



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 12 - ПР /2018 г.

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

На основание чл. 93, ал. 1, т. 1 и 3, ал. 2, т. 4 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда, чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), § 10 от Преходните и заключителните разпоредби към Постановление № 336 от 29 декември 2017 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет, чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие, 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 въз основа на представена от възложителя писмена документация по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и чл. 10, ал. 1 и 2 от Наредбата за ОС, както и получени становища от Министерство на здравеопазването и Басейнова дирекция „Дунавски район“

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение за „АМ „Хемус“ – Етап 1 в участъци: Участък I – от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително пътен възел „Дерманци“ с приблизителна дължина 15.26 км; Участък II- от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане с път III-307 – км 103+060) до пресичането с път III-3005, включително пътен възел „Каленик“ (край на км 122+260), с приблизителна дължина 19,20 км, с обща приблизителна дължина на етапа 34,46 км“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

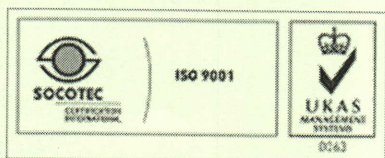
възложител: Агенция „Пътна инфраструктура“

седалище: 1606, гр. София, пл. „Македония“ № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

С Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение (ИП) „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово) по алтернатива В1А с изпълнение на габарит А29“.

След анализ на идейното решение от 2015 г. е изготвен технически проект за АМ „Хемус“ - Етап 1 като са предложени и разработени варианти по участъци за проектна



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



скорост 120 км/ч и габарит Г27, които в преобладаващата си част следват следата на одобреното с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. трасе, а именно:

- **„Зелен вариант“** - за участък I: от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително пътен възел (п.в.) „Дерманци“, с приблизителна дължина 15.26 км. Следата на трасето при км 90+517 излиза извън коридора, оценен в доклада за ОВОС за АМ „Хемус“ в продължение на 9.773 км, след което се включва в коридора на одобрения вариант на трасе на автомагистралата от 2015 г.;

- **„Виолетов вариант“** - за участък II: от края на п.в. „Дерманци“ (след пресичане с път III-307 - км 103+060) до пресичането с път III-3005, включително пътен възел „Каленик“ (край на км 122+260), с приблизителна дължина 19.20 км. Трасето при „виолетовия вариант“ гравитира в три участъка извън обследвания коридор в доклада за ОВОС, с минимални отстояния от него съответно: от км 104+300 до км 107+700 - 290 м; от км 111+600 до км 112+700 - 90 м и от км 112+550 до км 114+050 - 98 м.

Предложено е също и ситуационно изместване на:

- републикански път III-3504 „Орляне - Угърчин“ - около 2.4 км;
- републикански път III-3005 „Катунец - (Радювене - Орляне)“ - около 1.23 км;
- общински път LOV2201 - около 0.650 км.

Участък I: от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително п.в. „Дерманци“, с дължина 15.26 км:

За начало на предложението за АМ „Хемус“, за участък I е определен км 87+800. Той съвпада с края на участъка от Ябланица до Боаза. Краят на участък от км 87+800 до пресичане с път III-307, включително пътен възел (п.в.) „Дерманци“ е определен да бъде след пресичането на АМ „Хемус“ с Път III-307, в участъка му между с. Дерманци и гр. Угърчин. Краят на участък I е на км 103+060.

Ситуационно трасето на АМ „Хемус“ се отделя от края на участъка от Ябланица до Боаза с лява циркулярна крива с радиус $R=870$ м. При км 88+530 се предвижда изграждане на п.в. „Боаза“ за връзка с път I-4.

Следва дясна крива с радиус $R=1420$ м. От км 89+019 до км 89+544 трасето премоства р. Вит със съоръжение. При км 89+523 трасето пресича път III-305 Плевен-Гложене, а при км 89+658 - път I-4 Ябланица-Севлиево, след което се насочва на север.

От км 90+365 до км 91+092.50 (ляво платно), 91+052.50 (дясно платно) и от км 91+345.50 до км 91+951.50 трасето премоства отново р. Вит със съоръжения. Следва лява крива с радиус $R=1400$ м. При км 92+505 трасето пресича път III-305 Плевен-Гложене.

Следват последователни дясна и лява криви с радиуси $R=2700$ м и $R=2000$ м. При км 95+901 трасето пресича общински път LOV1090 Торос - Дъбен. Следва дясна крива с радиус $R=1400$ м. При км 98+150 се предвижда изграждане на п.в. „Дерманци“, при пресичането с път III-305 Плевен-Гложене.

От км 98+662.25 до км 98+863.25 трасето отново премоства р. Вит със съоръжение, а от км 100+559.25 до км 101+043.75 се предвижда изграждането на виадукт. От км 101+519.25 до км 101+963.25 се предлага изграждането на виадукт.

При км 102+612 трасето на АМ „Хемус“ пресича път III-307, след което се включва в Етап 3.2. Общата дължина на трасето на зеления вариант е 15 260.00 м. Минималният използван радиус на хоризонтална крива е $R=870$ м.

Съставни елементи на пътното платно за габарит А27 са: средна разделителна ивица - 1х3.00 м; водещи ивици - 2х0.50 м; ленти за изпреварване - 2х3.50 м; активни ленти за движение - 2х3.75 м; водещи ивици - 2х0.25 м; ленти за принудително спиране - 2х2.50 м; банкети - 2х1.50 м.

За проектна скорост 120 км/ч са използвани следните минимални параметри: максималният надлъжен наклон е 4.50%; минималният надлъжен наклон е 0.5%; минималният използван радиус на изпъкнала вертикална крива е 16 000 м; минималният използван радиус на вдлъбната вертикална крива е 16 000 м; в участъка от км 101+160 до км 102+900, който е с продължителен надлъжен наклон над 3% е предвидена двустранно допълнителна лента за движение на тежкотоварни автомобили.

Пътни пресичания - за участъка от км 87+800 до пресичане с път III-307 се предвиждат следните пресичания на две нива с пътища от Републиканската пътна мрежа, общински пътища и селскостопански пътища: при км 88+264 – селскостопански път; при км 89+523 – път III-305; при км 89+658 – път I-4; при км 91+514 – селскостопански път; при км 92+505 – реконструкция на Път III-305; при км 92+724 – селскостопански път; при км 94+988 – селскостопански път; при км 95+901 – път LOV1090; при км 96+467 – селскостопански път; при км 98+150 – път III-305; при км 99+087 – селскостопански път; при км 99+857 – селскостопански път; при км 100+918 – селскостопански път; при км 101+540 – селскостопански път; при км 102+612 – път III-307.

Предвиждат се реконструкции на републиканската пътна мрежа, както следва: път I-4 - от км 8+574 до км 8+772 и от 9+646 до км 9+760; път III-305 – от км 48+039 до км 48+209; път LOV1090 – от км 1+428 до км 1+728; път III-305 – от км 42+451 до км 42+680; път III-307 – от км 19+815 до км 20+015.

Пътни възли:

- п.в. „Боаза“ при км 88+530:

Трасето на АМ „Хемус“ пресича път I-4 (Е772) „Коритна - Български Извор – Българене - Севлиево - Велико Търново – Омуртаг – Търговище - Белокопитово“ при км 89+658 (км 8+960 по километража на Път I-4).

П.в. „Боаза“ при км 88+530 е заложен като тип „Тромпет“ с перпендикулярна връзка за включване с триклонно кръстовище на Път I-4. Второстепенното направление преминава с надлез над АМ „Хемус“.

Триклонното кръстовище се развива на километър 8+574 по километража на Път I-4, като се предвижда обособяването на нова трета лента (с ширина 3.00 м) за ляво завиване в посока към АМ „Хемус“.

Осигурени са всички връзки за отливане и вливане на транспортните потоци.

- Пътна връзка „София – Път I-4“ (№1) е еднопосочна и е с дължина L=596.82 м и габарит 8.50 м.

- Пътна връзка „Път I-4 – Варна“ (№2) е еднопосочна и е с дължина L=718.28 м и габарит 8.50 м.

- Пътна връзка „Варна - Път I-4“ (№3) е еднопосочна и е с дължина L=317.84 м и габарит 8.50м.

- Пътна връзка „Път I-4 - София“ (№4) е еднопосочна и е с дължина L=304.88 м и габарит 8.50 м.

- п.в. „Дерманци“ при км 98+150

Трасето на АМ „Хемус“ пресича Път III-305 „Плевен - Д. Дъбник/ - Крушовица - Садовец - Дерманци - Лазар Станево - Гложене“ при км 98+150 (км 17+700 по километража на Път III-305).

П.в. „Дерманци“ при км 98+150 е предвиден като тип „Диамант“ с две кръгови кръстовища по второстепенното направление. Второстепенното направление преминава с подлез под автомагистралата. Новото километрично положение на п.в. „Дерманци“ при км 98+150 е определено във връзка с оптимизирането на пътната ос на автомагистралата.

Осигурени са всички връзки за отливане и вливане на транспортните потоци.

- Пътна връзка „София – Път III-305“ е еднопосочна и е с дължина L=451.97 м и габарит 8.50 м.

- Пътна връзка „Път III-305 – Варна“ е еднопосочна и е с дължина L=410.17 м и габарит 8.50 м.

- Пътна връзка „Варна - Път III-305“ е еднопосочна и е с дължина L=411.42 м и габарит 8.50 м.

- Пътна връзка „Път III-305 - София“ е еднопосочна и е с дължина L=517.53 м и габарит 8.50 м.

Предвижда се реконструкция (ситуационна и нивелетна промяна) на Път III-305 в района на п.в., като пътят се прекъсва от новопроектираните кръгови кръстовища от

страни с. Торос и с. Дерманци. Общата дължина на реконструирувания участък от Път III-305 е L=404.77 м. В участъка на реконструкцията габаритът на пътя е 10.50 м.

Големите съоръжения са както следва:

- Селскостопански подлез при: км 88+264; км 92+724; км 94+988; км 96+467;
- Надлез над АМ при км 88+530 (п.в. „Боаза“);
- Мост над р. Вит при: км 89+270; км 90+670; км 91+650; км 98+760;
- Подлез при: км 89+658 (пресичане с път I-4); км 92+505 (пресичане с път III-305); км 95+901 (пресичане с път LOV1090); км 98+150 (п.в. „Дерманци“); км 102+612 (пресичане с път III-307);
- Селскостопански надлез при: км 99+087; км 99+857;
- Виадукт при: км 100+820; км 101+730.

Селскостопански надлези:

В участъка има две пресичания, при които селскостопански пътища ще преминават над трасето на АМ „Хемус“ посредством изграждане на селскостопански надлези, като в района на двата надлеза трасето на автомагистралата е в изкоп с дълбочина 3.0 - 4.0 м.

Широчинният габарит на АМ „Хемус“ (като препятствие) при пресичането е общо 27.00 м и включва: две пътни платна, всяко по 10.50 м; два външни банкета, всеки по 1.50 м; средна разделителна ивица 3.00 м; осигурен е светъл височинен габарит 5.00 м над АМ „Хемус“ (като долен път).

Селскостопански подлези:

В разглеждания участък има четири пресичания, при които селскостопански пътища ще преминават под трасето на АМ „Хемус“ посредством изграждане на селскостопански подлези, като пресичанията са при км 88+264, км 92+724, км 94+988 и при км 96+467.

Общият широчинен габарит на автомагистралата в местата на пресичане със селскостопанските пътища е 27.00 м (пътни платна 2x10.50 м; външни банкета 2x1.50 м; разделителна ивица 3.00 м).

Общият широчинен габарит на селскостопанските пътища (като препятствия) в района на четирите съоръжения е Г8 (пътни платно – 6.00 м; банкета 2x1.00 м).

Подлези при пресичания с републикански пътища:

Заложени са четири пресичания, при които пътища от републиканската пътна мрежа ще преминат под трасето на автомагистралата посредством изграждане на подлези: при км 89+658 (Пресичане с път I-4), при км 92+505 (Пресичане с път III-305), при км 95+901 (Пресичане с път LOV1090) и при км 102+612 (Пресичане с път III-307).

Общият широчинен габарит на АМ „Хемус“ в местата на пресичане е 27.40 м, в това число: пътни платна (2x10.50 м); външни тротоара (2x1.70 м); разделителна ивица 3.00 м.

Съоръжения при п.в.

Надлез над АМ при км 88+530 (п.в. „Боаза“) - осигурява преминаването на пътна връзка 1 (София – път I-4) и пътна връзка 2 (път I-4 – Варна) над АМ „Хемус“. Съоръжението е разработено в съответствие със ситуацията и нивелетата на п.в. и пътните връзки, като са спазени всички нормативни габаритни изисквания. В района на п.в. АМ „Хемус“ попада в насип с височина 4.0 м.

Широчинният габарит АМ „Хемус“ при пресичането е общо 27.00 м (пътни платна 2x10.50 м; външни банкета 2x1.50 м; средна разделителна ивица 3.00 м).

Осигурен е светъл височинен габарит 5.00 м над АМ „Хемус“ (като долен път).

Подлез при км 98+150 (п.в. „Дерманци“) - осигурява преминаването на пътна връзка „Торос – Дерманци“ („Кръг 1 – Кръг 2“) под АМ „Хемус“.

Площадка за отдиш – ще бъде разположена на км 94+200 (двустранно).

Реконструкции на инженерни мрежи:

- Водопроводи, експлоатирани от „ВиК“ АД - гр. Ловеч;
- Довеждащ (магистрален) водопровод от Водоснабдителна група „Видрите“ пресича при км 88+820;

- Външен водопровод от РШ „Български извор“ на ВГ „Видрите“ към напорен водоем за с. Български извор и с. Галата пресича при км 88+940;
- Външен водопровод от напорен водоем 400m³ за с. Торос пресича при км 95+413.

- *Електропроводи, експлоатирани от ЧЕЗ:*
 - при п.в. „Боаза“ - въздушна мрежа НН на трансформаторен пост № 5. Трафопоста е с диспечерско наименование „Български извор“;
 - ел. провод 20kV „Брестница“, който захранва трансформаторен пост № 5. Трафопоста е с диспечерско наименование „Български извор“. Пресичането на ел. провода с магистралата е на км 89+325;
 - на км 92+578 и на км 93+110 магистралата пресича ел. провод 20kV „Лазар Станево“;
 - на км 96+000 и на км 96+314 магистралата пресича два въздушни ел. провода 20kV (ел. провод 20kV „Лазар Станево“ и ел. провод 20kV „Грънчаров“);
 - на км 98+030 магистралата пресича ел. провод 20kV „Маяк“ и „Грънчаров“;
 - на км 102+400 магистралата ще се пресече ел. провод 20kV „Угърчин“.
- *Съоръжения на Напоителни системи ЕАД – клон Среден Дунав: водохващане „Боаза“ на км 90+996.*
- *Съоръжения на ЕСМИС /ДАЕУ/ - оптична кабелна линия с направление Ловеч-Ябланица/Тетевен/, разположена успоредно на Път III-305 от северната му страна и на Път I-4 от западната му страна.*

Участък II: от края на п.в. „Дерманица“ (след пресичане с път III-307 - км 103+060) до пресичането с път III-3005, включително п.в. „Каленик“ (край на км 122+260), с дължина 19.20 км:

Трасето гравитира в три участъка извън обследвания коридор в доклада за ОВОС, с минимални отстояния от него съответно: от км 104+300 до км 107+700 - 290 м; от км 111+600 до км 112+700 - 90 м и от км 112+550 до км 114+050 - 98 м.

Предложено е също и ситуационно изместване на:

- републикански път III-3 504 „Орляне - Угърчин“ - около 2.4 км;
- републикански път III-3005 „Катунец - (Радювене - Орляне)“ - около 1.23 км;
- общински път LOV2201 - около 0.650 км.

Началният километраж е приет 103+060 и съвпада с крайния километраж на „зелен вариант“ на участък I. Трасето непосредствено след пресичането на път III-307 се отклонява с дясна хоризонтална крива с радиус 1600 м на североизток. Следват лява крива с радиус 1500 м, прав участък с дължина около 500 м в източна посока, след което са развити дясна и лява криви с радиус 1500 м, при което се пресича р. Каменица при км 107+130.

Следват дясна крива с радиус 1500 м и прав участък с дължина 400 м, след което с лява крива с радиус 1500 м трасето се насочва на изток. След прав участък с дължина 400 м са развити две контракриви – дясна с радиус 1800 м и лява с радиус 1250 м.

С прав участък трасето се насочва на югоизток и с дясна крива с радиус 1250 м отново се насочва на североизток. Съществуващото трасе на път III-3504 се пресича два пъти: при км 114+531 и при км 115+631. В този участък е развита лява крива с радиус 4200 м.

При км 118+030 трасето на АМ „Хемус“ преминава с виадукт между населените места Каленик и Орляне, където участъкът е в лява крива с радиус 4300 м. Следват две контракриви с радиус 1200 м и 1100 м, с което трасето отново се насочва на североизток.

При км 119+180 е предвидено тунелно пресичане на хълмистите образувания, разположени западно от с. Каленик. При км 121+774 се пресича съществуващото трасе на Път III-3005, където се разработва пътен възел. Краят на трасето е в прав участък.

Трасето е разработено в или в близост до 400-метровата зона, обследвана за екологично въздействие в ДОВОС.

Минималният радиус на хоризонтална крива при този вариант е 900 м. Удължаването на този вариант спрямо идейното трасе е 260 м.

Предложението е разработено за проектна скорост $V_{пр}=120$ км/ч и е със следните технически елементи: минимален радиус на хоризонтална крива - 900 м; минимален напречен наклон в хоризонтална крива - 2,5%; максимален напречен наклон в хоризонтална крива - 6 %; максимален надлъжен наклон - 4,5%; минимален надлъжен наклон (по изключение) - 0,5%; минимален радиус на изпъкнала вертикална крива - 16000 м; минимален радиус на вдлъбната вертикална крива - 10000 м; напречен наклон в прав участък - 2,5%; габарит - Г27 м.

Пътни пресичания:

- Селскостопански (С.с.) път при км 103+603 – под виадукт; С.с. път при км 104+712 – С.с. надлез; С.с. път при км 105+360 – С.с. надлез; С.с. път при км 106+192 – СС подлез; С.с. път при км 106+724 – С.с. надлез; С.с. път при км 107+243 – под виадукт; С.с. път при км 110+061 – под виадукт; С.с. път при км 111+789 – СС надлез; Пресичане с път III-3504 при км 114+531 – пътен надлез; Пресичане с път III-3504 при км 115+631 – пътен надлез; С.с. път при км 116+766 – под виадукт; С.с. път при км 119+975 – СС подлез; С.с. път при км 121+111 – С.с. подлез; Пресичане с път III-3005 при км 121+774 – пътен подлез.

Пътни възли:

• П.в. „Угърчин“ – заложено е Републикански път III-3504 Угърчин – Ловеч да премине с два надлеза над АМ „Хемус“ при км 114+531 и при км 115+631. Решението е тип полудетелина, като се предвижда реконструкция на път III-3504, за да се подчертае главното направление по него. Заустването на общинския път LOV2201 Бежаново – Ъглен – Драгана е решено с триклонно кръстовище. Предвижда се ситуационно изместване на Републикански път III-3504 „Орляне-Угърчин“ – около 2.4 км и Общински път LOV2201 – около 0.650 км.

• П.в. „Каленик“ – предлага се Републикански път III-3005 Катунец – Ловеч да премине с пътен подлез под АМ „Хемус“ при км 121+774.18 по „виолетов вариант“. Решението е тип „полудетелина“. При км 44+045 пътни връзки 1 и 2 се включват в път III-3005 с триклонно кръстовище в дясно. При км 44+260 пътни връзки 3 и 4 се включват в път III-3005 с триклонно кръстовище в ляво. Предвижда се ситуационно изместване на Републикански път III-3005 „Катунец – (Радювене-Орляне)“ – около 1.23 км.

Големи съоръжения:

• Виадукт при: км 103+718,48 (от км 103+581,48 до км 103+855,48 – над селскостопански път и дере); км 104+388,48 (от км 104+331,48 до км 104+445,48 – над дере); км 107+152,08 (от км 107+047,08 до км 107+257,08 – над р. Каменица и селскостопански път); км 109+981,28 (от км 109+876,28 до км 110+086,28 – над дере и селскостопански път); км 110+901,72 (от км 110+812,72 до км 110+990,72 за ляво платно и от км 110+818,72 до км 110+996,72 за дясно платно – над дере); км 112+689,88 (от км 112+600,88 до км 112+778,88 – над дере с река); км 113+460,08 (от км 113+355,08 до км 113+565,08 – над дере); км 116+549,03 (от км 116+323,03 до км 116+775,03 – над дере и селскостопански път); км 117+778,06 (от км 117+237,06 до км 118+319,06 – над дере и р. Елешница); км 118+604,06 (от км 118+531,48 до км 118+677,48 – над дере); км 120+800,00 (от км 120+746,48 до км 120+956,47 – над дере);

• Селскостопански надлез при: км 104+712,09; км 105+360,16; км 111+789,00; км 120+443,98;

• Селскостопански път: при км 106+192,34; на км 106+724,18; км 119+975,45; при км 121+110,68;

• Надлез при: км 114+531,48 (над път III 3504); км 115+631,48 – над път III 3504;

• Пътен подлез при км 121+774,18 – под път III 3005.

Площадки за отдих - предвидени са две площадки за отдих, разположени двустранно - при км 106+000 и при км 113+850

Тунел – заложен е един, разположен от км 118+814 до км 119+194 – L=380 м. Габаритът в тунела осигурява 2 ленти х 3.75 м без аварийна лента.

Реконструкции на инженерни мрежи:

- *Водопроводи експлоатирани от „ВиК“ АД гр. Ловеч:* при км 106+740 и при км 117+770;
- *Електропроводи експлоатирани от ЧЕЗ:* ел.провод 20kV „Мълния“, км 117+725 и ел.провод 20kV „Орляне“, км 117+725.

С Решение № 250/25.04.2013 г. на Министерския съвет, път А-2 „София – Ботевград – Шумен – Девня – Варна“ (АМ „Хемус“) е обявен за обект с национално значение и национален обект.

ИП в неговата цялост представлява изменение по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС, както и попада в обхвата на т. 10, буква „д“ от Приложение № 2 на ЗООС, поради което подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършването на ОВОС.

Съгласно разпоредбите на чл. 31, ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за ОС*, ИП подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа Натура 2000.

При извършената проверка относно местоположението на трасето спрямо защитени територии и зони се установи, че участъците по двата варианта не засягат защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии*, но част от трасето по „Зеления вариант“ – за участък I пресича две защитени зони от екологична мрежа Натура 2000, по смисъла на ЗБР: BG0001036 „Български извор“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка със защитени зони, приет от Министерския съвет с Решение № 122/2007 г. (обн., ДВ, бр. 21/2007 г.) и BG0002109 „Васильовска планина“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД – 529/26.05.2010 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ, бр. 48/ 25.06.2010 г.). „Виолетовия вариант“ – за участък II не попада в границите на защитени зони.

Извършената проверка за допустимост по реда на чл. 40, ал. 2 във връзка с чл.12, ал. 2 от *Наредбата за ОС* установи, че предложеният „Зелен“ вариант – за участък I е **допустим** спрямо режима на защитена зона BG0002109 „Васильовска планина“ за опазване на дивите птици, въведен с посочената по-горе заповед за обявяването ѝ.

След анализ на представената информация за ИП и на основание чл. 40, ал. 3 от *Наредбата за ОС*, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване в описаните защитени зони.

МОТИВИ:

I. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; ползване на природни ресурси, земните недра, почвите, водите и биологичното разнообразие; генериране на отпадъци, замърсяване и вредно въздействие; риск от големи аварии и/или бедствия; **рискове за човешкото здраве:**

1. С разработването на технически проект за проектна скорост 120 км/час и габарит Г27 се търси възможност за оптимизиране на трасето чрез вариантни решения, разположени в максимална близост до одобрения с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. вариант, в обхвата на обследвания коридор. Целта е намаляването на височината и

дължината на големите съоръжения, включително и на тунелите, оптимизиране на местоположението и вида на пътните възли.

2. Основните строителни процеси, които се изпълняват при изграждането на автомагистралата са: отнемане на хумуса; изкопни работи – земни и скални; насипни работи – насип от едро трошен камък, пътна основа от несортиран трошен камък, насип от стабилизирани подходящи почви; асфалтови работи; отводнителни работи; изграждане на големи съоръжения (мостове, тунел, надлези, подлези); изграждане на малки съоръжения (водостоци, подпорни стени); реконструкция на републикански и общински пътища; реконструкция на инженерни мрежи; биологична рекултивация на откоси; ландшафтно оформление; сигнализация и маркировка.

3. Основните суровини, материали и природни ресурси, които ще се използват са: земни маси, инертни материали, битум, бетон и бетонови елементи, вода, както и отработени метални суровини, железобетонни изделия, стоманени конструкции, дизелово гориво и електроенергия.

4. При извършване на строителството ще бъдат генерирани известни количества отпадъци: строителни (генерирани при извършването на изкопни, насипни, кофражни, армировъчни, бетонови и асфалтобетонови работи и други строително-монтажни работи, извършвани на строителните площадки); битови отпадъци (генерирани на строителните площадки, във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника от жизнената дейност на строителните работници); опасни отпадъци (предимно амортизирани акумулаторни батерии и отработени масла от строителната механизация при аварийна подмяна, както и опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества), както и други неопасни отпадъци. Различните по вид отпадъци, които ще се генерират при експлоатация на пътното трасе се разделят на: битови отпадъци; неопасни и опасни отпадъци и строителни отпадъци от ремонтни работи.

5. Разработеното трасе на автомагистралата засяга следните площи: за участък I „зелен вариант“ - около 1297.3 дка, а за участък II „виолетов вариант“ приблизително 1759.2 дка.

6. Експлоатацията на двата участъка няма да бъде свързано с нарушаване на нормите за опазване на човешкото здраве в обхвата на близките населени места, поради отстоянията до тях и при отчетеното разпределение на приземните концентрации на азотни оксиди, фини прахови частици (ФПЧ₁₀) и полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ).

7. В периода на строителството, в близост до пътното трасе и в границите на ограничителната строителна линия, може да се получи замърсяване на почвите от разлив на нефтопродукти и опасни вещества (непредвидени аварии със строителните машини) и/или замърсяване с отпадъци. Най-рискови са строителните площадки, площадките за временен и краткотраен престой или за зареждане с гориво на строителните машини. Рискът от такива аварии ще се управлява чрез стриктно прилагане на най-добрите строителни практики при строителство на пътища.

8. Залпови замърсявания и пожари могат да възникват само при пътнотранспортни произшествия или аварии на транспортни средства, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. Въздействията от тези аварии са краткотрайни и локални, като могат да бъдат ограничени и напълно изключени при ползване на изправна техника, спазване на изискванията и мерките за безопасност на движението.

9. Резултатите от прогнозирането по отношение на атмосферното замърсяване не показват надвишаване на нормите в обхвата на населените места. Това се дължи на достатъчно големите отстояния от пътните възли и пресичането на магистралата с локалните пътни връзки от близките населени места. Не се очаква кумулативен ефект с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения.

10. По отношение на шума, не се очаква кумулативен ефект от транспортните потоци по АМ „Хемус“ и останалите републикански пътища и общински път в участък I и участък II, поради достатъчно големите отстояния от пътните възли и пресичания до обекти на шумово въздействие. Не се очакват кумулативни въздействия от изграждането и експлоатацията на пътното трасе на участъци I и II от АМ „Хемус“, реконструкцията на инженерни мрежи на други ведомства, предвидената реконструкция на републиканска пътна мрежа и ситуационното изместване на съществуващи пътища в участък II с други съществуващи или одобрени ИП.

II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване, относителното изобилие, достъпност, качеството и възстановителна способност на природните богатства; абсорбционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околна среда; планински и горски райони; защитени със закон територии; засегнати елементи от Националната екологична мрежа; територии, свързани с инвестиционното предложение, в които нормите за качество на околната среда са нарушени или се смята, че съществува такава вероятност; гъстонаселени райони; ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност; територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита:

1. Предвидените дейности с ИП в:

1.1. *Участък I „зелен вариант“* засягат землищата на с. Български извор - община Тетевен, с. Дерманци - община Луковит, с. Брестница - община Ябланица, с. Торос - община Луковит и с. Пещерна - община Луковит.

1.1.1. Разстоянията до населените места и други обекти, разположени в близост до разглеждания участък са както следва: км 88+500 (промишлена зона на 280 м на север); км 89+100 (крайпътно заведение и бензиностанция на 300 м на север); км 89+250 (промишлена зона на 100 м на север); км 89+450 (единична постройка на 430 м на юг); км 92+300 (единична постройка на 125 м на запад); км 92+300 – 93+300 (жилищна зона на с. Пещерна 490 м до 900 м на запад); км 92+400 (промишлена зона на с. Пещерна на 190 м на изток); км 92+550 (промишлена зона на с. Пещерна на 170 м на изток); км 92+750 (промишлена зона на с. Пещерна на 230 м на изток); км 93+000 (промишлена зона на с. Пещерна на 230 м на запад); км 96+000 (промишлени постройки при с. Торос на югоизток на 220 м); км 96+000 (жилищна територия на с. Торос, след промишлена зона, на 850 м на югоизток); км 96+150 (промишлена зона на с. Торос на 650 м на югоизток).

1.2. *Участък II „виолетов вариант“* засягат землищата на с. Дерманци - община Луковит, гр. Угърчин - община Угърчин, с. Орляне - община Угърчин, с. Каленик - община Угърчин и с. Радювене - община Ловеч.

1.2.1. Разстоянията до населените места и други обекти, разположени в близост до разглеждания участък са: км 117+650 (жилищна територия на с. Каленик на 260 м на север); км 118+100 (жилищна територия на с. Орляне на 1300 м южна юг).

2. Засягат се ограничено заливаеми тераси на реките, като те се пресичат с оглед фундиране на опорите на мостовите съоръжения и виадуктите. Тези съоръжения се оразмеряват и изграждат на базата на разработени хидроложки доклади, в резултат на което се запазва проводимостта на речното корито и се избягва вероятността от проява на негативно въздействие от дейността на речните води (наводнения).

3. ИП не засяга територии на крайбрежни зони и морска околна среда.

4. Реализацията на ИП няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на защитена зона BG0001036 „Български извор“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, предвид следните обстоятелства:

4.1. Реализирането на ИП не е свързано с нарушаване на целостта, структурата и функциите на зоната, тъй като от трасето на пътя се засяга незначителна площ от територията ѝ.

4.2. При строителството на пътя ще се засегнат незначителни в сравнение с представеността им в защитената зона площи от природни местообитания 6210* Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco Brometalia*) (Важни местообитания на орхидеи) и 91E0* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), тъй като в участъците на засягането им от км 90+359,25 до км 91+054,35 е предвидено премостване на р. Вит със съоръжение, а от местообитание 91M0 Балкано-Панонски церово-горунови гори се засягат - 0.9 % или под 1 % от представеността му в зоната. Предвид премостването на двете местообитания и малката засегната площ от 91M0, въздействията върху тях от унищожаване или фрагментация ще са в незначителна степен.

4.3. Въздействието върху местообитанията на видовете (безгръбначни, земноводни, влечуги, дребни бозайници) ще се прояви само по време на строителството и ще има временен характер, като местообитанията ще възстановят характеристиките си.

4.4. Безпокойството на видове, предмет на опазване в зоната, също ще е с временен характер, само по време на строителството, поради което не се очакват промени в числеността и структурата на популациите им.

4.5. Реализацията на ИП не се очаква да доведе до значителни увреждания на местообитанията и популациите на видове, предмет на опазване в защитена зона BG0001036 „Български извор“, както и до прекъсване на биокоридорни връзки.

5. Реализацията на ИП няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване на защитена зона BG0002109 „Васильовска планина“ за опазване на дивите птици, предвид следните обстоятелства:

5.1. Реализирането на ИП не е свързано с нарушаване на целостта, структурата и функциите на защитената зона, тъй като трасето пресича периферно северозападната част на зоната. Няма да бъдат засегнати елементи на ландшафта и ключови местообитания, значими за миграцията и естественото разпространение на видовете птици, предмет на опазване в зоната.

5.2. Не се очаква значително по степен въздействие бариерен ефект, тъй като пътищата не представляват непреодолима преграда за птиците.

5.3. При строителството на магистралата се очаква да настъпи фрагментация на гнездови и/или трофични местообитания на видове птици, предмет на опазване в зоната, но предвид минималните площи на засягане, както и временния характер на въздействието, то ще бъде незначително по степен.

5.4. Вероятното въздействие безпокойство на птици по време на строителството ще е незначително по степен, обратимо и с временен характер, поради което не се очаква отрицателна степен на въздействие върху числеността и плътността на популациите им.

6. Не се очаква значително кумулативно отрицателно въздействие върху природни местообитания, местообитания на видове и техните популации, включително птици, предмет на опазване в зоните, от реализирането на ИП и одобрените до момента други ИП, планове и програми.

7. Не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, вкл. птици, предмет на опазване в защитените зони.

8. Като цяло районът, през който ще преминават участъците от автомагистралата, е антропогенно повлиян. В района на неизградените магистрални участъци не са установени уникални или естествени ландшафти с консервационно значение.

9. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (с изх. № ОБ-5313-[1]/18.09.2018 г.), по смисъла на чл. 4а от *Наредбата за ОВОС*, реализацията на ИП е допустимо спрямо целите за опазване на околната среда, заложили в Плана за управление на речните басейни 2016-2021 г., при спазване на условията, постановени с настоящия административен акт и спрямо Плана за управление на риска от наводнения 2016-2021 г., като дейностите предвидени в ИП не са в противоречие с предвидените мерки в Програмата от мерки за намаляване на риска от наводнения. Посочено е, че:

9.1. По отношение на санитарно-охранителни зони (СОЗ), съгласно чл. 119, ал. 4, т. 2 от *Закона за водите* (ЗВ):

- трасето на АМ „Хемус“ – Етап 1, в участък II – „Виолетов вариант“ попада в граници на СОЗ около каптиран извор „КИ Дермяна 2-ВиК Ловеч-Каленик“, землище с. Каленик, община Угърчин, област Ловеч. СОЗ е определена в съответствие с изискванията на Наредба № 3 от 16 октомври 2000 г. *за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на СОЗ около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди* (ДВ, бр. 88 от 27 октомври 2000 г.), със Заповед № СОЗ-508/24.08.2018 г. на директора на Басейнова дирекция „Дунавски район“;

- при км 118+580 трасето преминава с виадукт северно от пояс II на СОЗ около каптиран извор „КИ Дермяна 2-ВиК Ловеч-Каленик“ и пресича пояс III.

9.2. Теренът, предвиден за реализиране на ИП не попада в райони със значителен потенциален риск от наводнения. В ПУРН 2016-2021 г. няма предвидени забрани и ограничения, относно реализирането на ИП.

9.3. Мотивирана оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми е, че с реализирането на ИП не се очаква значително въздействие върху водите и водните екосистеми при спазване на условията, постановени с настоящото решение.

III. Тип и характеристика на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието, естество на въздействието, трансграничен характер на въздействието, интензивност и комплексност на въздействието същност, големина, вероятност за въздействие, очаквано настъпване, продължителност, честота и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействията на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:

1. По време на строителството замърсяването на атмосферния въздух ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на ИП. По време на експлоатацията не се очаква отклонение от характерното въздействие за участъка, предвид пътничкопотока.

2. По време на строителството не се очаква замърсяване на подземните води, тъй като не се очаква формиране на отпадъчни води, които да се отвеждат пряко или непряко в подземните водни тела.

3. Единственото въздействие върху подземните води може да се очаква при прокопаването на тунела при с. Каленик (с. Орляне), чрез дренирането им, като това въздействие е определено като ограничено. Предвижда се ведната след прокопаване на тунела да се направи хидроизолация с цел ограничаване до минимум възможното въздействие върху състоянието на подземните води.

4. По време на експлоатацията не се очаква формирането на отпадъчни води, които да са причина за замърсяване на подземните води.

5. ИП не предвижда използване на подземни води или заустване на отпадъчни води в подземните водни тела.

6. Въздействието върху земните недра ще бъде незначително. Съществени, но краткотрайни въздействия могат да се очакват при прокарването на тунела в района на с. Каленик. По време на експлоатацията не се очаква въздействие върху земните недра.

7. Съгласно становище на Министерство на здравеопазването (с изх. № 04-09-178/21.09.2018 г.), изразено по реда на чл. 7, ал. 2, т. 2 от *Наредбата за ОВОС*, по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве:

- в документацията е направен анализ и моделиране на факторите на околната среда, които най-силно се влияят от този тип обекти – атмосферен въздух и ниво на шум. Те показват, че поради сравнително голямата отдалеченост на най-близко разположените

до проектното трасе на магистралата населени места (с. Пещерна за участък I, отстоищо на 490 м, и с. Каленик за участък II, отстоящо на 270 м от трасето), не се очаква на тяхна територия да се създадат условия за наднормено замърсяване на атмосферния въздух и възникване на наднормени нива на шум вследствие строителството и експлоатацията на магистралата;

- в съответствие с разпоредбите на чл. 104 от ЗООС, в близост до предложените варианти на трасе („Зелен“ за участък I и „Виолетов“ за участък II) няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма на закона;

- проектното трасе на магистралата не засяга съществуващи СОЗ на водоизточници за питейно-битови цели. Единствено в района между селата Орляне и Каленик трасето попада в проектните граници на СОЗ около Каптиран извор „Дермяна 2“ в землището на с. Каленик.

Във връзка с гореизложеното, Министерство на здравеопазването счита, че при изпълнение на условия, включени в настоящото решение не е необходимо извършването на ОВОС за конкретното ИП.

8. При изграждането на новите участъци на автомагистралата ще има отрицателно влияние върху ландшафта, но с допустими изменения в типологията му и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Няма да бъде променен основният тип ландшафт. Няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

9. Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и със средна степен на въздействие. По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, обратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и с незначителна степен на въздействие.

10. Рискът от климатични промени се определя като вероятен. До момента на територията на ИП промените на климата се проявяват главно чрез дъждовната компонента на климатичните контрасти и по-слабо чрез засушаванията. Последните не са били нито толкова продължителни, нито толкова тежки, че да доведат до мащабни горски или полски пожари.

11. Реализацията на ИП ще има положително и дълготрайно въздействие върху материалните активи, тъй като е свързана с изграждане на нова качествена пътната инфраструктура в района.

12. Резултатите от прогнозирането за двата участъка, в които са проектирани пътни възли и пресичания на две нива, по отношение на атмосферното замърсяване не показват кумулативен ефект между магистралата, пресичащите и намиращите се в непосредствена близост пътища, свързан с отчитане на обща зона на наслагване, покриваща населени места или значителна промяна на зоните с концентрации над 100% ПДК (Средногодишна норма за опазване на човешкото здраве - 0.04 мг/м³). Това се дължи на достатъчно големите отстояния от пътните възли и пресичането на магистралата с локалните пътни връзки. При успоредни трасета в първи етап магистралата ще изведе трафика от съществуващите главни пътища на по-голямо разстояние от населените места.

13. Предвид местоположението, параметрите и характера на предвидените дейности, реализирането на ИП не е свързано с трансгранично въздействие.

IV. Обществен интерес към инвестиционното предложение:

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от *Наредбата за ОВОС*, възложителят е уведомил за ИП кметовете на община Ловеч, община Луковит, кметство с. Дерманци, кметство с. Торос, кметство с. Пещерна, община Тетевен, кметство с. Български извор, община Ябланица, кметство с. Брестница, община Угърчин, кметство с. Орляне, кметство с. Каленик, кметство с. Радювене, а чрез тях и засегнатото население. Също така обява е

поставена и на интернет страницата на Агенция „Пътна инфраструктура“. В резултат от уведомяването в МОСВ са постъпили следните становища:

1.1. Писмо от кметство с. Пещерна, община Луковит (изх. № 6/22.02.2018 г.), подписано от инициативен комитети на с. Пещерна и инициативен комитет на с. Торос – отрицателно становище по „зеления вариант“ на трасе, като искат по утвърдения „червен вариант“, т.к. не преминава през плодородни земи.

1.2. Писмо и приложена подписка от инициативен комитет на с. Торос, община Луковит (вх. № С-10/29.01.2018 г. на МОСВ) в което се излагат доводи, че трасето е съвсем близо до населеното място, ще има шум и замърсяване, предвид атмосферните условия; засягане на плодородните земи на селото; пресичане от трасето на магистралата на централния водопровод, който снабдява Пещерна, Торос, Дъбен и Луковит с питейна вода; опасения за изчезване на подпочвените води, замърсяване на подземните води с препаратите, които ще се използват за обработка на трасето на магистралата; жителите на селото ще бъдат лишени от възможността да се възползват от „Витстката напоителна система“, предвид, че трасето ще минава между селото и тази напоителна система“.

1.3. Становище на кметство с. Пещерна, община Луковит (изх. № 1/05.01.2018 г.) в което се изразява тревожност от „зеления вариант“ на трасе, обхващащ най-плодородните земи на с. Пещерна, изложени са притеснения за селския туризъм, за богатата флора и фауна, редки видове, като „Венерини коси“, диви животни, защитени зони от мрежата Натура 2000, система от карстови каньони във водосбора на р. Вит, вековни дъбови гори; карстова пещера, която е едно от трите разклонения на карстовия извор „Златна Панега“ и отправят искания за приемане на „зеления вариант“ като недопустим и да не се приема.

Копия от горните становища са предоставени на възложителя за съобразяване.

2. В изпълнение на чл. 6, ал. 9 от *Наредбата за ОВОС* е осигурен обществен достъп до информацията по приложение № 2 от Наредбата, както следва:

- от възложителя, чрез интернет страницата на Агенция „Пътна инфраструктура“;
- от община Ловеч, община Луковит, община Тетевен, община Ябланица, община Угърчин, кметство с. Каленик, кметство с. Орляне, кметство с. Радювене, кметство с. Дерманци, кметство с. Пещерна, кметство с. Торос, кметство с. Български извор, кметство с. Брестница – чрез интернет страниците и/или информационните табла.

3. С писма изпратени до МОСВ, кметовете на съответните общини и кметства, уведомяват, че за информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е поставено съобщение на интернет страницата на общината и на обществено достъпно място за достъпа до информацията за не по-малко от 14 дни, с цел изразяване на становища от заинтересувани лица, като в резултат не са постъпили възражения, мнения и становища. Към момента на изготвяне на настоящото решение в МОСВ не са постъпвали други жалби, възражения и становища срещу реализирането на предложението.

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. При реализация на ИП е необходимо да се спазват приложимите мерки съгласно Становище по Екологична оценка № 7-3/2016 г. на проекта на ПУРБ (Приложение № 7.2.11 към ПУРБ 2016 – 2021 г. в Дунавски район), а именно: *„При прилагане на мерките, свързани със строителство, да не се допуска замърсяването на речните легла със строителни материали и гориво-смазочни материали от строителната техника“.*

2. За опазване на подземните води от замърсяване в зоните на пресичане на трасето на АМ „Хемус“ - Етап 1, в участък II – „Виолетов вариант“ с поясите от СОЗ около каптиран извор „КИ Дермяна 2-ВиК Ловеч-Каленик“, е необходимо:

- изграждане на водонепропусклив изолационен слой под пътя по дължина на цялото пресичане на зоната като се обхванат всичките му елементи - разделителна ивица, платна за движение, водещи ивици, ленти за аварийно спиране, банкети и др.;
- извеждане и заустване на дъждовните води от пътните платна извън границите на СОЗ;

- изграждане на каломаслоуловители преди заустване на дъждовните води в повърхностни водни обекти.

3. Да се приложат съответни проектни и технически решения, които да не позволяват засягане на пояс I на водоизточник Каптиран извор „Дермяна 2“ в землището на с. Каленик от трасето на магистралата и при извършване на строителните дейности в този участък.

4. За опазването на водите, предназначени за питейно-битово водоснабдяване е необходимо по време на реализация и експлоатация на ИП да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, съгласно Приложение № 2, към чл. 10, ал. 1 на Наредба № 3, за незащитени подземни водни обекти.

5. При засягане на водни обекти от предвидените дейности при изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти – мостове, преносни мрежи и проводи, по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ да се предприемат необходимите действия за издаване на разрешително за ползване на воден обект.

5.1. При установяване на необходимост от водовземане от подземни води и заустване на дренажни води при изграждане на тунела, дейностите по водовземане и заустване на отпадъчни води подлежат на разрешителен режим.

5.2. Разрешителни за водовземане от подземни води се издават при спазване на изискванията на Глава четвърта „Разрешителен режим“ от ЗВ и при условията на *Наредба № 1 за проучване, ползване и опазване на подземните води.*

5.3. Заустването на отпадъчни води в повърхностни водни обекти подлежи на разрешителен режим по реда на Глава четвърта „Разрешителен режим“ от ЗВ и при спазване на условията на *Наредба № 2 от 08.06.2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.*

6. При реализацията на ИП е необходимо да се спазват следните изисквания на ЗВ:

6.1. За защита от вредното въздействие на водите е необходимо спазване на забраните в чл. 143 и чл. 144, т. 1, 2 и 7 от ЗВ: нарушаването на естественото състояние на леглата, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици; намаляването на проводимостта на речните легла, включително чрез баражи и прагове, без съответното разрешително; използването на речните легла като депа за отпадъци, земни и скални маси; извършването на строежи над покритите речни участъци; съхраняването или складирането на материали, които в значителна степен биха увеличили унищожителната сила на водата при наводнения; по дигите се забранява: преминаването с превозни средства извън определените за това места; обработването и нарушаването на повърхността им; изхвърляне на отпадъци и други материали и предмети.

6.2. За опазване на подземните води от замърсяване е необходимо да се вземат предвид забраните в чл. 118а, ал. 1, т. 2, 3, и 4 от ЗВ: обезвреждането, включително депонирането на приоритетни вещества, които могат да доведат до непряко отвеждане на замърсители в подземните води; други дейности върху повърхността и в подземния воден обект, които могат да доведат до непряко отвеждане на приоритетни вещества в подземните води; използването на материали, съдържащи приоритетни вещества, при изграждане на конструкции, инженерно-строителни съоръжения и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води.

6.3. За опазване на водите и водните обекти е необходимо да се спазват забраните в чл. 134, т. 1, 4 и 6 от ЗВ: в крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата се забранява - складиране на пестициди, депониране и третиране на отпадъци; миенето и обслужването на транспортни средства и техника; изхвърлянето на отпадъци.

7. При аварийни случаи, създаващи предпоставки за замърсяване на водите да се спазват изискванията на чл. 131, ал. 1 от ЗВ - собственикът или лицето, експлоатиращо обекта - източник на замърсяване, е длъжно да вземе необходимите мерки за ограничаване или ликвидиране на последиците от замърсяването съгласно предварително изготвен

авариен план и незабавно да уведоми Басейновите дирекции и органите на Министерството на вътрешните работи.

8. В проектна фаза (преди строителните дейности) да се локализируют границите на всички археологически обекти в обхвата на трасето, предмет на ИП чрез провеждане на предварителни археологически проучвания, съгласно разпоредбите на чл. 161 от Закона за културното наследство.

9. При доставки на химични вещества и смеси на площадката същите да бъдат придружени с информационен лист за безопасност (ИЛБ). ИЛБ да бъдат изготвени в съответствие с Приложение I (II) от Регламент (ЕС) 453/2010г. и Регламент (ЕС) 2015/830 и да бъдат на български език. Преди и по време на строителството, в случай на дейности по съхранение и употреба на опасни вещества и смеси да се спазват условията, посочени в ИЛБ, както и изискванията на Наредба за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси (обн., ДВ, бр.43 от 7 юни 2011г.).

Настоящото решение се отнася само за конкретното заявено предложение и в посочения му обхват.

Настоящото решение за „АМ „Хемус“ – Етап 1 в участъци: Участък I – от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително пътен възел „Дерманци“ с приблизителна дължина 15.26 км; Участък II - от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане с път III-307 – км 103+060) до пресичането с път III-3005, включително пътен възел „Каленик“ (край на км 122+260), с приблизителна дължина 19,20 км, с обща приблизителна дължина на етапа 34,46 км“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконови нормативни актове, в т.ч. условията и мерките от Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл. 93, ал. 7 от ЗООС при промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някое от обстоятелствата, при които е издадено настоящото решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми своевременно министъра на околната среда и водите.

Съгласно разпоредбата на чл. 93, ал. 8 от ЗООС, решението губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС, възлагам на директора на РИОСВ – Плевен и БД „Дунавски район“ 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 Административнопроцесуалния кодекс.

На основание чл. 60, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК) от възложителя Агенция „Пътна инфраструктура“ е внесено искане с вх. № ОВОС-85/25.09.2018 г. на МОСВ за допускане на предварително изпълнение на решението за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на ИП за „АМ „Хемус“ – Етап 1 в участъци: Участък I – от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително пътен възел „Дерманци“ с приблизителна дължина 15.26 км; Участък II- от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане с път III-307 – км 103+060) до пресичането с път III-3005, включително пътен възел „Каленик“ (край на км 122+260), с приблизителна дължина 19,20 км, с обща приблизителна дължина на етапа 34,46 км.

След като разгледах искането на възложителя, в което се мотивират особено важни държавни и обществени интереси, свързани с реализиране на ИП, намирам, че са налице следните предпоставки:

АМ „Хемус“ е обект с национално значение и национален обект, съгласно Решение на Министерския съвет № 250/25.04.2013 г. АМ „Хемус“ (А-2 „София – Ботевград – Шумен – Девня - Варна“), прието на основание § 5, т. 62 от Допълнителните разпоредби на *Закона за устройство на територията* и § 1 от Допълнителните разпоредби на *Закона за държавната собственост*.

Трасето на АМ „Хемус“ е част от Европейската пътна мрежа от връзката с коридор IV на запад до коридор IX в близост до гр. Велико Търново. Предвидено е да свързва източните и западни части на България с Трансевропейската мрежа. Изграждането на АМ "Хемус" има стратегическа цел за ускоряване на процеса на икономическо и социално сближаване на регионално ниво. То ще окаже благоприятно влияние върху бизнеса и създаването на нови работни места в регионалните икономики на Северозападен, Северен централен и Североизточен район на България. 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.

В конкретния случай, считаме че са налице изцяло предвидените в хипотезата на чл. 60, ал. 1 от АПК предпоставки, които обуславят допускането на предварително изпълнение на настоящото решение, тъй като по този начин ще се ускори цялостното завършване на реализацията на АМ „Хемус“.

Допускането на предварителното изпълнение е единственият възможен правен механизъм, посредством който ще се гарантират, както изпълнението на общите изисквания по вече сключените договори за реализацията на обекта, така и вменените със закон задължения на агенцията.

Съгласно разпоредбата на чл. 60, ал. 1 от АПК, предварителното изпълнение на административен акт се допуска, когато това 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 този смисъл, предварителното изпълнение се налага именно поради наличието на изискуемите в посочената разпоредба предпоставки, а именно за да се осигури животът и здравето на гражданите и да се защитят особено важни държавни и обществени интереси.

На основание чл. 19, ал. 1, т. 1 от *Закона за пътищата* (ЗП), АПИ управлява републиканските пътища, които служат за превоз на пътници и товари по смисъла на ЗП. Закрилата на всички лица, ползващи републиканските пътища има приоритет пред защитата на интересите на отделни стопански субекти, които евентуално биха били засегнати от това. Предвид важното географското местоположение на страната, членството в Европейския съюз и предстоящия зимен сезон, защитата на обществените интереси, свързани с все по нарастващите изисквания към пътната инфраструктура на страната налагат републиканската пътна мрежа в нейната цялост да се изгражда, поддържа и управлява качествено, но и своевременно. Времето е фактор с огромно значение при реализацията на обекта, какъвто е настоящия случай. Сезонният характер на част от дейностите, предмет на реализацията на обекта, наличието на технически правила – вътрешни и нормативно определени за извършването на различните строителни дейности, обуславят в своята съвкупност и необходимостта от своевременното им възлагане, респективно изпълняване. В този смисъл, в качеството си на администрация, управляваща пътя, агенцията е длъжна да извършва всички необходими действия в съответствие със законовите разпоредби, касаещи изпълнение на дейностите по своевременното изграждане на национални обекти с какъвто статут се ползва именно АМ „Хемус“. Предвид обстоятелството, че нормативно определените срокове за обжалване на решението за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС препятстват спазването на вече поети ангажменти по изграждането на магистралата, допускането на

предварително изпълнение на този административен акт е повече от наложително и напълно обосновано.

Допускането на предварително изпълнение на решението е необходима обезпечителна мярка с оглед осигуряване на изпълнение на този административен акт. Предвид изложеното, намирайки за основателно искането на възложителя, както и че са налице предпоставките на чл. 60, ал. 1 от АПК,

РАЗПОРЕЖДАМ

Допускам предварително изпълнение на настоящото решение, за да се осигури животът и здравето на гражданите и за защита на особено важни държавни и обществени интереси.

Разпоредването подлежи на обжалване пред ВАС по реда на АПК в тридневен срок от съобщаването му.

МИНИСТЪР:

Дата: 01.10.2018г.

