвратяване на неблагоприятни въздействия върху водни обекти и във връзка със законодателството по води
3.	Да се предвиди изграждане на дефрагментиращи съоръжения при наличието в непосредствена близост до съоръжението (до 50 метра) на път или друга инфраструктура.	проектиране	намаляване на неблагоприятното въздействие върху животинския свят
4.	Да се проведе подробен инструктаж сред участниците в строителните и експлоатационни дейности с цел предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района.	преди започване на строителството	намаляване на неблагоприятното въздействие от човешкото присъствие и строителните дейности върху растителния и животинския свят
5.	При преместването на костенурки от трасето на магистралата, да се съблюдава изпълнението на следните изисквания – ако не се огражда района на строителство събиране от минимум 300 метра ивица, в периода май – юли, изпозлване на обучении да търсят миризма кучета, пускане веднага в близки подходящи местообитания (НАТУРА 2000 зона) или задържане в специални загражадения и пускане около магисталата след приключване на строежа.	преди започване на строителството на отделните участъци на трасе	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.23 от настоящото решение
6.	Да се изготви план за управление на отпадъците и се осигури неговото ежегодно актуализиране.	преди започване на строителството	недопускане замърсяване на района

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
7.	При изграждането на многовидови надлези за опазване на мечка, да се съблюдава изпълнението на следните параметри на надлезите: 1. Инжинерни изисквания – широчината – 70-80 метра, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението с височина 2 метра, наклон до 25-30 градуса, входове зад прегражданите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, засаждане на върху съоръжението на групи храстии дебелина на почвата 0,6 метра, неосветен; 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 200 метра периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, минимум 30 % открити поляни (благорпиятни условия за костенурки, ограничено човешко присъствие (ако има съществуващо застрояване – рекултивация), навеждащи фуниеобразно съоръжения за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност), липса на осветителни тела	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.6.1 от настоящото решение
8.	При изграждането на многовидови подлези за опазване на вълк, да се съблюдава изпълнението на следните параметри на подлези: 1. Инженерни изисквания – височина минимум 4 метра, широчина минимум 15 метра, съотношение (широчина х височина)/дължина >1.5, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението, входове зад прегражданите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, превишаване на входа на съоръжението над нивото на повърхността извън него (избягване на наводняване), дъното на подлеза – пясък. 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 200 метра периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, минимум 30 % открити поляни, ограничено човешко присъствие и липса на строежи и пътища, навеждащи фуниеобразно съоръжения за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност), липса на осветителни тела.	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.6.2 от настоящото решение
9.	При изграждането на многовидови проходи под мостовете на реки, постоянни или сезонни притоци, да се съблюдава изпълнението на следните параметри на проходите: 1. Инженерни изисквания – височина минимум 5 метра, широчина минимум по 2 метър сухи хоризонтални ивици от двете страни на водното тяло, сухата ивица влиза във водата със скосени страни от 45% към водното тяло, повърхността на сухата ивица – почва или пясък позволяващи развитие на растителност (ивицата съставена от бетонни корита дълбоки 30см. запълнени с пясък или почва), изход на ивицата задължително на нивото на сухите брегове извън съоръжението, входове зад прегражданите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението, мократа част на съоръжението следва да може да побира цялото средно водно количество характерно за най-многоводния месец без да се заливат сухите ивици, лиспа на прагове над речното дъно.	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.7 от настоящото решение

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
9.	2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 30 метра периметър, недопускане ново застрояване на периметър 150 метра от него, както и фрагментиране повече от 25 % на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, минимум 30 % открити поляни, ограничено човешко присъствие, навеждащи фуниеобразно съоръжения за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност.	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.7 от настоящото решение
10.	При изграждането на тръбите за преминаване на костенурки, да се съблюдава изпълнението на следните параметри: 1. Инженерни изисквания – диаметър минимум 1.5 метра при кръгъл профил и 1 метър при квадратен профил, лек наклон от централната ос на магситралата към периферията с цел отводняване минимум1 градус, изход 10-15 см над нивото на външната повърхност без вертикален праг (наклон до 30 градуса) с цел недопускане наводняване, при кръгла тръба дъното запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица, входове зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението. 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 10 метра периметър на съоръжението, недопускане ново застрояване на периметър 100 метра от него, както и фрагментиране повече от 25 % на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, ограничено човешко присъствие, навеждащи фуниеобразно съоръжения за малки животни (насипи, плътно засадена растителност.	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.8 от настоящото решение
11.	При изграждането на прегради за спиране попадането на костенурки върху платното, да се съблюдава изпълнението на следните им параметри: 1. Инженерни изисквания – височина минимум 30 сантиметра плътна, гладка (бетон, дърво), вертикална трайна преграда отвън към магистралата, от магистралата навън наклонена 30-45 градуса наклон повърхност, ако е стена да е проектирана така, че да не се набира вода, да бъде вкопана поне на 15 сантиметра, ако са адаптирани странични водостоци стената им водеща извън магистралата да е скосена, а вертикалната част да е по посока отвън към магистралата. 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – да не се допуска обрастване на вертикалната стена или нейното подкпоаване от води и др. отдолу.	по време на строителството	Изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.9 от настоящото решение
12.	Да се осигури редовно омокряне при разкъртване и товарене на стара настилка, на местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци, на временните пътища за достъп.	по време на строителството	предотвратяване запрашаването на района при движение на моторните превозни средства и намаляване неорганизираните емисии на прах

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
13.	Да се осигури запазването на хумусния пласт при строителството на отделните участъци на автомагистралата.	по време на строителството	опазване на хумусния пласт и във връзка с проекта за рекултивация
14.	Да се осигури покриването с хумус и укрепването биологически на нескалните откоси на изкопите и насипите в отделните участъци от трасето.	по време на строителството	предотвратяване на ерозионни процеси и във връзка с проекта за рекултивация
15.	При строителството на отделните участъци от АМ да не се допуска провокиране на склонови процеси на като свлачища, срутища и пр. (напр. при масови взривявания, подсичания и др.)	по време на строителство	предотвратяване на критични ситуации и недопустими въздействия върху околната среда
16.	Строителните работи в зоните намиращи се близо до населените пунктове и отделните къщи около трасето, да се извършат през светлата част на денонощието.	по време на строителство	предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда, в т.ч. минимизиране на запрашаване и др. замърсяване.
17.	Да не се допуска извънгабаритно товарене на МПС с насипни товари и без покритие.	по време на строителство	предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда, в т.ч. минимизиране на запрашаване и др. замърсяване.
18.	При полагане на асфалтови настилки да не се допуска подгряване на битумни смеси след приключване на съответните дейности	по време на строителство	намаляване на емисиите на органични вещества в околната среда
19.	Да не се допускат разливи на горива и ГСМ.	по време на строителство и експлоатация	предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда
20.	Да се осигури непрекъснат контрол върху провежданите строителни работи и върху използваните машини и съоръжения. Да не се допуска работа на строителна и транспортна техника на празен ход и извънгабаритно товарене на транспортни средства с насипни материали.	по време на строителството	недопускане на аварийни и кризисни ситуации в рамките на площадката, в т.ч. увеличаване на емисиите на въглероден оксид, сажди и др. вредни вещества
21.	Да се осигури поставянето на двойно еластични огради в участъците от пътя, преминаващи над водни обекти	по време на експлоатацията	предотвратяване на разливи във водни обекти при аварийни ситуации
22.	Да се осигури периодичен преглед на съоръженията около пътното платно. При необходимост да се предприемат необходимите мерки за осигуряване на нормалната им експлоатация.	по време на експлоатацията	осигуряване на пропускателните им възможности (относно води) и гарантиране възможностите за преминаване на диви животни

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
23.	Да се осигури наблюдение на състоянието на крайпътната растителност, особено на ефекта от озеленителните мероприятия, като особено внимание се обърне на пътните откоси. При необходимост да се вземат допълнителни мерки (смяна, допълнителни озеленителни работи и пр.). Да се предвиди гаранционен срок от мин. 2 години за доказване на ефекта от осъществяването на проектите за озеленяване.	по време на строителството и експлоатацията	предотвратяване възникване на ерозионни процеси и във връзка с проекта за рекултивация
24.	Да се осигури своевременно почистване и рекултивиране на площадките за временно съхраняване на насипни строителни материали и строителни отпадъци.	след приключване на строителните работи	предотвратяване на недопустими въздействия и замърсяването на околната среда
25.	Да се води отчет на отпадъците, съгласно изискванията на Наредба №9/28.09.2004г. *за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публичния регистър на издадените разрешения, регистрационните документи и на закритите обекти и дейности.*	по време на експлоатацията	изпълнение изискванията на нормативната уредба по отпадъци

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

Допуска се предварително изпълнение на Решението на основание чл. 60 от Административнопроцесуалния кодекс, предвид защита на безспорен държавен и обществен интерес с оглед опасността от осуетяване реализирането на инвестиционното предложение от национално значение, включено в Оперативна програма „Транспорт".

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението в 14-дневен срок от постановяването му по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

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 в решението по ОВОС виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

Дата: 15.01.2008 г. **МИНИСТЪР:**

(ДЖЕВДЕТ ЧАКЪРОВ)