



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-47/...24...11...2023 г.

ДО
Г-ЖА ДЕСИСЛАВА ПАУНОВА,
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3
1606 СОФИЯ

На Ваш изх. № 04-09-110/26.07.2023 г.

На Ваш изх. № 04-09-119/16.08.2023 г.

На Ваш изх. № 04-09-133/13.09.2023 г.

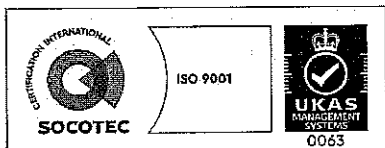
Относно: *Инвестиционно предложение (ИП) „Доизграждане на автомагистрала Хемус (Ябланица - Белокопитово) - участък 8 от км 267+650.11; 265+600 (пресичане с път II-51) до км 301+148.90 ; 299+104.93 (пресичане с път II-49), във връзка с промяна на схемите на пътните възли за подучастък от км 294+043.98 до км 301+148.90“, с възложител Агенция пътна инфраструктура“*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПАУНОВА,

Във връзка с внесените от Вас уведомления по чл. 4, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* и приложения към него с вх. № ОВОС-47/ 27.07.2023 г. на Министерство на околната среда и водите (МОСВ), което приемаме и като уведомление по чл. 10, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС)*, както и допълнителна информация, предоставена с писма с вх. № ОВОС-47/16.08.2023 и вх. № ОВОС-47/13.09.2023 г. на МОСВ, на основание Заповед № РД-557/01.08.2023 г. на министъра на околната среда и водите и чл. ба, т. 1, буква „г“ от нея, Ви уведомявам следното:

Инвестиционното предложение (ИП) „Доизграждане на автомагистрала Хемус (Ябланица - Белокопитово) - участък 8 от км 267+650.11; 265+600 (пресичане с път II-51) до км 301+148.90; 299+104.93 (пресичане с път II-49)“ попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.

Съгласно представената информация, трасето на АМ „Хемус“ е съгласувано с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда. АМ „Хемус“ е национален обект, съгласно чл. 3, ал. 7 от *Закона за пътищата*. С Решение № 250/25.04.2013 г. на Министерски



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

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



съвет, републикански път А-2 „София- Ботевград - Шумен - Девня - Варна“ (АМ „Хемус“) е обявен за обект с национално значение.

В резултат на проучване е разработено допълване на идейния проект за участък 8 на автомагистралата - от км 267+650.11 до км 301+148.90, съответстващи на км 265+600 до км 299+104.93 по одобрения с решението по ОВОС идеен проект (от пресичане с път П-51 до пресичане с път П-49). Предмет на инвестиционното предложение е подучастък от км 294+043.98 до км 301+148.90 с дължина 7,11 км, условно наименуван участък 8.3, в който следата на трасето на автомагистралата не се отклонява от одобреното с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. Началото на участък 8.3 е при км 294+043.98 (292+000 по идеен проект). Трасето се развива в източна посока, като продължава между селата Чудомир, Голямо Соколово и Бистра (от юг), общ. Търговище, към общ. Лозница. При км 295+213 (км 293+169,02) автомагистралното трасе пресича път П-51 „Бяла - Попово - Лозница - път 1-2 (Разград - Шумен)“ преди с. Чудомир, а при км 300+686.29 (км 298+642,31 по идеен проект) път П-49 „Търговище - Разград“ между селата Трапище и Бистра. При пресичането на двата републикански пътя се предвижда изграждане на пътни възли, съответно ПВ „Дралфа“ при км 295+213 (км 293+169,02 по идеен проект) и ПВ „Лозница“ при км 300+686,29 (км 298+642,31 по идеен проект). Участъкът завършва на около 500 м след пресичането с път И-49 при км 301+148.90 (съответстващ на км 299+104.93 по идеен проект на НКСИП, разгледан с ДОВОС).

ИП включва следните дейности: отнемане на хумусен пласт; извършване на изкопни и насипни работи; полагане на подосновни пластове - зона А; полагане на пътна настилка, състояща се от основен пласт от несвързани материали, основен пласт от цименто-стабилизиран скален материал, основен пласт от асфалтобетон тип Ао, пластове на пътно покритие - износващ пласт от плътен асфалтобетон тип „сплитмастик“ с полимермодифициран битум и непътен асфалтобетон за долен пласт на покритието с полимермодифициран битум; извършване на пътни работи, като направа на банкети и разделителна ивица и изграждане на отводнителна система. В ситуационно отношение подучастък 8.3 запазва одобреното от МОСВ трасе, проектната му скорост е 120 км/час.

Измененията в схемите касаят два пътни възела (ПВ) и прецизиране на нивелетното положение в обхвата на подучастъка 8.3, съответно ПВ „Дралфа“ при км 295+213 (км 293+169.02 по идеен проект) и ПВ „Лозница“ при км 300+696.29 (км 298+642.31 по идеен проект), както следва:

1. Прецизиране на нивелетното положение на трасето в обхвата на подучастъка: От км 293+100.11 (291+056,13 по идеен проект) до км 293+890.11 (291+846,13 по идеен проект) - повдигане на нивелетното решение средно с 1,80м над нивелетата от идейния проект. Повдигането се предвижда с цел осигуряване на отводняването и преминаването на водостопите под пътно трасе в участъка; От км 295+310.11 (293+266,13 по идеен проект) до км 295+830.11 (293+786,13 по идеен проект) - понижаване на нивелетата средно с 1.80 м под нивелетата от идейния проект. Оптимизацията се състои в намаляване на височината на насипа, с което се постига и една от основните цели на оптимизираното нивелетно решение - намаляване на обема на насипните работи в конкретния участък. От км 297+150.11 (295+106,13 по идеен проект) до км 297+550.11 (295+506,13 по идеен проект) — понижаване на нивелетата средно с 1.30 м под нивелетата от идейния проект. Оптимизацията се състои в намаляване на височината на насипа. От км 297+670.11 (295+626,13 по идеен проект) до км 298+110.11 (296+066,13 по идеен проект) - повдигане на нивелетното решение средно с 0.70 м над нивелетата от идейния проект. Повдигането се предвижда с цел осигуряване на отводняването и преминаването на водостопите под пътно трасе в участъка; От км 298+750.11 (296+706,13 по идеен проект) до км 300+470.11 (298+426,13 по идеен проект) - понижаване на нивелетата средно с 2.50 м под нивелетата от идейния проект.

Максималният надлъжен наклон е 4.50%, а минималният - 0.5%. С цел намаляване на земните работи в участъка от км 297+410 (295+366,02 по идеен проект) до км 297+670 (295+626,02 по идеен проект) е допуснат надлъжен наклон 0.40%.

2. Конструкция на пътната настилка:

2.1. Директно трасе - Пътната конструкция е изчислена за категория на движение „тежко“. Пътната настилка е асфалтобетонна, като износващият пласт при лентата за движение и лентата за изпреварване се предвижда от плътен асфалтобетон тип сплитмастик с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65, а в лента за принудително спиране, шлюзовете за пътни връзки и площадки за отдих и в зоните на площадките за отдих от плътен асфалтобетон тип „А“ с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65.

2.2. Пътна настилка при активна и изпреварваща ленти:

- плътен асфалтобетон тип сплитмастик 0/11S с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65 за износващ пласт - 4 см.
- неплътен асфалтобетон за долен пласт на покритието с полимер модифициран битум ПмБ 25/55-55 - 6 см.
- асфалтова смес за основен пласт тип Ао - 10 см. цименто-стабилизиран пласт за основен пласт - 20 см. основен пласт от скален материал с подбран зърнометричен състав - 25 см. зона А от материали от група А1 - 50см.
- пътна настилка при лента за принудително спиране, шлюзовете за пътни връзки и площадки за отдих и в зоната на площадката за отдих при км 293+800;
- плътен асфалтобетон тип „А“ с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65 за износващ пласт - 4 см.
- неплътен асфалтобетон за долен пласт на покритието с полимер модифициран битум ПмБ 25/55-55 - 6 см.
- асфалтова смес за основен пласт тип Ао - 10 см.
- цименто-стабилизиран пласт за основен пласт - 20 см.
- основен пласт от скален материал с подбран зърнометричен състав - 25 см.
- зона А от материали от група А1 - 50см.

3. Стабилизация на земната основа - В различни участъци по протежение на разглеждания подучастък, съгласно установената геоложка обстановка, се предвижда стабилизация на земната основа.

4. Изграждане на следния тип напречен профил на директно трасе

Габаритът на АМ „Хемус“ е Г 27, който включва:

- ленти за движение - 2 x 3.75 м;
- ленти за изпреварване - 2 x 3.50 м;
- ленти за принудително спиране - 2 x 2.50 м;
- водещи ивици (между лента за принудително спиране и лента за движение) - 2 x 0.25 м;
- водещи ивици (между лента за изпреварване и разделителна ивица) - 2 x 0.50 м;
- разделителна ивица - 1 x 3.00 м;
- банкети - 2 x 1.50 м.

Напречните наклони на пътното платно са, както следва:

- на настилната (в прав участък - двустранен 2.50%) и в хоризонтална крива - при $R < 3500m$ едностранен, в зависимост от радиуса за $V_{пр} = 120$ км/ч. При $R > 3500m$ напречният наклон е проектиран двустранен - 2.5%.
- на банкетите (в прав участък - 6%) и в хоризонталните криви с $R < 3500m$ - при разнопосочни напречни наклон на настилната и банкета, наклонът на последния е такъв, че сумата от двата да не превишава 10%. Когато са еднопосочни, този на банкета е 6%.
- на разделителната ивица - напречният наклон е двустранен - 2.5%. В хоризонтални криви с едностранен напречен наклон в разделителната ивица отводняването ще бъде решено с колекторна система с дъждоприемни шахти и бетонови бордюри 8/16.
- земно легло (в прав участък - напречният наклон на леглото е 4% към банкета, в хоризонтална крива с едностранен напречен наклон е между 2.5% и 4%.

Откоси:

В насип - Откосът при насип по директно трасе се предвижда с наклон 1:1.75 при насип с височина до 6 м, 1:2 при насип с височина от 6 до 12 м и 1:2.25 при насип с височина над 12 м. При насипи с височина над 6 м на всеки 6 м се предвижда берма с ширина 2 м и напречен наклон 3% към външния откос. За високите насипи са извършени необходимите изчисления за устойчивост.

В изкоп - Откосът в изкоп е с наклон 1:1.5. При изкопи с височина над 6 м на всеки 6 м се предвижда берма с ширина 3 м и напречен наклон 15% към ската.

Съгласно геоложките указания е предвидено изземване на хумуса под пътното тяло с дебелина от 30 см до 50 см. С оглед предпазване на пътните откоси от ерозия е предвидено охумусяването им с пласт хумус с дебелина 15 см и затревяването им.

Банкетите се предвиждат стабилизирани с горен пласт с дебелина 10 см от трошен камък с подбран зърнометричен състав фракция 0-40, върху който ще бъде изпълнена единична повърхностна обработка с битумен разлив с фракция 4-8 мм.

Разделителната ивица се предвижда да бъде затревена. За целта ще бъдат положени нефракционирания скален материал за долен пласт и горен пласт от хумус с дебелина 14 см.

За откосите в изкоп се предвижда облицовка с противоерозионна композитна синтетична рогозка.

5. Пресичания с пътища от РПМ, общински и селскостопански пътища:

- Път 11-51 при км 295+213 (км 293+169,02 по идеен проект) при ПВ „Дралфа“ чрез подлез $L = 12+18+12$ м;
- Селскостопански път при км 296+956.07 (км 294+912,09 по идеен проект) чрез подлез с отвор 8 м;
- Селскостопански път при км 298+700 (км 296+656,02 по идеен проект) чрез подлез с отвор 8 м.
- Републикански път П-49 при км 300+686.29 (км 298+642,31 по идеен проект) при ПВ „Лозница“ чрез подлез $L=12+18+12$ м;

За пресичанията са предвидени съответните реконструкции:

6. Пътни възли - В участъка 8.3. от км 294+043.98 до км 301+148.90, се предвижда проектирането на два пътни възела. Предложена е нова схема, която е съобразена с конкретните теренни, ситуационни и технологични особености на автомагистралното и второстепенното направление.

6.1. Пътен възел „Дралфа“ при км 295+213 (км 293+169,02 по идеен проект) - Път П-51 не се променя нито ситуационно, нито нивелетно. Предвижда се нова настилка в района на възела и оформяне на нови пътни кръстовища на ниво на път П-51. Габаритът на пътя е 7.50 м/10.50 м, но по част от дължината се предвижда уширяване на настилка с 3.00 м, поради проектиране на лента за ляво завиване. Дължината на реконструкцията на пътната настилка е 620 м. Схемата на пътния възел е тип полудетелина. Пътните връзки са разположени в югозападна и североизточна посока. При това решение има намаляване на земните работи и се увеличава безопасността на движение в района на пътния възел. Пътните връзки са от тип Q1 - еднолентови и се състоят от пътно платно 5 м, водещи ивици по 0.25 м и банкети по 1.50 м, и са проектирани за проектна скорост от 40 км/ч. С прецизиране на проектните криви на връзките с път П-51 ще се актуализират на следващия етап от проектирането площите, които ще бъдат засегнати за строителството на пътната връзка.

6.2. Пътен възел „Лозница“ при км 300+686.29 (км 298+642,31 по идеен проект) - Пътния възел е проектиран със схема тип „полудетелина“. Съгласно идейното решение пътните връзки на възела се предвиждат от западната страна на път П-49 в насип с височина над 6 м, а за развитието на възела по предложения вариант се предвижда реконструкция на напоителен канал. Проектното решение по настоящото предложение предвижда промяна на решението по идеен проект с цел оптимизиране на земните работи, като две от връзките на възела са ситуирани от източната страна на пътя в лек изкоп. С новото проектно решение не

се налага реконструкция на напоителния канал, като същия се предвижда да премине през АМ чрез съоръжение по съществуващото си положение.

Път П-49 не се измества ситуационно и нивелетно. Предвижда се нова настилка в района на възела и оформяне на нови пътни кръстовища на ниво на път П-49. Габаритът на пътя е 7.50м/10.50м, като по част от дължината се предвижда уширяване на настилка с 3.00 м, поради проектиране на лента за ляво завиване. Дължината на реконструкцията на пътната настилка е 609 м. С цел намаляване на земните работи местоположението на едната пътна връзка е променено - от югозападна в югоизточна посока. Другата пътна връзка остава в северозападна посока.

Всички пътни връзки са от тип Q1 - еднолентови и се състоят от пътното платно 5 м, водещи ивици по 0.25 м и банкети по 1.50 м. и са проектирани за проектна скорост от 40 км/ч.

7. Мостове над реки и канали

- Мост над напоителен канал при км 299+160.60 (км 297+116,62 по идеен проект);
- Мост над напоителен канал при км 299+915.01 (км 297+871,03 по идеен проект);
- Мост над напоителен канал при км 300+500.11(км 298+456,13 по идеен проект).

8. Пътни принадлежности - По цялата дължина на автомагистралата е предвидено поставянето на ограничителни системи за пътища.

9. Ландшафтно оформяне - За приобщаване на автомагистралата към околния терен и запазване на околната среда на етап технически проект ще бъде изготвен подробен проект за ландшафтно оформяне на пътя.

10. Отводняването на пътното тяло в прав участък и преходни рампи към хоризонталните криви до момента на преоформяне на настилка към разделителната ивица е повърхностно. Водите от разделителната ивица, настилка и банкетите посредством надлъжния и напречен наклони се довеждат до откосите на пътното тяло (отводнителни окопи в изкоп или система от бетонови бордюри и улеи при високи насипи) и от тук се отвеждат извън пътното тяло.

В участъка на хоризонтални криви водите от външното (по-високото) на кривата пътното платно се насочват повърхностно към разделителната ивица. В хоризонтални криви с едностранен напречен наклон в разделителната ивица отводняването ще бъде решено с колекторна система с дъждоприемни шахти и бетонови бордюри 8/16 и от там чрез система от бетонови бордюри, дъждоприемни шахти (ДШ), линейни отводнителни, ревизионни шахти (РШ), колектори и напречни отводнителни се отвеждат извън пътното тяло.

11. При пресичане на съществуващи водосбори съобразно големината на водния отток са предвидени водостоци, осигуряващи преминаването на водите през пътното тяло на магистралата. Такива съоръжения са предвидени и на места осигуряващи отводняването.

За всички напоителни канали и съоръжения, засегнати от автомагистралното трасе, ще се предвидят съответните пътни съоръжения, посредством които ще се осигурява нормалното функциониране на напоителните съоръжения.

В разглеждания участък 8.3 на АМ „Хемус“ при км 299+160.60 (км 297+116,62 по идеен проект), км 299+915.01 (км 297+871,03 по идеен проект) и км 300+500.11 (км 298+456,13 по идеен проект), проектното трасе пресича напоителни канали. Пресичането с АМ „Хемус“ е решено чрез премостване. Предвидените инженерни мрежи в разглеждания участък от км 294+043.98 (км 292+000 по идеен проект) до км 301+148.9 (км 299+104,93 по идеен проект) са разгледани в процедурата по реда на Глава шеста от ЗООС, приключила с Решение № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите. В участък 8.3 не се предвиждат изграждането на допълнителни водостоци за осигуряване преминаване на диви животни.

При откриване на археологически обекти ще се предприемат действия по Закона за културното наследство.

Замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението не се очаква, тъй както участъкът не преминава през населени места.

Не се предвижда използването на взрив по време на строителството. За реализирането на автомагистралния участък ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта, включват хумус, пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива - бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Инвестиционното предложение „Доизграждане на автомагистрала Хемус (Ябланица - Белокопитово) - участък 8 от км 267+650.11 \equiv км 265+600 (пресичане с път П-51) до км 301+148.90 \equiv км 299+104.93 (пресичане с път П-49); във връзка с промяна на схемите на пътните възли за подучастък от км 294+043.98 до км 301+148.90“, предмет на настоящата процедура, не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана. По време на експлоатацията на автомагистралния участък по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Автомагистралата не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

Емисиите в периода на строителството и експлоатацията на автомагистралния участък няма да се различават от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на Министъра на околната среда и водите.

Не се очаква генериране на отпадъци, различни от разгледаните в процедурата по реда на Глава шеста от ЗООС, приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на Министъра на околната среда и водите

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

Предвид изискването на чл. 4а, ал. 2 от Наредбата за ОВОС, респ. чл. 12, ал. 5 от Наредбата за ОС, е поискано становище по чл. 155, ал.1, т. 23 от *Закона за водите*. Съгласно получено от Басейнова дирекция „Черноморски район“ (БДЧР) писмо с вх. № ОВОС-47/07.11.2023 г. на МОСВ становище, реализирането на инвестиционното предложение **няма да окаже значително въздействие върху водите и водните екосистеми** при условие, че бъдат спазени нормативните изисквания, посочени в т. I, т. II и т. III от настоящото становище и не се допуска замърсяване на водите и влошаване на състоянието на водните тела.

Предвидените дейности в ИП не се очаква да доведат до негативно въздействие върху екологичния потенциал и химичното състояние на повърхностно водно тяло, както и върху химичното и количественото състояние на подземното водното тяло. В тази връзка ИП е **допустимо** спрямо Плана за управление на речните басейни 2016-2021 г. на Черноморския район за управление, при спазване на посочените мерки и законови изисквания в тяхното становище.

Автомагистралното трасе не попада в обхвата на определен район със значителен потенциален риск от наводнения съгласно Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) 2016-2021г., не попада и в обхвата на актуализираните РЗПРН за периода 2022-2027 г., съгласно Заповед № РД-803/10.08.2021г на министъра на околната среда и водите. Предвидените дейности в ИП нямат потенциал за увеличаване на определения риск от

наводнения. Инвестиционното предложение е **допустимо** спрямо ПУРН 2016-2021 г., при спазване на посочените мерки и законови изисквания в настоящото становище.

Заклучението на БДЧР е, че конкретното ИП е **допустимо** при спазване на определените в тяхното становище условия.

Автомагистрала „Хемус“ попада в Приложение №1 на ЗООС. В тази връзка ИП за „Доизграждане на автомагистрала Хемус (Ябланица - Белокопитово) - участък 8 от км 267+650.11 ≡ км 265+600 (пресичане с път II-51) до км 301+148.90 ≡ км 299+104.93 (пресичане с път II-49), във връзка с промяна на схемите на пътните възли за подучастък от км 294+043.98 до км 301+148.90“ представлява изменение на ИП от Приложение № 1 на ЗООС. Съгласно горепосочените становища това изменение не може да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда. ИП не се включва и в обхвата на чл. 93, ал. 1, т. 2, т. 4 и т. 5 от ЗООС, както и не попада в чл. 93, ал. 1, т. 1 като самостоятелно инвестиционно предложение от приложение № 2 на ЗООС. Следователно за ИП „Доизграждане на автомагистрала Хемус (Ябланица - Белокопитово) - участък 8 от км 267+650.11 ≡ км 265+600 (пресичане с път II-51) до км 301+148.90 ≡ км 299+104.93 (пресичане с път II-49), във връзка с промяна на схемите на пътните възли за подучастък от км 294+043.98 до км 301+148.90“ **няма основание да се изисква провеждане на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури по оценка на въздействието върху околната среда.**

Извършената проверка относно местоположението на инвестиционното предложение показва, че този участъкът от АМ „Хемус“ е разположен в землищата на селата Дралфа, Голяма Соколово, Чудомир, Бистра и гр. Лозница в областите Търговище и Разград и не се отклонява от одобреното с посоченото решение по ОВОС трасе. Площта, предмет на инвестиционното предложение, **не попада в граници на защитени територии** по смисъла на *Закона за защитените територии*, както и **в защитени зони** съгласно *Закона за биологичното разнообразие*. Най-близко разположената на отстояние над 3 км северозападно от разглеждания участък е защитена зона BG0000173 „Островче“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

С оглед гореизложеното, отчитайки местоположението и характера на предвидените дейности в ИП считам, че при реализацията им **няма вероятност от отрицателно въздействие върху защитени зони**, предвид следното:

Инвестиционното предложение е извън защитени зони от мрежата „Натура 2000“, предвид което реализацията му няма да доведе до пряко или косвено, трайно и необратимо унищожаване или увреждане на природни местообитания или местообитания на видове, предмет на опазване в най-близката защитена зона. Няма вероятност да се създаде трайна и непреодолима преграда, възпрепятстваща свободното придвижване на видове, предмет на опазване, както и да предизвика промяна в структурата и функциите на същите, предвид характера на предвидените за изпълнение дейностите. Поради отдалечеността на инвестиционното предложение от границите на най-близката защитена зона не се очаква, при строителството на пътните възли да възникнат преки или косвени въздействия върху зоната и предмета ѝ на опазване, вкл. безпокойството от шумовото, светлинното и антропогенното натоварване в района на строителството, което да доведе до трайно прогонване на видовете. ИП не предполага генериране на емисии и отпадъци на терена на строителството, които да доведат до влошаване в състоянието на местообитания и видове в близката защитена зона BG0000173 „Островче“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна. Местоположението на инвестиционното предложение не се създават предпоставки и за нарушаване на връзките между защитените зони от мрежата Натура 2000.

В тази връзка и на основание чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС Ви уведомявам, че за така заявеното инвестиционно за „Доизграждане на автомагистрала Хемус (Ябланица - Белокопитово) - участък 8 от км 267+650.11; 265+600 (пресичане с път II-51) до км 301+148.90 ; 299+104.93 (пресичане с път II-49)“ във връзка с промяна на схемите на пътните възли за

подучастък от км 294+043.98 до км 301+148.90“ не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

Настоящото писмо се отнася само за заявените параметри на инвестиционното предложение и не отменя необходимостта от получаване на съгласувания или разрешителни, предвидени в други закони и подзаконовни нормативни актове.

При всички случаи на промяна в параметрите на ИП или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящото писмо, възложителят е длъжен да уведоми незабавно компетентния орган за промените.

Приложение: Писмо с вх. № ОВОС-47/07.11.2023 г. на МОСВ на БДЧР

НИКОЛАЙ СИДЖИМОВ

Заместник министър на околната среда и водите