



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № ...30..... - ПР /2011г.

**за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху
околната среда**

На основание чл. 93, ал. 1 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1, чл. 8, ал. 1 и във връзка с чл. 7, ал.3 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 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) и представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал.1 и 2 от Наредбата за ОС

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Обходен път на гр.Бургас-I-ви етап от км 0+000 до км 4+577 (от км 230+700 на път I-9, „Сарафово-Бургас” до км 493+550 на път I-6 „Ветрен-Бургас”), локални платна и реконструкция на засегнатите от строителството съоръжения на съществуващата инженерна инфраструктура”, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

възложител: Агенция „Пътна инфраструктура”, БУЛСТАТ BG000695089, с адрес: гр.София -1000, бул. „Македония” № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение е за изграждане на част от обхода на гр. Бургас за провеждане на движението от западна и северна България към ГКПП “Малко Търново” и курортите, южно от Бургас и включва изграждане на участъка между път I-9 “Сарафово-Бургас” /км 230+700/ до път I-6 “Ветрен-Бургас” /км 493+550/.

Идейният проект е разработен за габарит Г/20 с пътно платно - 20,00 м; размер на лентите за движение - 2 x 3,75 м x 2; средна разделителна ивица -2,00 м; банкети - 2x 1,50 м.

Тъй като територията, заключена между път I-9, път I-6 и обходния път, е предвидена за смесена многофункционална зона с обекти за обществено обслужване, административно обслужване, търговия, малки частни предприятия, озеленяване и отдых, се предвижда изграждане на локали на обходния път, обвързани с вече утвърдените локали на път I-6 и I-9. Предвидените локални платна представляват продължение на съществуващите като в района на възела ще се ползват и като шлюзове. Общата им ширина е 7,5 м, двупосочни, от двете страни на трасето, отделени от директното трасе със зелена ивица -2 м.

От изграждането на обходния път ще се наложи изместване и реконструкция на следните инженерни съоръжения:

- Преместване на електропроводи 20 kV, с обща дължина 950 м.
- Преместване на телефонни кабели, с обща дължина 258м;
- Преместване на оптични кабели, с обща дължина 1965м;
- Преместване на водопроводи: В.З. СТ 273 – 35м; Н.З.СТ 600 - 35м; СТ 300 - 35м; ЕТ 300 – 317м.

Трасето на обходния път ще пресича съществуващи водопроводи СТ 89, СТ 630 и СТ 250, за които не се налага изместване, а само рехабилитация

За трасето са разработени общо четири варианта – “син”, “червен”, “син - II”, и “червен – II”:

Трасето на пътя по варианти “син” и “червен” започва непосредствено след пресичането на Атанасовско езеро от път I-9 при км 230+700, а краят е при селскостопански надлез при км 493+550 на път I-6. Връзката с път I-9 ще се осъществи чрез пътен възел тип “тромпет”, а връзката с път I-6 чрез пътен възел тип “пълна детелина”. Предложените първоначално за разглеждане два варианта за трасе – син и червен, които съвпадат до км 1+160, засягат при пътен възел I-9 защитена територия по смисъла на ЗЗТ - поддържан резерват „Атанасовско езеро”, обявен със Заповед № 601 от 12.08.1980 г. и прекатегоризиран със Заповед № 392 от 15.10.1999 г. на МОСВ. Допълнително са внесени за разглеждане два варианта, означени като син вариант II и червен вариант II, които граничат със защитената територия, но не я засягат.

За реализацията на инвестиционното предложение се предлага усвояване на максимално 306,324 дка за син вариант II и 325,308 дка за червен вариант II, което включва габарита на пътя, необходимите площи за сервитути и максимално необходимите площи за варианти на изграждане на пътен възел тип „Тромпет” за връзка с път I-9 и пътен възел „Пълна детелина” за връзката с път I-6.

Вариант “Син”

Началото на трасето започва при км 230+700 на път I-9 преди края на Атанасовското езеро, като следва съществуващата лява крива. Веднага след края на езерото с две последователни криви трасето се насочва в западна посока по следата на селскостопански път, като го следва до км 2+100. При км 0+516,41 се предвижда изграждане на пътен възел тип “Тромпет” за връзка с път I-9. Директната връзка посока София и индиректната връзка посока Бургас преминават над трасето на обходния път с пътен надлез. Предвижда се и втори вариант на възел в този район, който е със свободна схема предвид изготвената картограма на транспортното натоварване за този пункт, съгласно която в направленията Бургас-София и София-Бургас се очакват до 190 автомобила в денонощие. След пътния възел пътят се насочва с дясна крива в северозападна посока, обхождайки от юг съществуващия водоем “Изгрев” на минимално разстояние 218 м. При км 3+200 с лява крива оста на пътя се насочва към съществуващия селскостопански път, който пресича път I-6 със стоманобетонен надлез. Предвижда се пресичането да стане в непосредствена близост до съществуващото съоръжение, като същото трябва да бъде разрушено. Връзката с път I-6 се осъществява с пътен възел тип “Пълна детелина” в района на км 4+080. Трасето на обходния път по този вариант преминава през зоната по “Натура-2000” с код BG 0000270–Атанасовско езеро в южния край на границата ѝ. Дължината на синия вариант е 4460 м.

Вариант “Син” – II

При този вариант се избягва навлизането в съществуващия резерват “Атанасовско езеро”. Това се постига чрез две последователни хоризонтални криви съответно с R=380м и R=340м, които обхождат резервата и отклоняват трасето в южна посока. При км 0+670,32 се предвижда изграждане на пътен възел тип “Тромпет” за връзка с път I-9 или прилагане на варианта на възел със свободна схема. Връзката с път I-6 се осъществява с пътен възел тип “Пълна детелина” в района на км 4+175,74. Трасето на обходния път по този вариант преминава през зоната по “Натура-2000” с код BG 0000270 – Атанасовско езеро, в южния край на границата ѝ. Дължината на вариант “Син” - II е 4671.26.

Вариант "Червен"

До км 1+160 трасето съвпада със синия вариант. След пътният възел трасето се насочва с дясна крива в северозападна посока, обхождайки от север съществуващия водоем "Изгрев". Трасето преминава на минимално разстояние 135 м от най-близкия водоем. При км 2+780 с лява крива оста на пътя се насочва към съществуващия селскостопански път, който пресича път I-6 с надлез. Предвижда се пресичането да стане в непосредствена близост до съществуващото съоръжение, като същото трябва да бъде разрушено. Връзката с път I-6 се осъществява с пътен възел тип "Пълна детелина" в района на км 4+080. Трасето на обходния път по този вариант преминава също в южния край на границата на зоната по "Натура-2000", но с около 800 м по-навътре (на север). Дължината на червения вариант е 4836 м.

Вариант "Червен" - II

При този вариант се избягва навлизането в съществуващия резерват "Атанасовско езеро". Връзката с път I-6 се осъществява с пътен възел тип "Пълна детелина" в района на км 4+566,11. Трасето на обходния път по този вариант преминава също в южния край на границата на зоната по "Натура-2000", както при вариант "червен". Дължината на вариант "Червен" - II е 5061.63 м.

Предпочетен е вариант „Син - II”, който граничи, но не засяга защитената територия - поддържан резерват „Атанасовско езеро”.

Инвестиционното предложение представлява разширение на обект, който попада в обхвата на Приложение № 1 на ЗООС. Съгласно чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС, предвидените с инвестиционното предложение дейности подлежат на процедура по преценяване на необходимостта от извършването на ОВОС.

Инвестиционното предложение попада в обхвата на чл. 31, ал. 1 на Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС, обн. ДВ бр.73/2007 г.)* и подлежи на процедура по оценка за съвместимостта по реда на глава трета от нея.

Извършената проверка за допустимост по чл. 40 ал. 2, във връзка с чл.12, ал. 2 и ал. 4 от *Наредбата за ОС* показва, че инвестиционното предложение е допустимо по двата допълнително внесени варианта, син вариант II и червен вариант II, по отношение режима на поддържан резерват „Атанасовско езеро”, както и спрямо режима на защитена зона BG0000270 „Атанасовско езеро” за опазване на дивите птици, определен със заповедта за обявяването ѝ.

След преглед на представената документация и на основание чл. 40 ал. 3 от горесцитираната *Наредба за ОС*, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че реализацията на инвестиционното предложение по **синия вариант II, няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в описаните защитени зони.

МОТИВИ:

I. Характеристики на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка, и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:

1. Изпълнението на проекта ще има социално-икономически и екологични ползи чрез извеждане извън града на транзитния трафик, влизаш към момента в гр. Бургас от северна посока по път I-9 към път I-6 на юг и ограничаване на натоварването на

градската улична мрежа от транзитен трафик, ограничаване на задръстванията в градската улична мрежа и постигане на безопасност на транспортните потоци.

2. Трасето на пътя засяга няколко подземни и надземни комуникационни линии-оптични кабели, тт кабели, ВиК и въздушни електропроводи – 20 кV, които ще бъдат допълнително предпазени или преместени, за което има предварително съгласуване със съответните ведомства.
3. Изместването и реконструкцията на инженерните мрежи на други ведомства ще се осъществява по традиционни строителни техники и технологии, гарантиращи високо качество на строително-монтажните работи и сигурност при експлоатация на съоръженията.
4. В процеса на строителство и експлоатация не се налага ползване на повърхностни или подземни води, както и не се налага издаване на разрешителни за ползване на воден обект. Не се пресичат повърхностни водни тела, нито се налага корекция на такива.
5. Изместването и реконструкцията на инженерните мрежи на други ведомства, съпътстващи обходния път, не са свързани с водоползване и дейности в повърхностни водни обекти както по време на строителството, така и при тяхната експлоатация.
6. Генерираните по време на строителството строителни отпадъци, както и малки количества битови отпадъци ще бъдат транспортирани до най-близкото депо въз основата на договор с лицензирана фирма и след съгласуване с Община Бургас. По време на експлоатацията на пътя не се очаква генериране на съществени количества отпадъци. Експлоатацията на реконструирания съоръжения на прилежащата на пътя инфраструктура не е свързано с генериране на отпадъци.
7. Не се очаква генериране на опасни отпадъци като отработени масла, отпадъчни нефтопродукти, акумулатори и др., тъй като ремонтът на строителната техника ще се извършва в специализирани сервиси.
8. Изграждането на пътя и извършването на необходимите реконструкции на съществуващи инфраструктурни съоръжения е съобразено с инженерно-геоложките условия в района и не изисква използването на взривни работи.
9. При строежа на пътната отсечка ще се използват материали като плътен полимер модифициран асфалтобетон, непътен асфалтобетон, битумизиран трошен камък, трошен камък с подбрана зърнометрия, трошен камък с непрекъсната зърнометрия, арматура, бетонови блокове.
10. Въздействието по време на строителството върху разположените в близост на трасето урбанизирани територии (складови помещения, автосервиз) ще се изразява в шумово натоварване и дискомфорт през светлата част на денонощието. Не се очаква строителството да окаже въздействие върху населението на гр. Бургас, поради отдалечеността на трасето от жилищни и други сгради и обекти, подлежащи на здравна защита.
11. Инвестиционното намерение по своя характер не предвижда дейности и съоръжения, които могат да доведат до инциденти, застрашаващи значително околната среда или да представляват риск за здравето на населението.

II. Местоположение, в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относителното наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:

1. Инвестиционното предложение е за линеен обект, разположен на територията на областния център - гр. Бургас и е изцяло свързано с изнасянето на транзитния автомобилен трафик извън града. Изграждането на пътя е включено в предвижданията на ОУП на община Бургас.

2. Заедно с локалните платна, сервитутните ивици и реконструкцията на някои засегнати трасета на други инженерни инфраструктури се очаква да се засегнат около 300 дка, които са в землището на гр. Бургас.
3. В близост до проектираното трасе няма съществуващи ограничения, произтичащи от наличие на санитарно-охранителни зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване.
4. Най-близките жилищни сгради се намират на юг от трасето, на отстояние около 700 м (район „5-ти километър“ до съществуващия път I-6). В близост до път I-9, в началото на трасето на около 100 м в северна посока са разположени единствено автомобилен сервиз и складове.
5. В процеса на строителство ще бъдат засегнати селскостопански площи, попадащи в сервитута на пътя и пъгните съоръжения, тъй като трасето минава предимно през земеделски земи и съществуващи черни пътища, като има и урбанизирани територии. По-голямата част от земеделските земи са с основно предназначение ниви и пасища, в които в една или друга степен са настъпили антропогенни изменения в състава на растителната покривка.
6. Не се предвижда засягане на терени извън предвидените имоти в землището на гр. Бургас.
7. Необходимите площи за реконструкция на линейните мрежи ще бъдат включени в парцеларния план на трасето, който се изисква съгласно Закона за устройство на територията.
8. След приключване на строителството се предвижда възстановяване на засегнатите терени въз основа на проект за озеленяване и ландшафтно оформяне с растителност, неразделна част на техническия проект, с който ще се предвиди и подходяща за района растителност по откосите на пътя.
9. Поради близостта на трасето до поддържан резерват „Атанасовско езеро“, избраният «син вариант II», който граничи, но не засяга защитената територия, е единствено възможен за реализиране като най-екологосъобразен и щадящ за района на инвестиционното предложение.

III. Способността за асимилация на екосистемата в естествената околна среда:

1. Предвиденото трасе на обходният път преминава през обработваеми земеделски земи в южната част на защитени зони BG0000270 „Атанасовско езеро“. Ориентиран е в посока изток-запад, като не засяга ключови територии от защитената зона за опазване на дивите птици, като мочурищата и силно преовлажнени ливади, намиращи се в северната и североизточната част, поради което не се очакват значителни преки въздействия върху:
 - основните гнездови местообитания на кафявокрилия огърличник, обикновената калугерица и др. видове птици, предмет на опазване в зоната за птиците;
 - хранителни местообитания на голям брой дъждосвирцови птици, блестящият ибис и бялата лопатарка, както и място за почивка на лебедите, гъските и щъркелите;
 - места, в които по време на миграция и зимуване по-голямата част от водолюбивите птици се концентрират - откритите водни басейни и такива с богата водна растителност в северната част на защитената зона, поради факта, че е най-отдалечената от града и е подложена на многократно по-малък антропогенен натиск и безпокойство.
2. Реализацията на инвестиционното предложение по син вариант II се очаква да засегне пряко хранителни местообитания на птици, включени в стандартния формуляр за зоната в клас земно покритие „друга орна земя“, който съгласно данните е с обща площ в зоната 32 445 дка. При най-голямото засягане на територия с реализация на комбинацията на син вариант II с възел тип “Тромпет” и възел “Пълна детелина” с локални платна, ще се отнемат 306,324 дка от пътя, което представлява 0,94 % от площта на местообитанието в зоната.

3. Въздействието шумово натоварване, което може да доведе до безпокойство и прогонване на видове се очаква да бъде незначително, тъй като разположението на пътя по отношение на водния басейн предполага незначителна контактна площ за проявлението му.
4. Не се очаква замърсяване на водите с последващо влошаване на хранителната база на водолюбивите птици, тъй като към западния бряг на езерото няма вливане на повърхностни води. За опазване на водите на обходния канал на езерото могат да бъдат предприети смекчаващи мерки.
5. Трасето на пътя се намира на значително отстояние от хълмовете в северния край на защитена зона BG0000270 „Атанасовско езеро”, където грабливите птици осояд, черна каня, червена каня, египетски лешояд, полски блатар, степен блатар, ливаден блатар, късопръст ястреб, малък креслив орел, голям креслив орел, царски орел, белошипа ветрушка, вечерна ветрушка, сокол скитник, ловен сокол набират височина по време на миграция.
6. Реализацията на инвестиционното предложение по син вариант II не се очаква да предизвика бариерен ефект върху гнездовите местообитания на саблеклюн, кокилобегач, речна рибарка, които гнездят по дигите на езерото.
7. Не се очаква фрагментиране на местообитанията за хранене на видове като чайка буревестница, жълтокрака чайка и др. видове, които се хранят в обработваемите земи, тъй като трасето на пътя е ориентирано в посока изток-запад.
8. Реализацията на инвестиционното предложение по син вариант II не се очаква да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на защитената зона BG0000270 „Атанасовско езеро” за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна, предвид обстоятелството, че трасето на пътя не засяга:
 - 8.1 природни местообитания, предмет на опазване в защитената зона;
 - 8.2 установени колонии на лалугер и пъстър пор, местообитания на видра, гребенест тритон и жълтокоремна бумка, предмет на опазване в защитената зона;
 - 8.3 местообитания на видовете ивичест смок, шипобедрена и шипоопашата костенурка, предмет на опазване в защитената зона, тъй като южната граница на разпространението на техните местообитания се намира извън трасето на пътя, по протежение на около 700 м от началото на пътя и на около 1000 м в крайния участък на трасето.
9. Няма вероятност от фрагментация на екотона – „източник на води/местообитания на сушата”, тъй като трасето пресича тези екотони перпендикулярно.
10. Не се очаква кумулативно въздействие със значителен отрицателен ефект, което да доведе до значителна загуба на местообитания на видове, предмет на опазване и влошаване на природозащитното им състояние, от реализация на настоящото инвестиционно предложение, спрямо одобрените до момента други ППП/ИП в границите на двете защитените зони, на площ от 112 дка.
11. Насочването на по-големия трафик от транспортни средства по разглеждания път ще намали фрагментацията и безпокойството върху видовете птици от въздействията, които в момента оказва съществуващия път Сарафово-Бургас, който върви успоредно по западния бряг на езерото.

IV. Характеристиките на потенциалните въздействия – териториален обхват, засегнато население, включително трансгранични въздействия, същност, големина, комплексност, вероятност, продължителност, честота и обратимост:

1. За етапа на строителство, въздействието от реализиране на проекта като цяло ще е незначително, локално и временно, като предвид характера на дейностите и отдалечеността на трасето от населената част на града, не се очаква превишение на нормите за качество на атмосферния въздух.

2. По отношение на качеството на въздуха в населената част на град Бургас, въздействието ще е изцяло положително, тъй като извеждането на транзитния трафик от града ще допринесе за ограничаване на шума и емисиите на прах и вредни вещества в атмосферата на градската част. В периода на експлоатация, въздействието ще се ограничи основно до незначително замърсяване на приземния въздух и шумово натоварване. Може да се получат залпови замърсявания при аварийни ситуации или задръствания, които са локални и с ниска вероятност за възникване.
3. Въздействието по време на строителната фаза ще е необратимо върху почвите, геоложката основа и растителната покривка в обхвата на трасето на пътя, но ще бъде ограничено и може да се определи като незначително.
4. Поради ограничения обхват и обем на строителните работи, негативни въздействия върху състоянието на повърхностните и подземните води в района не могат да се очакват.
5. Строителството няма да окаже въздействие върху населението и човешкото здраве, тъй като в района на инвестиционното предложение няма жилищни сгради и други обекти, подлежащи на здравна защита.
6. Въздействието по време на експлоатацията е свързано с транспортния трафик по пътя. То ще бъде постоянно, но с променлива интензивност, в зависимост от натовареността на движението в рамките на денонощието, като се очаква в нощните часове да е минимално.
7. В периода на строителство ще има въздействие върху почвите, което е слабо, ограничено, краткотрайно и може да се определи като незначително. След приключване на строителството, ще има влияние върху почвите в сервитута на пътя и на разстояние до 10 м от него, основно прахово замърсяване на повърхностния почвен слой от преминаващите автомобили. Като цяло не се очакват значителни въздействия на пътния трафик върху почвите в обхвата на пътя. По време на експлоатацията на реконструираните мрежи не се очаква въздействие върху почвите.
8. Въздействието върху материалните активи – инфраструктурните съоръжения на пътя, вкл. реконструкциите на съществуващи съпътстващи съоръжения, ще бъде положително и дълготрайно, предвид обновяването и подобряването на качествените им характеристики.
9. Осъществяването на инвестиционното предложение предполага засягане на геоложката основа, доколкото се предвиждат плиткоизкопни, в които да се положат фундаментите (стъпките) на електрическите стълбове или тръбопроводите за водоснабдяване, които след приключване на монтажа ще се запълват и уплътняват.
10. Инвестиционното предложение не влиза в конфликт с находища на полезни изкопаеми, които са в експлоатация, а така също не преминава през доказани и новооткрити такива, на които предстои разработване. По време на експлоатацията на пътя и реконструираните мрежи не се очаква въздействие върху земните недра.
11. Предвидените за реализиране рекултивационни, ландшафтни и озеленителни мероприятия ще смекчат негативното въздействие на пътния участък върху околната среда, и в частност върху ландшафта.
12. Инвестиционното предложение не засяга регистрирани единични и групови паметници на културата.
13. Като местоположение и характер на дейността, инвестиционното предложение не предполага трансгранично въздействие в резултат от неговата реализация.

V. Обществен интерес към предложението за строителство, дейности или технологии:

Възложителят е уведомил за инвестиционното предложение кмета на община Бургас, а чрез него и засегнатото население. Съгласно писмо на община Бургас изх. № 92-А-133/15.07.2011г. се информира, че няма постъпили предложения, възражения или становища по обявеното инвестиционно предложение и се изразява положително становище по реализирането му. До изготвяне на настоящото решение в МОСВ няма постъпили жалби и възражения срещу реализацията на инвестиционното предложение.

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. При извършване на строителните дейности, свързани с реализацията на инвестиционно предложение по син вариант II, да не се засягат територии от поддържан резерват „Атанасовско езеро”.
2. С цел предотвратяване на инциденти от сблъсък на птици при миграция, да се предвиди осветяване на пътя, както и полагането на кабели да се изпълни подземно.
3. За ограничаване на риска от сблъсък на птици с автомобилния трафик, да се предвиди изграждането на предпазни екраниращи съоръжения от двете му страни, в участъците в близост до западния край на Атанасовското езеро, като обезопасяването да обхваща поне 70% от общата дължина на пътя. Параметрите, конструкцията, материалите и цветовия дизайн за изпълнението на съоръженията да бъдат консултирани на етап проектиране със специалист-орнитолог и представени в МОСВ и РИОСВ-Бургас.
4. За осигуряване на миграционни коридори за земноводни, влечуги и бозайници, както и възпрепятстване на достъпа на екземпляри от видовете до пътното платно и намаляване на загубите в числеността им от прегазване, както и ограничаване привличането на хищни птици, да се предвидят и изпълнят проходни съоръжения. Броят им да бъде определен на фаза работно проектиране, на всеки 200 метра, ако няма друго подходящо многофункционално съоръжение.
 - 4.1. Проектирането на отводнителните водостоци да бъде по начин, позволяващ използването им за прелези за земноводни, влечуги и дребни бозайници.
 - 4.2. За предотвратяване на смъртността от попадането на екземпляри върху пътното платно да бъде предвидено изграждане на плътна вертикална трайна преграда с височина мин. 30 см с гладка повърхност от бетон, дърво и др., наклонена от пътя навън 30-45 градуса, вкопана поне на 15 см.
5. За съхраняване на местообитанията на дребни бозайници и влечуги, предмет на опазване в защитената зона, да не се допуска използването на територията северно от трасето на пътя за временно депониране на земни маси, строителни материали, отпадъци или подходи на строителната техника.
6. С цел предотвратяване смъртността на бавноподвижни животни при строителството, следствие прегазване от строителна техника, да се предвиди обезопасяването на временните пътища с преградни съоръжения за костенурки и земноводни.
7. Да се проектират и изградят колекторни съоръжения за повърхностни води с подходящи филтри, които да гарантират недопускане на замърсени води до Атанасовско езеро.
8. След приключване на строителните работи, да бъдат почистени и рекултивирани терените за временно съхраняване на строителни материали и отпадъци.
9. По време на строителството да се минимизират необходимия транспортен пробег на МПС с оглед намаляване емисиите на вредни вещества от превоза на земните маси на определените за депониране места и да се извършва редовно оросяване на пътното легло.

Настоящото решение се отнася само за конкретното заявено предложение, в описания обхват и предпочетена алтернатива “Син – II” вариант.

Настоящото решение за изграждане на „Обходен път на гр.Бургас-I-ви етап от км 0+000 до км 4+577 (от км 230+700 на път I-9,„Сарафово-Бургас” до км 493+550 на път I-6 „Ветрен-Бургас”), локални платна и реконструкция на засегнатите от строителството съоръжения на съществуващата инженерна инфраструктура” не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ и РИОСВ – Бургас до 14 дни след настъпване на измененията.

На основание чл.22, ал.3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директора на РИОСВ – Бургас контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административно-процесуалния кодекс.

МИНИСТЪР:

НОНА КАРАДЖОВА

Дата: 01.09.2011г.

