



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 3-3/2017 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от *Закона за опазване на околната среда (ЗООС)*, § 20 от Преходните и заключителни разпоредби към *Закона за изменение и допълнение на ЗООС* (обн., ДВ, бр. 12 от 2017 г.), чл. 19, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), § 3, ал. 1 от Преходните и заключителните разпоредби към *Постановление № 26 на Министерския съвет от 9 февруари 2016 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет* (ДВ, бр. 12/2016 г.) и във връзка с чл. 31 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 39, ал. 12 и 13 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони*, (Наредбата за ОС),

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за *"Подобряване на трасето на Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“ по Източен вариант Г 10.50*

Възложител: Агенция „Пътна инфраструктура“
със седалище: гр. София, 1606, бул. „Македония“ № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

АМ „Струма“ е част от Трансевропейската магистрала (ТЕМ) Север-Юг и част от Четвърти Трансевропейски транспортен коридор.

Реализирането на инвестиционното предложение за *"Подобряване на трасето на Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“* ще завърши цялостното изграждане на автомагистралата, което ще е следващата важна стъпка в интегрирането на България в Европейската транспортна система.

Лот 3.2 на АМ „Струма“ от Крупник до Кресна (от км 373+000 до км 387+000) преминава през пресечен терен, като част от проектните решения са в Кресненското дефиле. Трасето на Лот 3 на АМ „Струма“ е разположено в чувствителен от екологична гледна точка район, като през по-голямата си дължина се намира в близост до поречието на река Струма и в ивицата, включваща съществуващия път Е79 и жп линията „София – Кулата“. Трасето има пресичания с Е79 и с други републикански и общински пътища,



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

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



реки, железопътни линии и др. Проектните трасета преминават през три котловини (Благоевградска, Симитлийска, Санданска) с равнинен характер и два планински участъка.

Километровите положения съответстват на фазата на проектиране на съответните варианти.

Предложени са проектни варианти, както следва: Вариант Г20 – син; Вариант Г20 – червен; Източен вариант Г10.50; Дълъг тунелен вариант и Източен вариант Г20.

I. Вариант Г20 – Син, фаза Прединвестиционно проучване, 2014 г.

Проектното трасе започва южно от пътен възел (п.в.) „Крупник”, км 376+000. В Кресненското дефиле едното платно в основната си част следва съществуващия път Е79, а другото се развива по нов терен, с тунели и съоръжения в западния масив на дефилето. След излизане от Кресненското дефиле преминава източно от гр. Кресна и свършва при пътен възел (п.в.) „Кресна”.

В участъка от км 378+600 до км 393+100 двете платна са разработени самостоятелно едно от друго, като се раздалечават и доближават в ситуационно и нивелетно отношение. При възможност, се следва и използва съществуващия път, а в други участъци се предвиждат тунели и виадукти. В някои случаи, към р. Струма и скатовете се предвиждат подпорни стени.

Ляво платно: Началото на разглеждания участък е при км 376+000, след съществуващия п.в. „Крупник”, където е началото на Кресненското дефиле. Трасето на лявото платно в основната си част следва съществуващия път, като ползва съществуващия мост над р. Струма и ж.п. линията от км 379+051 до км 379+271 и е по съществуващия път Е79 до км 379+900. В участъка от км 379+900 до км 380+800 се напуска съществуващият път Е79, като с два моста и два тунела се минава по ново трасе. От км 380+700 до км 382+500 се ползва съществуващия път и съществуващите мостове и тунел. От км 382+565 до км 382+735 се предвижда нов тунел. От км 382+800 до км 384+700 се ползва съществуващия път, от км 384+740 до км 384+810 – нов тунел, от км 384+810 до км 388+360 трасето отново е в съществуващия път. От км 388+360 до км 388+480 се залага нов тунел и след него отново се ползва съществуващия път до км 393+100. Трасето завършва при км 399+789 ≡ км 397+000 от Лот 3.3.

Дясно платно: Развива се вдясно от съществуващия път и е изцяло по нов терен, като следва ситуационно лявото, а в отделни участъци се отдалечава от него. В нивелетно отношение често е на второ, по-високо ниво от лявото, в изкоп или в тунел. При км 393+100 двете платна отново са успоредни едно на друго и се развиват заедно до края на участъка, като се раздалечават само в случаите на тунелно решение. Краят на участъка е на около 2.5 км преди гр. Кресна, като се напуска съществуващия път по левия бряг на р. Струма, от км 394+050 до км 394+150 се премества реката, а от км 394+360 до км 394+565 отново се минава над р. Струма, съществуващ път I-1 и ж.п. линията „София – Кулата”. От км 394+565 до км 394+700 се предвижда нов тунел, след него се пресича р. Влахинска и трасето обхожда от североизток и изток гр. Кресна. При км 398+200 се минава над ж.п. линия „София – Кулата”, а при км 398+310 – над път I-1. Трасето завършва при км 399+789 ≡ км 397+000 от Лот 3.3.

В участък от км 378+600 до км 399+000 е приет габарит Г20 за скорост 80 км/ч: ленти за движение 2х(2х3.50) м; направляващи ивици 2х0.50 м; банкети 2х1.50 м; средна разделителна ивица 1х2.00 м.

В участък от км 399+000 до км 399+789 ≡ км 397+600 габаритът става А29, ленти за движение 2х(2х3.75)м; асфалтирани водещи ивици - 2х(2х0.75)м; ивици за принудително спиране 2х2.50м; банкетата 2х1.25м; средна разделителна ивица 1х3.50м.

Предвидени за реализиране са:

- п.в. „Крупник“ на км 377+700, след края на Лот 3.1 – км 376+000; п.в. „Ощавя“ – на км 389+700; п.в. „Кресна“ – на км 398+882;
- площадки за отдиш: при км 376+500 до 376+900 и при км 397+500 до 397+700;

Изпълнението на вариант Г20-син е свързано с изграждането и реконструкцията на следните обекти:

- **Подпорни и укрепителни стени:** от км 383+000 до км 383+200 (нова, ляво платно); от км 383+420 до 383+600 (нова, ляво платно); от км 384+900 до км 385+100 (нова, ляво платно); от км 385+200 до км 385+300 (нова, дясно платно); от км 385+350 до км 385+400 (нова, ляво платно); от км 385+420 до км 385+520 (нова, дясно платно); от км 385+520 до км 385+570 (нова, дясно платно); от км 385+570 до км 385+620 (нова, дясно платно); от км 385+850 до км 385+950 (нова, ляво платно); от км 386+620 до км 386+720 (нова, дясно платно); от км 386+720 до км 386+770 (нова, дясно платно); от км 387+250 до км 387+350 (нова, ляво платно); от км 387+300 до км 387+720 (нова, дясно платно); от км 387+350 до км 387+500 (нова, ляво платно); от км 387+720 до км 387+900 (нова, дясно платно); от км 387+900 до км 387+990 (нова, дясно платно); от км 385+490 до км 385+610 (нова, ляво платно); от км 388+850 до км 388+950 (нова, ляво платно); от км 388+950 до км 389+100 (нова, ляво платно); от км 389+040 до км 389+120 (нова, дясно платно); от км 389+290 до км 389+330 (нова, ляво платно); от км 390+340 до км 390+390 (нова, дясно платно); от км 390+390 до км 390+480 (нова, дясно платно); от км 390+480 до км 390+530 (нова, дясно платно); от км 390+530 до км 390+640 (нова, дясно платно); от км 390+640 до км 390+850 (нова, дясно платно); от км 391+470 до км 391+550 (нова, дясно платно); от км 392+900 до км 392+950 (нова, ляво платно); от км 395+555 до км 395+565 (нова, ляво и дясно); от км 395+565 до км 395+630 (нова, ляво и дясно); от км 395+630 до км 395+670 (нова, ляво и дясно); от км 395+670 до км 395+820 (нова, ляво и дясно); от км 395+885 до км 395+925 (нова, ляво и дясно); от км 395+975 до км 396+050 (нова, ляво и дясно); от км 396+665 до км 396+685 (нова, ляво и дясно); от км 396+725 до км 396+785 (нова, ляво и дясно);

- **Виадукти:** от км 379+040 до км 379+180 (нов, дясно); от км 379+051 до км 379+261 (съществуващ, ляво); от км 380+400 до км 380+445 (нов, ляво); от км 380+620 до км 380+720 (нов, ляво); от км 381+020 до км 381+130 (съществуващ, ляво); от км 381+220 до км 381+320 (съществуващ, ляво); от км 389+920 до км 390+140 (нов, дясно); от км 390+210 до км 390+344 (съществуващ, ляво); от км 392+195 до км 392+585 (нов, дясно); от км 392+650 до км 392+900 (нов, ляво); от км 394+050 до км 394+150 (нов, ляво/дясно); от км 394+340 до км 394+530 (нов, ляво/дясно); от км 394+750 до км 394+970 (нов, ляво/дясно); от км 395+160 до км 395+320 (нов, ляво/дясно); от км 395+965 до км 395+975 (нов, ляво/дясно); от км 396+115 до км 396+250 (нов, ляво/дясно); от км 398+200 до км 398+350 (нов, ляво/дясно);

- **Надлези, подлези, прокари:** при км 379+482 (същ. прокар с L=4 m, фрезоване, пренастилка – ляво); при км 396+555 (нов прокар с L=6 m - ляво/дясно); при км 396+860 (нов прокар с L=6 m ляво/дясно); от км 397+383 до км км 397+403 (нов кос подлез с L=20 m - ляво/дясно); от км 397+914 до км 397+926 (нов кос подлез с L=12 m, ляво/дясно); км 398+830 (нов подлез с L=24 m, ляво/дясно); при км 389+950 (нов кос надлез с L=36 m, ляво/дясно);

- **Тунели:** от км 379+180 до км 380+350 (нов, дясно); от км 379+930 до км 380+340 (нов, ляво); от км 380+455 до км 380+455 (нов, ляво); от км 380+520 до км 380+800 (нов, дясно); от км 381+130 до км 381+200 (съществуващ, ляво); от км 380+950 до км 381+020 (нов, дясно); от км 382+035 до км 382+095 (ново, дясно); от км 382+565 до км 382+735 (нов, ляво); 382+300 до км 382+580 (нов, дясно); от км 382+740 до км 383+220 (нов, дясно); от км 384+150 до км 384+690 (нов, дясно); от км 384+740 до км 384+810 (нов, ляво); от км 385+300 до км 385+420 (нов, дясно); от км 385+890 до км

386+570 (нов, дясно); от км 386+370 до км 386+710 (съществуващ, ляво); от км 386+955 до км 387+155 (нов, дясно); от км 387+995 до км 388+195 (нов, дясно); от км 388+360 до км 388+480 (нов, ляво); от км 388+220 до км 388+310 (нов, дясно); 388+910 до км 389+040 (нов, дясно); 394+565 до км 394+700 (нов, двустранен, ляво); 394+750 до км 395+000 (нов, ляво); от км 395+420 до км 395+510 (нов, двустранен, ляво); от км 396+665 до км 396+785 (нов, ляво); от км 396+685 до км 396+725 (нов, дясно);

• **Мостове** при км: 386+030 (съществуващ); 388+493 (нов-ляво); 397+043 (нов-ляво); 398+560 (нов-ляво); 399+135 (нов-дясно); 399+610 (нов-дясно).

Ще бъдат реконструирани съоръжения на други ведомства:

- мрежи ВН - 110 kV - между км 378+500 и км 379+500;
- мрежи НН и Ср. Н. - 20 kV;
- комуникационни кабели и съоръжения, по цялото трасе;
- газопроводи, с пресичания на 3 места;
- водопроводи, участъци от км 378+000 до км 378+500 и от км 397+500 до км 399+400;
- напоителни канали и напоителни тръбопроводи - от км 376+200 до км 378+500 и от км 394+000 до км 399+400.

II. Вариант Г20 – Червен, фаза Идеен проект, 2015 г.

Началото на варианта е на км 376+000, южно от п.в. „Крупник“. В Кресненското дефиле едното платно следва в основната си част съществуващия път Е79, а другото се развива по нов терен с тунели и съоръжения в западния масив на дефилето. След излизане от Кресненското дефиле преминава източно от гр. Кресна и свършва при п.в. „Кресна“.

Трасето на вариант Г20-червен за Лот 3.2 на АМ „Струма“ се развива вдясно от съществуващия път и успоредно на него, като преминава източно от с. Крупник. При км 377+480 (ляво) е предвиден център за управление на автомагистралата, връзката с който се осъществява по съществуващия път I-1, който се запазва в разглеждания участък и се връзва с п.в. „Крупник“ на км 378+450.

В участъка от км 378+035 до км 378+185 ще се изгради нов мост на р. Струма. Нивелетата в участъка при км 376+000 е съобразена с нивелетата в края на Лот 3.1, след което се понижава и следва нивелетата на път I-1.

При км 378+450 (п.в. „Крупник“) става превключване в две самостоятелни платна, проектна скорост 80 км/час.

Ляво платно - Началото на разглеждания участък е при км 376+000 след съществуващия пътен възел „Крупник“, където е началото на Кресненското дефиле. От км 378+450 до км 380+200 лявото платно следва следата и нивото на съществуващия път, като се ползват съществуващите мостове на р. Резена и р. Струма, като тук се преминава и над ж.п. линия „София – Кулата“.

От км 380+190 до км 380+340 се предвижда нов мост на р. Струма, от км 380+400 до км 380+520 - нов тунел, успореден на ж.п. тунела и отново нов мост на р. Струма (от км 380+570 до км 380+750), след което се превключва в съществуващия път, като се ползват съществуващите два моста и тунел. При км 381+000 и 381+260 се проектират подходи към лагерите на общността, упражняваща екстремни водни спортове - каяк и рафтинг. От км 381+400 до км 385+800 лявото платно следва съществуващия път, който рядко напуска. От км 386+330 до км 386+670 се ползва съществуващият тунел с дължина 340 м, а при км 387+780 се преминава край съществуващо „Кресненско ханче“. При км 389+950 се залага изграждането на п.в. „Ошава“. Трасето завършва при км 399+832 ≡ км 397+000 от Лот 3.3.

Дясно платно - Развива се по нов терен, вдясно от съществуващия път, като с нови мостове преминава над р. Резена (км 378+520), р. Струма и ж.п. линията „София – Кулата“ (от км 379+025 до км 379+225).

В участъка от км 379+900 до км 380+230 (по километража на лявото платно), дясното платно се развива до лявото и преминава вдясно над него, след което отново слиза на ниво с него от дясната му страна, и с поредица от нови четири моста и нови два тунела достига до км 381+400. В участъка от км 384+300 до км 385+800 лявото платно следва съществуващия път, който силно лъкатуши, а дясното платно се повдига нивелетно спрямо лявото и се развива в дясно в ската. До км 386+310 дясното платно е успоредно на лявото и с габарит Г20 и следва нивелетно съществуващия път. Следва нов тунел до км 386+690, след което дясното платно минава над лявото от км 386+680 (от километража на лявото платно) до км 387+470. След това двете платна се развиват успоредно до км 387+960, където дясното платно е в ската над лявото. От км 388+000 до км 388+820 (по километража на ляво платно) отново се предвижда съоръжение на две нива, т.е. дясното платно над лявото. След това дясното платно се развива успоредно и в непосредствена близост с лявото платно до км 390+000, където се предвижда п.в. „Ощавя“, който осъществява връзка със с. Ощавя и с. Стара Кресна. Платното се развива вдясно (западно) от съществуващия път, като нивелетно преминава по-високо, вдясно по ската и на платото над него, без да засяга съществуващия път.

За участък от км 390+000 до км 393+000 - Съществуващият път се развива в защитена местност „Кресненско дефиле“. Проектните трасета, на син и червен вариант, изцяло са в обхвата на съществуващия път, съгласно геодезично заснемане през 2016 г. и отстраняване на явна фактическа грешка.

Участък от км 393+100 до км 399+832 ≡ км 397+600 (лот 3.3)- Участъкът започва преди гр. Кресна, обхожда града от изток, като двете платна ситуационно и нивелетно се развиват заедно с габарит Г20. От км 393+100 до км 393+800 се развива около и върху съществуващия път, като двете платна са успоредни едно до друго. От км 393+900 до км 394+200 и от км 394+350 до км 394+620 пресича два пъти р. Струма. Около км 394+580 пресича Път I-1 и жп линия „София-Кулата“, след което пресича от км 394+750 до км 394+950 р. Влахинска и се развива по левия ѝ бряг. След км 395+800 са предвидени три тунела с дължини: 400 м; 200 м; 240 м и виадукт с дължина 630 м до км 397+650. Трасето продължава на юг след гр. Кресна. При км 398+900 се пресича жп линия „София-Кулата“, а при км 399+165 - път I-1, който следва да бъде реконструиран, за да се изгради пътен възел. Трасето завършва при км 399+832 ≡ км 397+000 от Лот 3.3.

Габарит на трасето:

1. Участъкът от км 378+300 до км 399+350 е предвиден да се изгради с габарит Г20: ленти за движение 2х(2х3.25)м; асфалтирани водещи ивици 2х(2х0.5)м; банкета 2х1.50м; средна разделителна ивица 1х2.00м.

2. За участъците от км 376+000 до км 378+000 и от км 399+300 до км 399+979≡км 397+600, габаритът е А29: ленти за движение 2х(2х3.75)м; асфалтирани водещи ивици 2х(2х0.75)м; ивици за принудително спиране 2х2.50м; банкета 2х1.25м; средна разделителна ивица 1х3.50м.

За безконфликтно пресичане е необходимо да се изпълнят три броя п.в.: п.в. „Крупник“ при км 378+423; п.в. „Ощавя“ - на път IV-10063 за с. Стара Кресна и с. Ощавя при км 389+940; п.в. „Кресна“ - на Път I-1 за гр. Кресна и гр. Кулата - км 398+975.

За вливане и отливане от магистралата към Път I-1 (връзка за гр. Кресна) ще се изградят връзки от магистралата за посоките „София - Кресна“ и „Кресна - София“ около км 393+600.

Ще се реализират пътни връзки:

- от път I-1 към център за управление при км 377+480 на АМ „Струма“;

- към газстанция при км 379+082 (379+085);
- към площадка за рафтинг при км 381+000 и км 381+260;
- към зона за отдих (ляво платно) от км 387+660 до км 388+000;
- към площадка за рафтинг (ляво платно) от км 389+100 до км 389+320;
- с път I-1 при км 394+004 (394+002).

Допълнителни подходи са предвидени за изход на участниците в екстремните спортове по р. Струма при км 383+000 и км 386+000.

Площадки за отдих: при км 376+500 до 376+900; при км 397+500 до 397+700.

Изпълнението на Вариант Г20-червен е свързано с изграждането и реконструкцията на:

• **Виадукти, естакади:** от км 386+680 до км 387+460 (нова естакада на две нива, дясно платно над ляво, габарит Г10,49); от км 388+000 до км 388+820 (нова естакада на две нива – дясно платно над ляво, габарит Г10,50); от км 392+791 (392+580) до км 392+930 (393+080) (нов виадукт, габарит Г10.50, ляво и дясно платно с различна дължина); от км 390+100 до км 392+300 (нова естакада на две нива, дясно платно над ляво габарит Г10,50); от км 398+392 (398+681) до км 398+375 (398+690) (нов виадукт на път I-1, ж.п. линия София-Кулата и р. Сулунско дере).

• **Надлези, подлези, прокари на:** км 376+183, селскостопански път, габарит Г29, ляво/дясно п. платно; 378+423, пътен надлез /ПВ „Крупник”/Проектиране на нов пътен възел „Крупник” - надлез над АМ „Струма”, габарит Г29 /включително 2 шлюза х 3.5м/, ляво/дясно п. платно; 379+180, селскостопански подлез, габарит Г10.50, ляво/дясно п. платно; 389+940, пътен надлез / ПВ „Ощавя” /проектиране на нов пътен възел „Ощавя” - надлез над АМ „Струма”, габарит Г20-син + 2 шлюза х 3.5 м, ляво/дясно п. платно; 395+180, селскостопански подлез, габарит Г10.50, ляво/дясно п. платно; 396+553, селскостопански подлез, габарит Г10.50, ляво/дясно п. платно; 396+920, селскостопански подлез, габарит L=31м /2х Г10,50/, ляво/дясно п. платно; 397+340, селскостопански подлез габарит L=24 м /2 х Г10.50/, ляво/дясно п. платно; 397+857, подлез на Път ВLG2131 нов пътен подлез, габарит /2х Г10.50/, ляво/дясно п. платно; 398+016, селскостопански подлез, габарит 2х Г10.50, ляво/дясно п. платно; 398+975, Пътен подлез / ПВ „Кресна” /проектиране на нов п.в. „Кресна” - подлез под АМ „Струма”, габарит L=22 м, ляво/дясно п. платно; 399+374, селскостопански подлез, габарит Г29, ляво/дясно п. платно.

• **Тунели:** от км 380+399 до км 380+524.70 нов „Момина скала”, габарит Г10.50, лява тръба с дължина 126 м; от км 380+446.85 до км 380+511.35 нов „Момина скала”, габарит Г10.50, дясна тръба с дължина 64 м; от км 381+100 до км 381+170 съществуващ „Зайчар”, габарит Г10.50, лява тръба с дължина 70 м; от км 381+111.50 до км 381+149.45 нов „Зайчар”, габарит Г10.50, дясна тръба с дължина 38 м; от км 386+325 до км 386+665 съществуващ „Червена скала”, габарит Г10.50, лява тръба с дължина 340 м; от км 386+292.06 до км 386+623.45 нов „Червена скала”, габарит Г10.50, дясна тръба с дължина 331 м; от км 394+523.15 до км 394+774 нов „Тисата”, габарит Г10.50, лява тръба с дължина 248 м; от км 394+544.20 до км 394+767.50 нов „Тисата”, габарит Г10.50, дясна тръба с дължина 223 м; от км 395+679.15 до км 396+067.10 нов „Кресна 1”, габарит Г10.50, лява тръба с дължина 388 м; от км 395+639.55 до км 396+069,45 нов „Кресна 1”, габарит Г10.50, дясна тръба с дължина 430 м; от км 396+157.95 до км 396+390.75 нов „Кресна 2” габарит Г10.50, лява тръба с дължина 233 м; от км 396+173.60 до км 396+413.05 нов „Кресна 2”, габарит Г10.50, дясна тръба с дължина 239 м; от км 396+590.55 до км 396+866.85 нов „Кресна 3”, габарит Г10.50, лява тръба с дължина 276 м; от км 396+580.30 до км 396+876.60 нов „Кресна 3”, габарит Г10.50, дясна тръба с дължина 296 м.

• **Мостове:** от км 378+049 до км 378+188 нов мост на р. Струма, габарит Г29, ляво/дясно п. платно с дължина 139 м; от км 378+504 до км 378+531 нов мост на р. Резена, габарит Г29 /включително 2 шлюза х 3.5м/, ляво/дясно п. платно с дължина 27 м; от км 379+046 до км 379+264 съществуващ мост на р. Струма и ж.п. Линия София-Кулата, платно, габарит Г12, ляво п. платно с дължина 167 м; от км 379+037 до км 379+260 нов мост на р. Струма и ж.п. Линия София-Кулата, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 223 м; от км 380+168 до км 380+420 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 252 м; от км 380+180 до км 380+345 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, ляво п. платно с дължина 165 м; от км 380+568 до км 380+679 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, ляво п. платно с дължина 111 м; от км 380+560 до км 380+748 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 188 м; от км 380+973 до км 381+077 съществуващ мост на р. Струма, платно, габарит Г12, ляво п. платно с дължина 104 м; от км 380+971 до км 381+083 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 112 м; от км 381+175 до км 381+259 съществуващ мост на р. Струма, габарит Г12, ляво п. платно с дължина 84 м; от км 381+176 до км 381+256 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 80 м; от км 385+990 до км 386+000 нов мост L=10 m, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 10 м; от км 390+151 до км 390+296 съществуващ мост на р. Струма, габарит Г10.50 - към естакада на 2 нива, ляво п. платно с дължина 145 м; от км 393+966 до км 394+495 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, ляво п. платно с дължина 529 м; от км 393+959 до км 394+508 нов мост на р. Струма, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 553 м; от км 394+820 до км 394+959 нов мост на р. Влахинска, габарит Г10.50, ляво п. платно с дължина 139 м; от км 394+800 до км 394+938 нов мост на р. Влахинска, габарит Г10.50, дясно п. платно с дължина 138 м.

• **Подпорни стени**

стоманобетоннови подпорни стени:

No	Километрично положение		L (м)	Нср. (м)	Местоположение
	от км	до км			
Директно трасе					
1	376+000	376+050	50	5.0	дясно
2	380+025	380+130	105	7.5	между двете платна
3	380+150	380+170	20	2.0	ляво платно - ляво
4	380+345	380+370	25	4.0	ляво платно - дясно
5	380+410	380+430	20	4.0	дясно платно - дясно
6	380+670	380+710	40	4.0	ляво платно - ляво
7	380+765	380+810	45	7.0	между двете платна-под насип
8	380+950	380+990	40	8.0	между двете платна
9	381+085	381+095	10	6.0	дясно платно - ляво
10	381+570	381+670	100	6.5	ляво платно - ляво
11	381+890	382+070	180	5.5	ляво платно - ляво
12	382+170	382+490	320	5.0	ляво платно - ляво
13	382+750	382+835	85	4.5	ляво платно - ляво
14	382+870	382+970	100	9.0	между двете платна
15	382+990	383+070	80	3.0	ляво платно - ляво
16	383+350	383+610	260	6.5	ляво платно - ляво
17	384+370	384+450	80	2.0	между двете платна
18	384+990	385+110	120	9.0	между двете платна
19	385+150	385+250	100	10.0	между двете платна

20	385+350	385+450	100	4.5	ляво платно - ляво
21	385+470	385+570	100	10.0	между двете платна
22	385+630	385+710	80	5.0	ляво платно - ляво
23	385+750	385+930	180	7.0	ляво платно - ляво
24	386+670	386+690	20	10.0	между двете платна
25	387+490	387+710	220	7.8	между двете платна
26	387+570	387+690	120	5.0	ляво платно - ляво
27	388+510	388+610	100	4.0	ляво L
28	388+770	388+810	40	10.0	между двете платна L
29	388+950	389+090	140	7.0	ляво платно - ляво
30	389+090	389+190	100	3.0	между двете платна L
31	389+410	389+450	40	5.0	ляво
32	391+350	391+390	40	1.5	дясно-дясно L
33	391+510	391+550	40	2.5	дясно дясно L
34	392+410	392+450	40	4.5	между двете платна
35	392+690	392+790	100	10.0	между двете платна
36	392+930	393+070	140	3.0	между двете платна L
37	393+810	393+830	20	5.0	дясно - под насип
38	397+810	397+840	30	2.0	ляво платно - ляво
39	397+860	397+920	60	3.5	ляво платно - ляво

Пътни възли

ПВ „Ощавя” - връзка 5

1	10	280	270	3.0	дясно
---	----	-----	-----	-----	-------

Пътна връзка с ПЪТ I-1 при км 394+004

1	40	300	260	3.5	дясно
---	----	-----	-----	-----	-------

Пътна връзка към Площадка за рафтинг при км 381+000

1	70	150	80	2.5	ляво
---	----	-----	----	-----	------

армонасипни стени

No	Километрично положение		L (м)	Нср. (м)	Местоположение
	от км	до км			
1	379+850	380+025	175	7.5	между двете платна
2	380+130	380+210	80	5.0	между двете платна
3	380+670	380+765	95	7.5	между двете платна
4	382+290	382+510	220	4.5	между двете платна
5	382+690	382+870	180	8.0	между двете платна
6	382+970	383+170	200	7.5	между двете платна
7	383+230	383+530	300	4.5	между двете платна
8	384+450	384+510	60	3.5	между двете платна
9	384+560	384+650	90	7.5	между двете платна
10	384+850	384+990	140	8.5	между двете платна
11	385+250	385+470	220	8.5	между двете платна
12	385+570	386+060	490	7.0	между двете платна
13	388+810	389+090	280	7.5	между двете платна
14	392+370	392+410	40	6.5	между двете платна

анкерирани стени

No	Километрично положение		L (м)	Нср. (м)	Местоположение
	от км	до км			

1	379+790	379+850	60	5.5	между двете платна
2	380+810	380+950	140	7.5	между двете платна
3	382+510	382+690	180	8.0	между двете платна
4	383+170	383+230	60	7.5	между двете платна
5	384+510	384+560	50	5.5	между двете платна
6	384+650	384+850	200	8.0	между двете платна
7	385+110	385+150	40	8.0	между двете платна
8	386+060	386+260	200	10.0	между двете платна
9	387+710	387+980	270	7.5	между двете платна
10	388+740	388+770	30	9.0	между двете платна

укрепителни стени

No	Километрично положение		L (м)	Нср (м)	Местоположение
	от км	до км			
Директно трасе					
1	382+110	382+210	100	6.0	ляво
2	396+450	396+490	40	6.5	ляво
Пътни връзки					
Пътна връзка към Газстанция					
1	350	450	100	2.0	ляво

При реализирането се налагат реконструкции на съоръжения на други ведомства:

- мрежи ВН - 110 kV между км 378+500 и км 379+500, с поставяне на 9 нови стълба;
- мрежи НН и Ср. Н. - 20 kV по цялото протежение на пътя на 22 места;
- комуникационни кабели и съоръжения, като се засягат оптични кабели по цялото протежение на трасето.
- газопроводи, с пресичания на 3 места;
- водопроводи, в участъци от км 378+000 до км 378+500 и от км 397+500 до км 399+400;
- напоителни канали и напоителни тръбопроводи, в отсечките от км 376+200 до км 378+500 и от км 394+000 до км 399+400.
- Съществуващи пунктове за мониторинг и анализ към БД „Западнобеломорски район“ Благоевград: ППХА - Пункт за подземен химически анализ попада в обхвата на ПВ Крупник при км 378+380; ПМПВ - Пункт за мониторинг на повърхностните води и ПХБМ - Пункт за хидро-биологичен мониторинг на р. Резена попада в обхвата на пътното платно при км 378+535.

III. Източен вариант Г 10.50, фаза Прединвестиционно проучване, 2016 г.

Източен вариант Г 10.50 разделя движението на две пътни платна, като за:

- дясното платно (две ленти, еднопосочно движение от София към Кулата) се предвижда рехабилитация и укрепване на съществуващия път Е79, като преди гр. Кресна е проектиран източен обход на града по нов терен;
- лявото платно (две ленти, еднопосочно движение от Кулата към София) ново проектно решение на трасе по нов терен - отдалечено на изток от Кресненското дефиле, чрез изграждане на тунели и виадукти.
- Разделените платна изискват напречни връзки между тях при смяна посоката на движение и отбиване на движението при ПТП, природни бедствия и други.

Предложеното техническо решение е за:

Проектна скорост - $V_{пр.}=80$ км/час;
Максимален надлъжен наклон - 6 %;
Минимален надлъжен наклон - 0.5%;
Напречен наклон в права - 2.5%;
Напречен наклон в крива - съгласно R;
Минимален радиус на хоризонтални криви - $R=350$ м;
Минимален радиус на вертикални криви - изпъкнали вертикални криви - $R=5000$
вдлъбнати вертикални криви - $R=3000$;
Минимален радиус на крива без преход - $R=1500$.

Заложен за изпълнение е Габарит 10.50: ленти за движение 2 x 3.50 м; трета лента за бавнодвижещи се 1x3.00 м (от км 376+500 до км 385+200 и от км 392+500 до км 399+100); направляващи ивици (асфалтобетон) 2x0.25 м; банкети 2x1.50 м; окопи; предпазни съоръжения; откоси; за тунелите, освен основната тръба, е предвидено да се проектира втора такава, която изпълнява функцията на аварийна.

Дясно платно - Начало на трасето е при км 373+300 (края на Лот 3.1) и следва съществуващия път, преминава през гр. Симитли и след това се развива по съществуващия път през Кресненското дефиле, като двете ленти са в посока Република Гърция. Платното се изгражда чрез рехабилитация на съществуващия и в момента път, като не напуска сегашния обхват на Е79 до преди гр. Кресна, където се напуска съществуващия път и по ново трасе, аналогично на Вариант Г20-червен, се обхожда населеното място от изток, като се достига Лот 3.3.

Новото строителство (източен обход на гр. Кресна) започва при км 393+600, като след км 394+500 трасето се развива в източна посока до км 396+000, като преминава през 4 тунела, които прокарат пътя под скалните пирамиди в източната периферия на гр. Кресна. След това пътят продължава в южна посока и с широка дъга се включва малко преди виадукта пред п.в. „Кресна“ при км 400+371.81, където трасето завършва при км 400+371.81 ≡ км 397+000 от Лот 3.3.

Новото строителство на обход на гр. Кресна (след предвидената рехабилитация по дясното платно) включва изграждането на следните съоръжения:

- **Тунели:** от км 394+544 до км 394+787; от км 395+628 до км 396+081; от км 396+162 до км 396+412; от км 396+568 до км 396+888;
- **Мостове:** от км 393+959 до км 394+512 (нов мост - р. Струма); от км 394+800 до км 394+938 (нов мост - р. Влахинска);
- **Виадукти:** от км 399+700 до км 400+016;
- **Надлези, подлези, прокари:** при км 395+195 (ССП-нов кос подлез, дясно); при км 356+547 (ССП-нов кос подлез, дясно); при км 396+935 (ССП-нов кос подлез, ляво и дясно); при км 397+342 (ССП-нов кос подлез, ляво и дясно); при км 397+849 (нов кос подлез, ляво и дясно); при км 398+104 (ССП-нов кос подлез, ляво и дясно); при км 400+320 (нов кос подлез, ляво и дясно);
- **Подпорни и укрепителни стени:** от км 393+870 до км 394+020; от км 396+430 до км 396+475.

Ляво платно - започва при км 373+300 (100 м след пресичане с ж.п. линията за мина Ораново), ляво от съществуващия път, и се развива успоредно на него до км 373+600, след което тръгва на югоизток, успоредно на р. Градевска, между кварталите на гр. Симитли – Ораново и Дълга махала. При км 375+775 се пресича път II-19 „Симитли – Предела – Гоце Делчев“ на две нива, като се устройва п.в. за връзка на трасето на Лот 3.2 с гр. Банско и обратно.

След пресичане на II-19 се навлиза в ската с тунел с $L = 350$ м, а след него и с виадукт с дължина 200 м.

Допуснатите надлъжни наклони в пътния възел, тунела и виадукта са 4%, след което наклонът е 5 % и е необходима трета лента за спускащите се в посока София, както и изграждане на аварийни изходи при необходимост.

От км 376+500 поема в югоизточна посока, обхожда с. Полето, при км 379+880 пресича пътя Полето – Брежани, а при км 380+840 пресича приток на р. Брежанска. В участъка от км 381+500 до км 385+500 се изгражда тунел с дължина $L = 1\ 130$ м.

В участъка от км 385+500 до км 389+800 вариантът се развива в посока юг, западно от с. Ракитна, развивайки се успоредно на пътя Ракитна – Мечкул, като около км 383+900 го пресича, минава западно от с. Мечкул, продължава на юг и източно от с. Стара Кресна.

В участъка от км 384+100 до км 389+600 трасето е в източна посока. От км 389+600 до км 396+000 вариантът се развива в южна посока. От км 396+000 до км 399+300 вариантът се развива в югозападна посока, близо около съществуващия път за с. Влахи. При км 399+300 се включва към дясно платно (обход на гр. Кресна). Трасето завършва при км 400+371.81 ≡ км 397+000 от Лот 3.3.

Предвидени за изграждане са следните съоръжения:

- **Тунели:** от км 375+900 до км 376+250; от км 380+892 до км 382+022; от км 387+820 до км 389+010; от км 393+230 до км 393+440; от км 395+350 до км 396+670;

- **Мост:** от км 373+565 до км 373+650 на р. Градевска;

- **Виадукти:** от км 376+300 до км 376+500; от км 378+562 до км 379+372; от км 379+600 до км 379+700; от км 380+300 до км 380+670; от км 382+112 до км 382+192; от км 382+466 до км 382+536; от км 382+750 до км 383+520; от км 384+770 до км 384+950; от км 385+860 до км 386+030; от км 386+770 до км 387+050; от км 387+220 до км 387+390; от км 390+900 до км 391+190; от км 391+580 до км 391+840; от км 392+610 до км 392+830; от км 393+850 до км 393+940; от км 394+360 до км 395+010; от км 398+140 до км 398+230; от км 399+700 до км 399+987;

- **Надлези, подлези, прокари при:** км 373+835 пътен подлез, км 375+775 пътен подлез на път II-19; км 379+500 пътен надлез; км 384+520 пътен надлез; км 389+060 пътен надлез; км 390+745 ССН; км 391+315 ССН; км 392+320 пътен подлез; км 398+840 пътен подлез; км 399+055 пътен подлез; км 399+440 пътен подлез;

- **Подпорни и укрепителни стени** - от км 377+925 до км 377+975;

- **Армонасипни стени** - от км 376+925 до км 377+025; от км 379+575 до км 379+622; от км 380+025 до км 380+675; от км 380+725 до км 380+775; от км 382+532 до км 382+578;

- **Малки съоръжения и проходи за животни** - за провеждане на водата от деретата, отводнителните окопи и други ниски места са предложени за реализиране водостоци;

- **Пътни връзки** – проектното решение на варианта предвижда две самостоятелни пътни платна, всяко осигуряващо движението в една посока, което обуславя необходимост от напречни връзки между двете платна по съществуващи пътища и устройване на п.в. (или пътни връзки на две нива) на ляво платно (от Кулата към София); п.в. „Симитли“ - км 375+775; п.в. „Полето“ - км 379+500; п.в. „Мечкул“ - км 384+000; п.в. „Стара Кресна“ - км 388+450; п.в. „Кресна“ - км 400+371.81.

Предвижда се устройване на пътна връзка на дясно платно (съществуващия път Е79) „София - Кресна“ – км 393+600.

Рехабилитация на съществуващи пътища:

Дясно платно: Рехабилитация на съществуващия път Е79 в Кресненското дефиле, със следните видове работи, които ще се изпълнят включват: отстраняване на хумусен пласт, вкл. натоварване и транспортиране; общ обикновен изкоп, вкл. натоварване и транспортиране; изкоп за окопи и дренажи; изкоп за съоръжения в земни и скални

почви; изкоп за обрушване в скални почви; изкоп за почистване на втоци, оттоци, водостоци и стени; направа насип в скални почви; почистване и профилиране на банкети; демонтаж на съществуваща обезопасителна мрежа от падащи камъни, натоварване и превоз на депо; обрушване, натоварване и транспорт на опасно надвиснали скали и всички свързани с това разходи; обрушване и премахване на скални късове и отломки по алпийски способ, вкл. всички свързани с това разходи; укрепване на скални откоси с високоякостни мрежи, анкерни блокове, хоризонтални и вертикални стоманени въжета и всички свързани с това разходи; разваляне на съществуваща асфалтова настилка; фрезование /технологично и за предварителен ремонт/ на съществуваща асфалтова настилка; разкъртване на бетонови бордюри и бетонови ивици и превоз на депо; демонтиране на единична стоманена предпазна ограда и превоз на депо; полагане биндер за профилиране и изравняване на пластове с различна дебелина и ширина; полагане биндер за кръпки с различна дебелина и ширина; полагане на плътен асфалт за износващ пласт; полагане на плътен асфалт за аварийни ленти, зауствания и площадки; направа на битумен разлив; полагане на асфалт за долен пласт; полагане на материал за основа; полагане на материал за основа на банкети; полагане на бетонови бордюри; полагане на хоризонтална маркировка; монтаж на стандартни рефлектиращи пътни знаци; монтаж на нестандартни рефлектиращи пътни знаци; полагане на италиански улеи за отводняване на пътни насипи; направа на облицовани отводнителни окопи; направа на напречни отводнителни; направа на бетонови риголи; изграждане на нови тръбни водостоци; изграждане на нова връхна конструкция на големи мостови съоръжения над р. Струма; кофражни работи по малки и големи съоръжения; армировъчни работи по големи съоръжения; бетонови работи по малки и големи съоръжения; направа на хидроизолация, на фуги по мостовите съоръжения; реконструкция на комуникации на други ведомства и др.

Ляво платно: Ще се рехабилитират следните общински пътища, които представляват и напречни връзки между двете платна: Път Е79 – с. Полето – с. Брежани; Път с. Мечкул – с. Брежани; Път Е79 – с. Стара Кресна – с. Ошава; Път гр. Кресна – с. Влахи.

За реализиране на **Източен вариант Г 10.50** - ляво платно са предвидени следните реконструкции на съоръжения на други ведомства:

- електрически съоръжения 0.4 kV и 20 Kv;
- електрически съоръжения 0,4 kV: при км 379+000 и при км 398+060;
- електрически съоръжения 20 kV при: км 379+510; км 382+000; км 382+160; км 382+410; км 384+165; км 388+405; км 398+157; км 398+847; км 398+861; км 399+480; км 399+850; км 399+870; км 400+085;
- електрически съоръжения 110 kV и 400 kV: ВЕП 400 kV „Пирин“ при: км 378+430; км 379+950; км 380+000; км 380+050; км 382+500; км 396+760; ВЕП 110 kV „Гранит“ - при км 398+860;
- захранващи линии 20 kV и КТП 20/0,4 kV при п.в. и площадката за отдых за: п.в. „Полето“ при км 379+490; п.в. „Мечкул“ при км 384+260; п.в. „Стара Кресна“ при км 387+690; пътна връзка „Стара Кресна“ при км 388+435; площадка за отдых, гр. Кресна, ляво платно при км 399+470.

Изграждането на улично осветление е предвидено на: п.в. „Полето“ при км 379+500; п.в. „Мечкул“ при км 384+265; п.в. „Стара Кресна“ при км 387+690; площадка за отдых ляво платно при км 399+500;

- комуникационни съоръжения (оптични и медни кабели) при км 380+680; км 384+270; км 388+450; км 399+115; от км 399+840 до 400+608; от км 400+110 до км 400+538; и водопроводи: от Брежани към Полето - км 379+500; за с. Стара Кресна на км 388+430; за с. Сливница на км 400+870.

- напоителни канали: км 399+125; км 399+220; км 399+580; км 399+552; от км 399+650 до км 399+715;
- напорни напоителни тръбопроводи: от км 398+476 до км 398+544; при км 400+090; от км 400+260 до км 400+400;
- газопроводи: при пресичане на км 390+170; на км 399+240; при км 400+130.

За реализиране на Обход на гр. Кресна – дясно платно, са предвидени следните реконструкции на съоръжения на други ведомства:

- електрически съоръжения 0.4 kV и 20 kV при: км 394+730 ВЕЛ 20 kV „Пъстрец“; км 394+730 ВЕЛ 20 kV „Брезница“; км 395+380 ВЕЛ 20 kV „Брезница“ и 20 kV „Пъстрец“; км 395+520 ВЕЛ 20 kV „Ханове“ и 20 kV „Дефиле“; км 396+530 ВЕЛ 20 kV „Ханове“ и 20 kV „Дефиле“; км 396+580 ВЕЛ 20 kV „Брезница“ и 20 kV „Пъстрец“; км 398+150 ВЕЛ 20 kV „Пъстрец“;
- електрически съоръжения 110 kV - ВЕЛ 110 kV „Гранит“ при км 396+725; ВЕЛ 110 kV „Гранит“ при км 396+930; ВЕЛ 110 kV „Гранит“ при км 397+445.
- захранващи линии при п.в. и площадките за отдих и захранващи линии 20 kV за тунелите при: км 393+896 - Пътна връзка северно от гр. Кресна, нова кабелна линия 20 kV; при км 395+690 Тунел-1, Кресна, ново въздушно отклонение от ВЕП 20 kV „Дефиле“; при км 395+690 Тунел-2, Кресна, ново въздушно отклонение от ВЕП 20 kV „Дефиле“; при км 397+590 Площадка за отдих, дясно платно, гр. Кресна, ново въздушно отклонение от ВЕП 20 kV „Морава“; при км 398+020 п.в. „Кресна“, ново въздушно отклонение от ВЕП 20 kV „Сливница“;
- комуникационни съоръжения (оптичен и меден кабел) - от км 393+850 до км 394+070; от км 393+850 до км 394+070; от км 394+200 до км 394+258; при км 394+550; при км 397+761;
- водопроводи - водоснабдяване на площадки за отдих;
- напоителни канали - от км 394+900 до км 395+035 (главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); от км 395+433 до км 395+533 (главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); от км 395+640 до км 395+736 (главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); от км 396+050 до км 396+180 (главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); от км 396+785 до км 396+920 (довеждащ тръбопровод до ГНК, Ø120 см); от км 397+100 до км 397+563 (главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); при км 397+350 (отклонение на главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); при км 397+720 (отклонение на главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); при км 397+755 (отклонение на главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); при км 397+920 (отклонение на главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“); при км 397+950 (отклонение на главен напоителен канал „Ляв Гара Пирин“).

Предложеният за реализиране Източен вариант Г10.5 засяга замлицата на Община Симитли, с. Симитли, с. Полето, с. Ракитна, с. Мечкул, Община Кресна, с. Стара Кресна, с. Ошава, с. Влахи, с. Горна Брезница.

IV. Вариант „Дълъг тунелен вариант“, тунел „Кресна“, фаза Идеен проект, 2015 г.

Началото на проектния участък е км 376+000 при п.в. Крупник. Преминава през р. Струма на км 378+126 и р. Резена на км 378+520. Между двете реки е разположен съществуващия п.в. за Крупник и Черниче. Преди портала пресича последователно река Струма, ж.п. линия София-Кулата и асфалтов път. Преминаването през тунел „Кресна“ е от км 379+267.015 до км 394+605.00 (лява тръба) и от км 379+255 до км 394+600 (дясна тръба). След изхода на тунел „Кресна“ магистралата пресича съществуващ третокласен път и река Струма с мостово съоръжение и непосредствено след това е предвидено изграждането на п.в. Кресна.

Трасето започва при п.в. Крупник с автомагистрален (пътен) участък (с габарит Г29). Началото на участъка е при км 376+000, край на участъка - при км 379+225 северен портал, дясно платно на тунел Кресна, км 379+267.015 северен портал, ляво платно на тунел Кресна.

Предложени за изграждане на следните големи съоръжения: подпорна стена от км 376+000 до км 376+080; подпорна стена от км 376+920 до км 377+000; подлез при км 379+000; мост над пътен възел Крупник, км 377+700; подпорна стена от км 378+000 до км 378+060; мост над р. Струма, км 378+195; подпорна стена от км 378+190 до км 378+220; подлез на път Брежани – Крупник, км 378+340; мост над р. Резена, км 378+520; подпорна стена от км 378+540 до км 378+840; подпорна стена към път Е79; мост над р. Струма, жп линия София – Кулата, км 379+000, ляво платно L = 330 м, дясно платно L = 297 м.

Малки съоръжения:

Правоъгълен водосток при км 376+140; км 376+330; км 376+710; км 377+250; км 377+810.

Площадки за отдых 2 бр. – км 376+420 до км 376+920.

След мостовото съоръжение на р. Струма, трасето преминава в тунел с дължина 15.4 км. Тунел „Кресна“ е проектиран като тунел с две тръби, с възможност за евакуация във втората тръба на тунела през напречни връзки. Тунелът се намира в зоната на планински райони и параметрите му съответстват на проектна скорост от 120 км/ч.

Основните елементи на тунелния проект са: портали и предпортални площадки; постоянни пътища за достъп до порталите; две тунелни тръби; междинни достъпи за прокопаване на тунела; постоянен вентилационен тунел; строителни площадки и площадки за постоянно и временно депониране на земни маси.

Общата дължина на тунела и километраж на порталите е, както следва:

Дясна тунелна тръба (Километраж)		
Северен портал	Край портал – Начало на тунела	379+205
	Портал за тунелно движение - начало на тунела за движение	379+227
Южен портал	Портал за тунелно движение - край на тунела за движение	394+605
	Край портал – Край на тунела	394+625
Лява тунелна тръба (Километраж)		
Северен портал	Край портал – Начало на тунела	379+243
	Портал за тунелно движение - начало от тунела за движение	379+265
Южен портал	Портал за тунелно движение - край на тунела за движение	394+600
	Край портал – Край на тунела	394+620
Обща дължина на тунела [m]		
	Дясна тунелна тръба	15 420,0
	Лява тунелна тръба	15 377,0
Дължина на секцията за движение [m]		
	Дясна тунелна тръба	15 378,0
	Лява тунелна тръба	15 335,0
Дължина на секциите по открит способ [m]		
Северен портал	Дясна тунелна тръба	22,0
	Лява тунелна тръба	22,0
Южен портал	Дясна тунелна тръба	20,0
	Лява тунелна тръба	20,0

Тунел „Кресна“ се прокопава от двата основни портала (северен и южен портал) и от междинните достъпи (прозорци) при км 380+745, км 386+664 и км 392+009. Прокопаването на всяка тръба на тунела се извършва от осем забоя. За междинния достъп трябва да бъде осигурено електрозахранване и водоснабдяване с вода за технологични нужди. След тунел „Кресна“ трасето продължава с автомагистрален (пътен) участък (с габарит Г29). Началото на пътната част е при км 394+605 южен портал, дясно платно на тунел Кресна, км 394+600 южен портал ляво платно на тунел Кресна. Проектното трасе завършва при км 397+000, където се включва в Лот 3.3.

Заложени за реализиране са:

Големи съоръжения: мост над дере, път Кресна - Сливница, км 395+030; селскостопански подлез, км 395+830; п.в. Кресна, км 396+232; мост над дере, км 395+590.

Малки съоръжения: правоъгълен/тръбен/плочест водосток при: км 394+660; км 395+785; км 396+080; км 0+485, към п.в. Кресна; км 0+120, към п.в. Кресна; км 396+340; км 369+400; км 369+420; км 369+440; км 369+460; км 369+480; км 369+500; км 369+520; км 396+740; км 396+893.

Проектът предвижда прокопаването на тунел „Кресна“ да се извърши по Новоавстрийски тунелен метод (НАТМ), чрез пробивно-взривни работи и стоманобетонова облицовка. Етапите на работа при този метод са: изкопаване чрез пробивно-взривни работи или тунелен багер, извозване на изкопаните маси; укрепване на сводовете с анкери и стоманени рамки; направа на първична тунелна облицовка от пръскан бетон; хидроизолация; направа на вторична тунелна облицовка от армиран бетон; отводнителни и други довършителни работи.

След изграждането на стоманобетоновата конструкция на тунела и порталите започва поетапно изграждане на тунелните инсталации: електрическа; вентилационна; осветителна; пожарогасителна; системи за контрол и управление – видеонаблюдение, светлинна сигнализация за управление на трафика, пожароизвестяване, радио оповестяване и други.

За реализиране на вариатна е необходимо да се реконструират следните съоръжения на други ведомства:

- ел. проводи над 110 кV: от км 378+840 до км 379+100 ВЕП 110кV „Гранит“; от км 379+900 до км 380+900 ВЕП 110кV „Гранит“;
- ел. проводи до 110 кV: км 376+040 ВЕП 20кV Тунела; от км 376+000 до км 376+200 Мина Ораново два кабела 20кV на СРС; км 376+308 ВЕП 20 кV Тунела; км 378+000 ВЕП 1 кV; от 378+200 до км 378+230 ВЕП 1 кV; км 378+460 ВЕП 20кV Дефиле; км 378+520 Кабелно отклонение от ВЕП 20кV Дефиле; км 378+323 ВЕП 20кV Шахта; от км 395+480 до км 395+720 ВЕП 20кV „Чугун“ и ВЕП 20кV „Перун; ВЕП 20кV „Леяр“ и „Морва“; от км 396+508 до км 396+514 ВЕП 20кV „Чугун“ и ВЕП 20кV „Перун“; ВЕП 20кV „Леяр“ и „Моравя“; км 395+724 ВЕП 20кV „Сливница“, „Гореме“;
- захранващи кабели и осветителни линии: от км 397+400 до км 397+700 подземни кабели НКЖИ;
- водоснабдителни проводи и канализационни колектори, попадащи в обхвата на пътното платно: при км 378+207 - питейно-битов водопровод;
- напоителни тръбопроводи и отводнителни канали; от км 375+775 до км 377+311; от км 394+670 до км 394+773; от км 395+635 до км 395+785; при км 397+332; при км 395+000 и км 395+465 - корекция на берми, предпазни диги и габиони - части от корекцията на р. Струма;
- газоснабдителни и газопреносни съоръжения на газопреносни фирми: при км 378+006 подземен газопровод; км 378+712 оптичен кабел в канална мрежа; км 378+435

подземен газопровод; км 379+000 подземен газопровод; км 379+070 оптичен кабел в канална мрежа; км 395+790 газопровод; км 396+770 газопровод;

- комуникационни кабели: от км 372+200 до км 378+280; км 378+690; км 378+690; км 378+800; км 379+160; км 390+460; от км 372+200 до км 378+280; км 391+620; от км 394+700 до км 394+780; от км 397+500 до 397+600.

V. Източен вариант Г20, Извън Кресненското дефиле, фаза Прединвестиционно проучване, 2016 г.

Проектното трасе започва при км 373+300. Вариантът включва ново трасе по нов терен извън Кресненското дефиле с габарит Г 20 с две платна с по две ленти, осигуряващи двете посоки на движение (София - Република Гърция и Република Гърция – София), в източна посока около с. Брежани, Стара Кресна и Ошава за $V_{пр.}=80$ км/час.

Габарит Г 20; ленти за движение - $2 \times 2 \times 3.50$ м; трета лента за бавнодвижещи се автомобили (от 376+500 до км 385+200 - 2×3.00 м; от 392+500 до км 399+100 - 2×3.00 м; направляващи ивици 2×0.25 м; банкети 2×1.50 м; средна разделителна ивица 1×2.00 м; окопи; предпазни съоръжения; откоси. Двете платна са по нов терен и следват неговите особености.

Трасето започва при км 373+300 (100 м след пресичане с ж.п. линия за мина Ораново), ляво от съществуващия път да се развива успоредно на него до км 373+600, след което тръгва на югоизток, успоредно на река Градевска, между кварталите на град Симитли – Ораново и Дълга махала. При км 375+775 се пресича път II-19 „Симитли – Предела – Гоце Делчев“ на две нива, като се устройва пътен възел за връзка на Автомагистралата с град Банско и обратно. След пресичане на II-19 се навлиза в ската и е необходим тунел с $L = 350$ м, а след него и виадукт с дължина 200 м.

Допуснатите надлъжни наклони в пътния възел, тунела и виадукта са 4%, след което наклонът е 5 % и е необходима трета лента за спускащите се в посока София, и също така изграждане на аварийни изходи при необходимост.

От км 378+000 вариантът поема в югоизточна посока, обхожда с. Полето, при км 379+500 пресича пътя Полето – Брежани, а при км 380+470 и р. Резена.

Следва тунел с дължина 1 130 м, чието трасе претърпява оптимизация и има надлъжен наклон 4.35%, като се подобряват техническите решения за тунела и виадуктите около него.

В участъка от 385+500 до км 389+800 вариантът се развива в посока юг, западно от с. Ракитна, успоредно на пътя Ракитна – Мечкул, като около км 383+900 го пресича, минава западно от с. Мечкул, продължава на юг и източно от с. Стара Кресна при км 387+670 пресича пътя Стара Кресна – Ошава, като минава с тунел под него.

От км 390+000 до км 396+000 вариантът продължава да се развива в южна посока. От км 396+000 до км 399+800 трасето поема в югозападна посока близо около съществуващия път за с. Влахи. При км 399+800 се включва във вариант червен от 2015 г. (Обход на гр. Кресна). Трасето завършва при км 400+371.81 \equiv км 397+000 от Лот 3.3.

На местата, където пътното трасе преминава в тунел, за всяко платно е предвидена отделна тръба, което от своя страна налага раздалечаването им едно от друго, с цел осигуряване на необходимото разстояние между тръбите. Пред порталите се проектират площадки, които сложат за изграждане на обслужващата инфраструктура.

Поради по-високите надлъжни наклони, които се намират в началото и края на трасето, с цел подобряване на пропускателната способност и осигуряване на безопасността, е предвидена трета лента за бавнодвижещи се превозни средства в двете посоки в следните участъци: от 376+500 до км 385+200; от 392+500 до км 399+100.

Трасето на източен вариант Г20 завършва при км 400+371.81 \equiv км 397+000 от Лот 3.3.

Предвидени за реализиране са следните големи съоръжения:

• **Тунели** – от км 375+900 до км 376+250; от км 380+892 до км 382+022; от км 387+820 до км 389+010; от км 393+230 до км 393+440; от км 395+350 до км 396+670;

• **Мост:** от км 373+565 до км 373+650 на р. Градевска;

• **Виадукти:** от км 376+300 до км 376+500; от км 378+562 до км 379+372; от км 379+600 до км 379+700; от км 380+300 до км 380+670; от км 382+112 до км 382+192; от км 382+466 до км 382+536; от км 382+750 до км 383+520; от км 384+770 до км 384+950; от км 385+860 до км 386+030; от км 386+770 до км 387+050; от км 387+220 до км 387+390; от км 390+900 до км 391+190; от км 391+580 до км 391+840; от км 392+610 до км 392+830; от км 393+850 до км 393+940; от км 394+360 до км 395+010; от км 398+140 до км 398+230; от км 399+700 до км 399+987;

• **Надлези, подлези, прокари при км:** 373+835 пътен подлез; 375+775 пътен подлез на път II-19; 379+500 пътен надлез; 384+520 пътен надлез; 389+060 пътен надлез; 390+745 ССН; 391+315 ССН; 392+320 пътен подлез; 398+840 пътен подлез; 399+055 пътен подлез; 399+440 пътен подлез;

• **Подпорни и укрепителни стени:** от км 377+925 до км 377+975;

• **Армонасипни стени:** от км 376+925 до км 377+025; от км 379+575 до км 379+622; от км 380+025 до км 380+675; от км 380+725 до км 380+775; от км 382+532 до км 382+578;

• **Малки съоръжения и проходи за животни** - за провеждане на водата от деретата, отводнителните окопи и други ниски места са предвидени за изграждане малки съоръжения – водостоци;

Пътни възли: Настоящото проектно решение предвижда две самостоятелни пътни платна, всяко осигуряващо движението в една посока. Това обуславя необходимост от напречни връзки между двете платна по съществуващи пътища и устройване на пътни възли (или пътни връзки на две нива) на ляво платно: пътна връзка на път „Мечкул – Брежани“; пътна връзка на път „Мечкул – Ракитна“; пътна връзка на път „Стара Кресна – Ощава“; пътна връзка на път „Кресна – с. Влахи“.

Необходимо е да бъдат рехабилитирани следните общински пътища, които представляват и напречни връзка между АМ „Струма“ и пътя в Кресненското дефиле: Път Е 79 – Полето-Брежани; Път Мечкул – Брежани; Път Е79 Стара Кресна – Ощава; Път Кресна – Влахи.

Ще бъдат реконструирани съоръжения на други ведомства, както следва:

• електрически съоръжения 0.4 kV при: км 379+000; км 398+060;

• електрически съоръжения 20 kV при: км 379+510; км 382+000; км 382+160; км 382+410; км 384+165; км 388+405; км 398+157; км 398+847; км 398+861; км 399+480; км 399+850; км 399+870; км 400+085;

• електрически съоръжения 110 kV и 400 kV: ВЕП 400 kV „Пирин“ при: км 378+430; км 379+950; км 380+000; км 380+050; км 382+500; км 396+760; ВЕП 110 kV „Гранит“ при км 398+860;

• **захранващи линии** 20 kV и КТП 20/0,4 kV при пътните възли и площадката за отдых: п.в. „Полето“ при км 379+490; п.в. „Мечкул“ при км 384+260; п.в. „Стара Кресна“ при км 387+690; пътна връзка „Стара Кресна“ при км 388+435; площадка за отдых, гр. Кресна, ляво платно при 399+470;

• **осветление** в участъка на пътните възли и площадките за отдых: п.в. „Полето“ при км 379+500; п.в. „Мечкул“ при км 384+265; п.в. „Стара Кресна“ при км 387+690; площадка за отдых ляво платно при км 399+500;

- комуникационни съоръжения (оптичен и меден кабел): при км 380+680; при км 384+270; при км 388+450; при км 399+115; от км 399+840 до 400+608; от км 400+110 до км 400+538.

- водопроводи: от Брежани към Полето - км 379+500; за с. Стара Кресна – 388+430; за с. Сливница на км 400+870;

- напоителни канали: км 399+125; км 399+220; км 399+580; км 399+552; от 399+650 до км 399+715;

- напорни напоителни тръбопроводи: от км 398+476 до км 398+544; при км 400+090; от км 400+260 до 400+400;

- газопроводи: Транзитен газопровод за Гърция при пресичане на км 390+170; на Транзитен газопровод за Гърция при пресичане на км 399+240; на съществуващия транзитен газопровод за Гърция с диаметър DN 700 и Pраб. = 5,4 МРа при км 400+130.

В района на трасето на Лот 3.2, както и на съществуващия път Е-79 в частта на Лот 3.2, има пет защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, а именно:

- Резерват „Тисата”, обявен с Постановление № 6663/05.12.1949 г. на Министерство на горите, Заповед № 440 от 09.12.1977 г. на КОПС при Министерския съвет (обн.,ДВ,бр. 6/20.01.1978 г.) и Заповед № 844 от 31.10.1991 г. на министъра на околната среда за промяна на площта (обн.,ДВ,бр. 93/12.11.1991 г.);

- Защитена местност (ЗМ) „Кресненско дефиле”, обявена като буферна зона на Резерват „Тисата” със Заповед № 130/22.02.1985 г. на КОПС при Министерския съвет (обн.,ДВ,бр.24/1985 г.), изменена със Заповед № 844/31.10.1991 г. на министъра на околната среда и прекатегоризирана в защитена местност със Заповед № РД-56/30.01.2008 г. на министъра на околната среда и водите. (обн.,ДВ,бр.29/2008 г.);

- ЗМ „Моравска”, обявена като природна забележителност със Заповед № 133 от 22.02.1985 г. на КОПС при Министерския съвет (обн.,ДВ,бр.26 от 1985 г.), прекатегоризирана в защитена местност със Заповед № 727 от 28.09.1991 г. на министъра на околната среда (обн.,ДВ,бр.87 от 1991 г.);

- Природна забележителност „Момина скала”, обявена със Заповед № 468/30.12.1977 г. на КОПС при Министерския съвет (обн.,ДВ,бр.6 от 1987 г.);

- ЗМ „Естествено находище на чинар – Буйна”, обявена като природна забележителност със Заповед № 1427/13.05.1974 на Министерство на горите и опазване на природната среда (обн.,ДВ,бр.44 от 1974 г.) и прекатегоризирана в защитена местност със Заповед № РД -647/25.05.2003 на министъра на околната среда и водите (обн.,ДВ,бр.60 от 2003 г.).

Дясното платно на избрания Източен вариант Г10.50 минава в близост до източната граница на западната част на **резерват „Тисата“**, като при четвъртия мост над р. Струма обхвалят тангира с нея по протежение на около 30 м. Лявото платно отстои на над 500 м от границите на резервата.

Видно от горното, трасето по този вариант **не засяга** пряко територии от резервата. Близкото му разположение предполага косвени въздействия върху растителността, предмет на опазване в резервата, в резултат от замърсяване с прахови частици и емисии от изгорели газове в частта, тангираща с трасето. Въздействието няма да се отличава съществено от сега съществуващото такова и се оценява като незначително.

Дясното платно (съществуващият път) по този вариант минава през периферията на част от **ЗМ „Кресненското дефиле“**, което е свързано с констатирано несъответствие в резултат от неправилно отразен и нанесен обхват на съществуващия път в наличната скица /извадка от ЛУП/ към заповедта за обявяване на защитената територия и Картата

на възстановената собственост. Разположението на трасето предполага косвени въздействия върху растителността, в резултат от замърсяване с прахови частици и емисии от изгорели газове. Въздействието няма да се отличава съществено от сега съществуващото такова и се оценява като незначително. Лявото платно отстои на над 200 м от границите на защитената местност.

Трасето на източен вариант Г10.50 не засяга пряко ЗМ „Моравска”, природна забележителност „Момина скала” и ЗМ „Естествено находище на чинар – Буйна”. Върху посочените защитени територии не се очаква пряко отрицателно въздействие, а косвеното въздействие е незначително.

Трасето Лот 3.2 на АМ „Струма“ преминава през границите на две защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на ЗБР:

- BG0002003 „Кресна“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД - 748/ 24.10.2008 г. (обн.,ДВ,бр. 97/2008 г.) на министъра на околната среда и водите;

- BG0000366 „Кресна-Илинденци“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка от защитени зони, приет от Министерския съвет с Решение № 122/02.03.2007 г. (обн.,ДВ,бр.21/2007 г.), изменен и допълнен с РМС № 811/2010 г. (обн.,ДВ,бр.96/2010 г.).

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за ОС*, инвестиционното предложение е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони. След преценка на основание чл. 39, ал. 3 от *Наредбата за ОС*, съгласно която инвестиционното предложение има вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в посочените по-горе защитени зони, и дадени съгласно чл. 39, ал. 5 от същата Наредба указания, е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на инвестиционното предложение върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

поради следните мотиви и фактически основания:

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

1.1. Характерът на въздействията върху атмосферния въздух могат да се класифицират като преки и обратими, с умерена/средна значимост на въздействие по време на строителството и експлоатацията.

1.2. Степента на въздействие върху повърхностните води по време на строителството се класифицира като средна (предвид засягане на нов терен), краткосрочна и с локален мащаб в местата на пресичане на повърхностните водни обекти. При експлоатацията на обекта въздействието върху повърхностните води се очаква да бъде със средна степен на въздействие, с локален мащаб, с малък териториален обхват. По отношение на подземните води Източният вариант Г 10.50 се оценява като такъв със средни до значителни въздействия в резултат от средна степен на

въздействие, респективно висока чувствителност на рецепторите (усвояване на практически незасегнати терени), преразпределение на дренираните подземни водни тела в зоните на прокаране на тунелите, наличие на зони за защита на водите около източници на питейно-битово водоснабдяване и/или около находища на минерални води.

1.3. Въздействието върху климатичните фактори по време на строителството и експлоатацията на автомагистралата ще бъде краткосрочно, с локален мащаб, половината в обхвата на Кресненското дефиле и половината в ниската планинска част на изток.

1.4. Със средна степен се оценява въздействието върху земните недра по време на строителството, с локален мащаб, със значителен териториален обхват, поради извършване на строителни дейности по нов терен. По време на експлоатацията практически няма вероятност от въздействие върху състоянието на земните недра.

1.5. По отношение на биологичното разнообразие Източният вариант Г 10.50 е приемлив за реализиране при положение, че се изпълняват предложените мерки за минимизиране на негативните въздействия върху биологичното разнообразие, предвид следното:

1.5.1. Колективът от независими експерти, разработили доклада за ОВОС е разгледал и оценил въздействията върху биологичното разнообразие за всеки предложен от възложителя проектен вариант. Взета е предвид цялата налична информация за района на потенциално въздействие, което включва освен литературни източници на информация и данни от полеви изследвания в района;

1.5.2. Въздействията върху видовете от Приложение 3 към ЗБР са оценени в доклада за ОВОС по групи, поради техния голям брой. Общата оценка за влиянието на автомагистралата върху биологичното разнообразие е извършена на базата на засегнати видове и/или местообитания;

1.5.3. Представеният картен материал указва местоположението на засегнатите видове и местообитания при различните алтернативни трасета. Значимостта на очакваните въздействия върху биологичното разнообразие се основава на оценка на характера на въздействието (степен на въздействието, пространствен обхват, върху растителния и животинския свят в района на инвестиционното предложение, вероятност, продължителност, честота и обратимост на въздействието, способност от проява на кумулативни и синергични взаимодействия) спрямо чувствителността на всеки от засегнатите компоненти на биоразнообразието (важност, уязвимост);

1.5.4. Подробно са разгледани и са представени оценки и кумулативен ефект на въздействие за всеки пътен участък, за всяка видова таксономична група по 5-те възможни варианта за осъществяване на инвестиционното намерение, както следва Вариант Г20 – син, Вариант Г20 – червен, Източен вариант Г 10.50, Източен вариант Г20, Дълъг тунелен вариант.

1.6. За Източния вариант Г 10.50 степента на въздействие по време на строителството по отношение на отпадъците може да се класифицира като средна, предвид значителния обем изкопни и земни маси, но краткосрочна и с локален мащаб. По време на експлоатацията степента на въздействие ще бъде ниска, краткосрочна, с локален мащаб, с малък териториален обхват на въздействието.

1.7. В периода на реализиране на предложението не се предвижда използване на опасни химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана. При строителство на Лот 3.2 на АМ „Струма“, не се планира съхраняване на опасни вещества на строителните площадки. В периода на експлоатацията на пътя не се планират дейности с опасни химични вещества.

1.8. Характерът на въздействията върху обекти с нормиран шумов режим по време на строителството може да се класифицира като пряко и обратимо, със средна степен на въздействие и локален мащаб. По време на експлоатацията въздействието от шума е отрицателно, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и със средна степен на въздействие. При реализиране на инвестиционното предложение, вибрации ще бъдат излъчвани само при работата на определени машини и съоръжения. Пътят в периода на експлоатация не е източник на вибрации.

1.9. Изграждането на Лот 3.2 на АМ „Струма“ ще има отрицателно въздействие върху ландшафта, но с допустими изменения в типологията му и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Основният тип ландшафт ще остане непроменен, като няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

1.10. Нормалната експлоатация на АМ „Струма“, Лот 3.2 няма да създава заплахата за недвижимите културни ценности.

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

1.12. Съгласно заключението на колектива от експерти по ОВОС, основано на оценката на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие на околната среда, предвидените в инвестиционното предложение дейности отговарят на нормативните изисквания на законодателството по околна среда. В тази връзка не се очаква значително негативно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората, както на територията на пътното трасе и в близост до пътя, така и в трансграничен контекст.

2. С Решение № 250 от 25 април 2013 г. на Министерския съвет автомагистрала А-3 „Перник – Дупница – Сандански - границата с Гърция“ е обявена за обект с национално значение и за национален обект.

3. Реализацията на инвестиционното предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ по Източен вариант Г10.50 ще окаже незначително въздействие върху целостта и структурата на защитена зона ВГ0000366 „Кресна-Илинденци“. Трасето засяга териториалната цялост на защитената зона на обща площ от 525.279 дка (без площта на дясното платно, което е по съществуващия път), което представлява 0.11% от площта на зоната.

3.1. Реализацията на инвестиционното предложение засяга 8 природни местообитания, предмет на опазване в зоната, за които по време на строителството ще бъдат унищожени, съответно фрагментирани площи под 1 % от представеността им в зоната, поради което въздействието върху тях се оценява като незначително. Това се отнася до местообитания 6210* Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco Brometalia*) (Важни местообитания на орхидеи) – от което се засягат 0.05%, 6220* Псевдостепа с житни и едногодишни растения от клас *Thero-Brachypodietea* - 0.25%, 5210 Храсталаци с *Uniperus spp* - 0.16%, 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba* - 0.50%, 91AA* Източни гори от космат дъб - 0.39%, 91M0 Балкано-Панонски церово-горунови гори - 0.06%, 9560* Ендемични гори с *Uniperus spp* - 0.03%. По-значително въздействие ще има единствено върху местообитание 91E0* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae*), от което се засягат 1.14%. Това ще бъде минимизирано с предложената мярка относно обхвата на трасето от км 384+300 до км 384+470 и от км

389+130 до км 389+280 (ляво платно), като въздействието от пряко унищожаване и фрагментация на местообитанието ще бъде сведено до незначително, чрез намаляване на засегнатата площ от него до 2.997 дка, което е 0.33% от площта на местообитанието в зоната.

3.2. По отношение на степента на въздействие върху местообитанията на видовете и техните популации, предмет на опазване в защитената зона, заключението е, че се очаква незначително въздействие, тъй като:

3.2.1. Реализацията на инвестиционното предложение по този вариант ще окаже пряко въздействие върху местообитанията на **сухоземните безгръбначни** видове, предмет на опазване в зоната. Поради малката засегната площ – под 1 % от потенциалните местообитания на тези видове в зоната, въздействието върху тях в резултат на унищожаването им е оценено като незначително, което съответно не предполага значителни отрицателни въздействия върху числеността и структурата на популациите им.

3.2.2. Същото се отнася и за двата вида **водни безгръбначни** – ручеен рак и бисерна мида, чиито местообитания ще бъдат увредени по време на строителството на мостовите съоръжения в резултат на строителни дейности в речните легла. Ще се засегнат 5,9 дка, или 0,15% от потенциалните местообитания на ручеен рак (*Austropotamobius torrentium*) в зоната, съответно 20,65 дка, или 0,26% от потенциалните местообитания на бисерната мида (*Unio crassus*) в зоната, но предвид временния характер на строителните дейности и липсата на трайно изменение в естествения хидрологичен режим на реките, местообитанията ще се възстановят бързо след приключване на строителните дейности, още повече, че са предвидени мерки за намаляване на отрицателното, макар и в незначителна степен, въздействие.

3.2.3. Реализацията на инвестиционното предложение по Източен вариант Г 10.50 засяга потенциални местообитания на три вида риби, предмет на опазване в зоната – распер (*Aspius aspius*), европейска горчивка (*Rhodeus sericeus amarus*) и обикновен щипок (*Cobitis taenia*), като прякото въздействие ще е временно и обратимо само по време на строителството (няма да бъде променен естественият хидрологичен режим на водните тела, а възстановяването на местообитанията ще настъпи бързо след приключване на строителните дейности) върху съответно 0.29%, 0.38%, 0.28% от площта на местообитанията в зоната.

3.2.4. Незначително по степен увреждане по време на строителство ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни - жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) върху 0,15% от потенциалните местообитания, респ. 0,19% от оптималните местообитания за вида, и върху 0,14% от потенциалните, съответно 0,22% от оптималните местообитания за южен гребенест тритон (*Triturus karelinii*).

3.2.5. Предвид предложените мерки, въздействието върху влечугите също се оценява като незначително. Обхватът на трасето ще засегне 0,25% от потенциалните местообитания, съответно 0,41% от оптималните местообитания за ивичест смок (*Elaphe quatuorlineata*), 0,31% от потенциалните местообитания, съответно 0,26% от оптималните за леопардов смок (*Zamenis situla*), 0,30% от потенциалните местообитания, от които 0,12% от оптималните за обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*), 0,24% от потенциалните местообитания, от които 0,16% от оптималните за шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), 0,26% от потенциалните местообитания, респ. 0,26% от оптималните за шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*).

3.2.6. Очакваната загуба на 0.07% от местообитанията на вида европейски вълк (*Canis lupus*), 0.33% от местообитанията на вида видра (*Lutra lutra*) и 0.38% от местообитанията на вида пъстър пор (*Vormela peregusna*) се оценява като незначително въздействие.

3.2.7. Въздействието върху видовете прилепи, предмет на опазване в защитената зона, е незначително, тъй като не се засягат пряко техни убежища.

3.2.8. Реализацията на инвестиционното предложение по Източен вариант Г 10.50 не засяга находища на единствения растителен вид, предмет на опазване в зоната - имануеловата метличина (*Centaurea immanuelis-loewii*).

3.2.9. Възможно въздействие върху водозависимите видове в резултат от замърсяване на местообитанията им се очаква върху местообитанията на 4 вида безгръбначни, предмет на опазване в зоната: бисерна мида (*Unio crassus*), рурен рак (*Austropotamobius torrentium*) и ларвите на кордулегастер (*Cordulegaster heros*) и офиогомфус (*Ophiogomphus cecilia*). Въздействието е оценено като средно за видовете риби *Rhodeus sericeus amarus* и *Cobitis strumicae*, предвид голямата площ, която може да бъде засегната. С прилагането на смекчаващи мерки то ще бъде намалено. За останалите видове, предмет на опазване в зоната, няма да има промени в характеристиките на техните местообитания в резултат от замърсяване.

3.3. Степента на фрагментиране на местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоната също е оценена като незначителна, тъй като:

3.3.1. Се засяга незначителна площ на местообитанията на двете групи безгръбначни, като при водните безгръбначни въздействието е временно и обратимо;

3.3.2. Очакваната значителна степен на фрагментация на местообитанията на видовете ивичест смок, леопардов смок, шипоопашата и шипобедрена костенурки ще бъде преодоляна чрез прилагане на предложените смекчаващи мерки, като за целия вариант (ляво и дясно платно) ще бъдат изградени дефрагментационни съоръжения, водещи до намаляване на въздействието до незначително;

3.3.3. Възможната фрагментация само по време на строителство на мостовите съоръжения върху водни местообитания на видовете риби, земноводни и влечуги ще е в незначителна степен предвид малката площ на засегнатите местообитания, както и на бозайниците вълк, видра, пъстър пор и прилепите.

3.4. Реализирането на трасето няма да доведе до поява на въздействие в значителна степен от типа бариерен ефект върху популациите на видовете, предмет на опазване в зоната, предвид следното:

3.4.1. Във фаза имаго сухоземните безгръбначни и водните кончета, предмет на опазване в зоната, са летящи насекоми, подвижни са и могат лесно да преодоляват препятствия. Ларвите им не извършват активни движения на големи разстояния - придвижват се в границите на обема на дървесината или се пренасят пасивно от водата, във връзка с което появата на бариерен ефект върху имагото и ларвите на тези видове не се очаква.

3.4.2. Оцененото като значително по степен въздействие от типа бариерен ефект върху местообитанията на двата вида смоци ще бъде смекчено чрез прилагане на предложените мерки за намаляване на въздействието за целия вариант (ляво и дясно платно), а именно изграждане на дефрагментационни съоръжения, даващи гаранции за безпрепятствено пресичане и предотвратяване излизането на пътното платно от видовете земноводни и влечуги.

3.4.3. По време на строителството на мостовите съоръжения може да възникне бариерен ефект за видовете риби, земноводни и видрата, предмет на опазване в зоната, което предвид временния му характер се очаква да бъде незначително. Не се очаква такъв тип въздействие върху местообитанията на видовете бозайници – вълк, мечка и пъстър пор, предвид високата им мобилност. Не се очаква бариерен ефект върху популациите на видовете прилепи, тъй като всички конструктивни елементи на автомагистралата, както и трафикът на МПС не се явяват трайна непреодолима пречка за ловуващи и мигриращи индивиди.

3.5. Предвид просто устроената нервна система на безгръбначните видове те са нечувствителни към въздействието безпокойство, във връзка с което отрицателно въздействие от този тип няма да има.

3.5.1. Строителството и експлоатацията на Лот 3.2 на АМ „Струма“ няма да доведе до безпокойство на видове безгръбначни и риби, предмет на опазване в зоната. За видовете бозайници, земноводни и влечуги може да се очаква незначително безпокойство само по време на строителството. Възможното средно по степен въздействие поради безпокойство в убежище на един от видовете прилепи, предмет на опазване в зоната голям подковонос (*Rhinolophus ferrumequinum*) ще бъде преодоляно чрез предложената мярка за инсталиране на шумозащитна стена в чувствителния участък от магистралата.

3.6. Смъртността като възможно въздействие върху безгръбначните, опазвани в зоната, също е оценена като незначителна. Пряка смъртност на индивиди по време на строителни дейности по бреговете и в руслото на планинските реки при ручейния рак е слабо вероятна, тъй като в обхвата на предложения за одобрение вариант не попада ефективно местообитание на вида, а при бисерната мида вероятният брой индивиди, които могат да бъдат унищожени пряко, е около 62 индивида, изчислени въз основа на референтно обилие 0,003 екз./м² ($Ab = 0,004 \pm 0,01$) на вида в зоната.

3.6.1. По време на строителството въздействието смъртност на индивиди при риби ще се изрази също в незначителна степен, тъй като е вероятно само унищожаване на хайвер и ювенилни екземпляри поради замърсяване на реката при евентуални аварийни ситуации. Предвид предложените мерки за опазване на водите като ключов елемент на местообитанието, въздействието върху популациите на видовете риби, опазвани в зоната, се оценява като незначително.

3.6.2. Степента на въздействие върху вида – вълк е оценена като средна, за което са предложени мерки за намаляване на въздействието. Реализацията на инвестиционното предложение по този вариант може да доведе до смъртност на индивиди от 10-те вида прилепи, предмет на опазване в зоната. При 5 от тях (*Rhinolophus hipposideros*, *Rhinolophus ferrumequinum*, *Rhinolophus euryale*, *Miniopterus schreibersi* и *Myotis emarginatus*) въздействието върху популациите в зоната е оценено като средно. При *Myotis bechsteini* въздействието върху популациите в зоната е оценено като значително, но с прилагането на смекчаващи мерки то ще бъде намалено. Експлоатацията на магистралата може да доведе до смъртност на индивиди от всички видове земноводни и влечуги, предмет на опазване в зоната. При 4 от тях (*Testudo graeca*, *Testudo hermanni*, *Elaphe quatuorlineata*, *Elaphe situla*) въздействието върху популациите в зоната е оценено като значително. С прилагане на предложената мярка - изграждане на ефективни преградни съоръжения, даващи гаранции за предотвратяване излизането на земноводни и влечуги на пътното платно, въздействието ще се намали до незначително.

3.7. За всички природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитената зона, кумулативното въздействие е оценено като незначително. Чрез прилагането на предложените смекчаващи мерки за природно местообитание 91E0* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, *Alnion incanae*, *Salicion albae*) общата засегната площ от местообитанието ще се намали на 3.247 дка или 0.36% от площта му в зоната, което определя незначителна степен на този тип въздействие.

3.8. Реализацията на инвестиционното предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма“ по Източен вариант Г10.50 ще окаже незначително по степен въздействие върху целостта и структурата на защитена зона BG0002003 „Кресна“, тъй като пряко ще бъдат засегнати 519.015 дка от територията ѝ (без площта на дясното платно, което ще е по съществуващия път), което представлява 0.22% от нея. Предвид

малката засегната площ може да се заключи, че реализацията на инвестиционното предложение по Източен вариант Г10.50 няма да окаже значително въздействие върху структурата на зоната.

Реализацията на инвестиционното предложение по този вариант засяга гнездови и/или хранителни местообитания на 49 вида птици, предмет на опазване в зоната. За 16 вида птици (черен щъркел (*Ciconia nigra*), малък креслив орел (*Aquila pomarina*), орел змияр (*Circaetus gallicus*), малък орел (*Hieraaetus pennatus*), осояд (*Pernis apivorus*), късопръст ястреб (*Accipiter brevipes*), малък ястреб (*Accipiter nisus*), сокол орко (*Falco subbuteo*), турилик (*Burhinus oedicephalus*), късокрил кюкавец (*Actitis hypoleucos*), бухал (*Bubo bubo*), земеродно рибарче (*Alcedo atthis*), синявица (*Coracias garrulus*), черен кълвач (*Dryocopus martius*), сив кълчач (*Picus canus*) и късопръста чучулига (*Calandrella brachydactylae*) въздействието ще е в степен, която изисква прилагане на мерки за намаляването му до незначително.

3.8.1. Оценената загуба на потенциални и ефективни местообитания на видове птици, предмет на опазване в зоната, е между 0,08% и 0,56% от представеността на местообитанията им в нея. Предвид малката площ на засягане, въздействието за всички видове птици е оценено като незначително.

3.8.2. При строителството на мостовите съоръжения се очаква да настъпи фрагментация на трофични местообитания на водолюбивы видове птици (сива чапла, черен щъркел), но предвид голямата дължина и площ на образуваните фрагменти, както и временния характер на въздействието, то е оценено като незначително по степен.

3.8.3. Трасето на магистралата по източен вариант Г 10.50 засяга предимно малки части от големи полигони на подходящи местообитания на видовете птици, опазвани в зоната, но оставащата незасегната част от тези полигони ще е с достатъчна площ, за да изпълнява функцията си на местообитания, във връзка с което въздействията фрагментиране и бариерен ефект предвид мобилността на видовете се оценяват като незначителни.

3.8.4. Макар, че възрастните птици са достатъчно бързи и предпазливи, за да избегнат строителната и тежката транспортна техника при строителството, при извършване на строителните дейности е възможно унищожаване на гнезда с яйца или на недобре летящи малки (ако такива се окажат в строителните граници), каквото въздействие ще има и при експлоатацията на магистралата поради пряк сблъсък с моторните превозни средства, Възможната смъртност на екземпляри с прилагане на предложените мерки ще е незначителна по степен.

3.8.5. Докато пойните птици, предмет на опазване в зоната, са слабо чувствителни към безпокойство, при реализацията на инвестиционното предложение се очаква по-значително безпокойство само за 9 вида птици (*Ciconia nigra*, *Aquila pomarina*, *Circaetus gallicus*, *Hieraaetus pennatus*, *Pernis apivorus*, *Accipiter brevipes*, *Accipiter nisus*, *Falco subbuteo* и *Burhinus oedicephalus*) по време на строителството, но предвид временния му характер и ограничената територия (само около мястото на строителство), то ще е незначително, и за намаляване на въздействието са предложени мерки. По време на експлоатацията е възможно трофичните местообитания в близост до пътя да станат непригодни за част от хищните видове птици, но въздействието се оценява като незначително, предвид сравнително ниския трафик, който се очаква през местообитания на видовете, и съответно сравнително малката площ от засегнати трофични местообитания. Няма да има и значително по степен безпокойство за видовете лешояди, предмет на опазване в зоната, както по време на строителството, така и по време на експлоатацията на магистралата, тъй като оптималните местообитания за почивка и/или гнездене са достатъчно отдалечени от трасето, а площадката за подхранване на лешоядите се намира на над 550 м от трасето на инвестиционното предложение.

3.8.6. Кумулативното въздействие за видовете птици, предмет на опазване в защитена зона „Кресна“ е оценено като незначително за всички видове птици, включително и за местообитанията на белия щъркел, царския орел, ловен сокол, вечерна ветрушка, синявицта, късопръстата и дебелоклюна чучулига, чиито трофични/гнездови местообитания ще бъдат засегнати в най-голяма степен поради усвояване на открити площи. Въз основа на анализа на издадените актове за съгласуване по реда на екологичното законодателство и тяхната давност, по-голяма част от тях няма вероятност да се реализират, в резултат на което няма да има натрупване на негативни въздействия върху тях в границите на зоната. Същото важи и за кумулиране на въздействията смъртност и безпокойство.

4. Във връзка с изискванията на чл. 4а от *Наредбата за ОВОС*, Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ изразява становище с изх. № П-01-202/19.01.2017 г., че инвестиционното предложение е допустимо с Плана за управление на речните басейни на Западнобеломорски район 2016-2021 г. и Плана за управление на риска от наводнения на Западнобеломорски район 2016-2021 г. при спазване на разпоредбите на Закона за водите, условията и мерките, постановени с настоящото решение.

5. От направената в Министерство на околната среда и водите проверка е установено, че за територията, която ще бъде засегната от инвестиционното предложение не са установени разположени в близост предприятия и/или съоръжения, класифицирани с „висок или нисък рисков потенциал“, по реда на глава седма, раздел I от ЗООС.

6. Със свое становище с рег. № 04-09-110/19.07.2017 г. Министерство на здравеопазването дава положителна оценка на доклада за ОВОС по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, и при включване на условия, които са заложили в настоящото решение.

7. При провеждането на процедурата по ОВОС са извършени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада по ОВОС с всички приложения към него включително и ДОСВ, като:

7.1. След положителна оценка на качеството му ДОСВ е предоставен за обществен достъп по смисъла на чл. 25 от Наредбата за ОС като в едномесечния срок са постъпили множество писмени мотивирани становища и писма от заинтересовани лица. По същество в частта на възраженията, касаещи защитени зони BG0002003 „Кресна“ и BG0000366 „Кресна-Илинденци“, предметът им на опазване и очакваната степен на увреждането им, предвид наличната в МОСВ база данни и дадените от възложителя отговори по възраженията с вх. № ОВОС-85/21.09.2017 г. на МОСВ, **не са налице обстоятелствата по чл. 39, ал. 10 от Наредбата за ОС**, които да налагат извършване на допълнителни проучвания и анализи или събиране на допълнителна научна информация.

7.2. Проведени са две срещи за обществено обсъждане на 11 септември 2017 г. в Община Симитли и Община Кресна при засилен интерес от страна на заинтересованата общественост, в това число и неправителствени организации. В хода на процедурата по реда на глава шеста, раздел трети от ЗООС са постъпили писмени становища, декларации, позиции, мнения и др., както в подкрепа, така и срещу предложението за реализиране Източен вариант Г10.50. С протоколите от двете срещи за обществено обсъждане са приложени получените становища. От възложителя е изготвено становище по смисъл на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС, което е предоставено в МОСВ с писмо вх. № ОВОС-85/21.09.2017 г., както и на засегнатите общини и кметства за осигуряване на обществен достъп. В съответствие с чл. 17, ал. 6 от Наредбата за ОВОС е осигурен обществен достъп до становището на възложителя чрез интернет страницата и/или информационното табло.

В писменото становище на възложителя по чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС е отговорено на постъпилите мнения и становища, включително и по новопредложен вариант на трасе, за което възложителят е изразил отрицателно становище и е мотивирал и въз основа на нарочно проведени консултации с Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

8. Със свое Решение I-3/2017 г. от 12.10.2017 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

и при следните условия:

I. Общо за всички фази.

За оценяване на реалната ефективност на предвидените дефрагментационни и преградни съоръжения по дясното платно, през всички фази на реализиране на инвестиционното предложение да се провежда мониторинг върху популациите на двата вида сухоземни костенурки и двата вида змии, предмет на опазване в зоната, в района на дясното платно (съществуващия път). Мониторингът трябва да започне през пролетта на 2018 г. и да продължи минимум 5 г. след пускане на дясното платно в експлоатация. Мониторингът трябва да позволи проследяване на популационните тенденции на целевите видове и степента на изолация (или липсата на такава) на субпопулациите, западно и източно от дясното платно, и да дава възможност за оценяване на реалната ефективност на предвидените дефрагментационни и преградни съоръжения. Ефективността на прилаганите смекчаващи мерки да се оценява ежегодно (в рамките на срока на мониторинга) след втората година от въвеждане в експлоатация на дясното платно на пътя. При доказана неефективност възложителят да предприеме коригиращи действия или алтернативи.

II. За фазата на проектиране:

1. Да се извърши допълнително хидрогеоложко проучване, което да оцени въздействието на инвестиционното предложение по време на строителство и последваща експлоатация върху качеството и дебита на минералните води от находище „Ощава (хладка баня)“ и находище „Ощава (горещия извор)“ - област Благоевград, община Симитли, при необходимост и на находище „Градешка баня“ - област Благоевград, община Кресна, с. Горна Градешница и находище „Брезница“ - област Благоевград, община Кресна, с. Горна Брезница. Резултатите от хидрогеоложките проучвания и предложените мерки да бъдат съгласувани с БД „Западнобеломорски район“ и заедно със становището на басейнова дирекция да бъдат предоставени на Министерство на здравеопазването за сведение.

2. За да не се създава акустичен дискомфорт върху населението в жилищните райони на най-близкоразположените до трасето на автомагистралата населени места – гр. Симитли, жилищни квартали на гр. Симитли „Дългата махала“ и „Ораново“, Минерална баня с. Ощава, с. Черниче и Пчелин в дефилето, да се предвиди изграждане на шумозащитни съоръжения в рисковите от акустична гледна точка участъци от трасето. В етапа на проектиране и преди започване на строителните дейности да се разработи и представи акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения (конструкция, височина и дължина) за конкретните ситуации по трасето.

3. Да се разработят План за управление на околната среда и План за собствен мониторинг по компоненти атмосферен въздух, води, биоразнообразие и фактор шум и система от мерки, които да се прилагат при установяване на наднормено замърсяване с азотни оксиди, фини прахови частици и други замърсители, причинено от интензивен

трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия.). Плановете и системата от мерки да се съгласува с РИОСВ-Благоевград, Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ и РЗИ-Благоевград. Планът за собствен мониторинг да се утвърди от ИАОС.

4. За пресичане на повърхностни водни обекти, както и за предвидените за изграждане на съоръжения за защита от вредното въздействие на водите е необходимо за всеки един (едно) от тях да се проведе процедура по издаване на разрешително за ползване на воден обект съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ и „г“ от Закона за водите.

5. При необходимост от водоземане от подземни и/или повърхностни водни обекти, както и заустване на отпадъчни води да се проведат съответните процедури по издаване на разрешителни по реда на глава четвърта от Закона за водите.

6. Изграждането на конструкции, инженерно-строителни съоръжения, постройки и други, при които се осъществява или е възможен контакт с подземни води да се извършва при условията и по реда на Закона за устройство на територията при спазване на изискванията за опазване на подземните води по глава осма от Закона за водите, съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 2 от същия закон.

7. При изработване на проекта за рехабилитация на съществуващия път Е79 (дясно платно на Източен вариант Г 10.50) да се проектират и изпълнят при строителството предложените като минимум в Приложение № 8 на ДОСВ дефрагментационни и преградни съоръжения за безпрепятственото пресичане и предотвратяване излизането на пътното платно от земноводни и влечуги. Местоположението и дизайна на предложените мерки за намаляване на въздействията са определени от експертите, като са съобразени с оптималните местообитания на земноводните и влечугите, предмет на опазване в ЗЗ „Кресна-Илинденци“, с местата на най-високата им концентрация, с наблюденията на смъртността от съществуващия трафик и с техническите възможности.

8. За свеждане до минимум рискът от унищожаване на екземпляри от земноводни и влечуги по време на строителството:

8.1. Да се проектират и изградят временни плътни огради около обхвата на трасето от км 396+600 до км 399+100 (ляво платно) и около обхвата на обхода на гр. Кресна (дясно платно) със следните характеристики: непрекъснатата, гладка, вертикална повърхност с височина 120 см над земята, и подземна част 20 см (вкопана в земята) от плоскости (плексиглас, ламарина и др.), бетонни елементи или ситна мрежа (с отвори по-малки от 0,5/0,5 см), без фуги, гънки, подпори и др. между отделните елементи. Оградата трябва да бъде позиционирана така, че отворите на всички водостоци да останат извън нея спрямо пътното платно.

8.2. Да се планират и проведат акции под ръководството на квалифициран херпетолог за събиране и преместване на животните, останали в оградените територии, като се обходи цялата територия в рамките на ограждението и се съберат възможно най-голям брой от земноводни и влечуги, които да се освободят в територията, разположена от 0,5 до 1,5 км западно от км 397+000. Честотата на дейността следва да е трикратно през месец май в годината на започване на строителството, както и в месеца, предшестваш началото на строителството (освен ако той е зимен).

9. За минимизиране на риска от унищожаване на екземпляри от земноводни и влечуги, вкл. такива, предмет на опазване в ЗЗ „Кресна-Илинденци“, по време на експлоатацията на Лот 3.2, както и намаляване на въздействието от смъртност върху популациите на видове влечуги и птици, предмет на опазване в ЗЗ, да се проектират и изградят плътни огради от двете страни на магистралата в следните участъци: от км 382+192 до км 382+466; от км 383+520 до км 384+770; от км 386+050 до км 386+770; от км 387+100 до км 387+220; от км 389+000 до км 390+900; от км 391+200 до км 391+580;

от км 391+840 до км 392+610; от км 392+830 до км 393+250; от км 393+450 до км 393+850; от км 393+940 до км 394+360; от км 396+670 до км 398+140; от км 398+230 до км 399+050 (ляво платно); около обхвата на обхода на Кресна (дясно платно) със следните характеристики: непрекъсната, гладка, вертикална повърхност с височина 120 см над земята, и подземна част 20 см (вкопана в земята), изградена от плоскости (плексиглас, ламарина и др.), бетонни елементи или ситна мрежа (с отвори по-малки от 0,5/0,5 см). Без фуги, гънки, подпори и др. между отделните елементи. Оградата трябва да бъде позиционирана така, че отворите на всички водостоци да останат извън нея спрямо пътното платно.

10. За минимизиране на отрицателното въздействие фрагментация и прекъсване на биокоридори на земноводни и влечуги и намаляване на степента на въздействието от фрагментация и прекъсване на биокоридори на видовете влечуги, предмет на опазване в ЗЗ „Кресна-Илинденци“, да се проектират и изградят допълнителни водостоци под пътното платно (ако няма предвидено по проект съоръжение, можещо да изпълнява дефрагментационна роля), позиционирани както следва (+/- 25 м): км 383+750; км 384+200; км 384+450; км 384+650; км 386+200; км 386+300; км 386+400; км 386+500; км 386+650; км 389+150; км 389+300; км 389+400; км 389+500; км 389+600; км 389+700; км 389+800; км 389+900; км 390+050; км 390+150; км 390+250; км 390+450; км 390+550; км 390+650; км 390+750; км 390+900; км 391+500; км 392+050; км 392+150; км 392+250; км 392+350; км 392+450; км 392+550; км 392+950; км 393+050; км 393+150; км 393+550; км 393+650; км 393+750; км 394+050; км 394+150; км 396+850; км 396+950; км 397+050; км 397+150; км 397+250; км 397+350; км 397+450; км 397+550; км 397+650; км 397+750; км 397+850; км 397+950; км 398+050; км 398+350; км 398+450; км 398+550; км 398+650; км 398+900 (ляво платно); км 393+800; км 395+050; км 395+200; км 395+400; км 395+550; км 397+100 (обход на Кресна). Характеристика на водостоците: Правоъгълни (минимум 100/100 см) или тръбни (диаметър поне 100 см), без вертикални шахти (ако се налага съществуването на такива, то поне една от стените на всяка шахта да бъде с наклон не по-голям от 45 градуса).

11. Да се проектират двустранно предпазни огради с височина 3 м за всички мостови съоръжения (вкл. по дясно платно), като при използване на прозрачни или полупрозрачни материали (напр. мрежа) да бъдат снабдени със силуети на грабливи птици, с цел избягване на сблъсък от птиците с преминаващи МПС и минимизиране на въздействието смъртност.

12. Обхватът на трасето от км 384+300 до км 384+470 и от км 389+130 до км 389+280 (ляво платно) да се намали до границите на габарита на пътя с цел намаляване засегнатата площ от местообитание 91E0* на 2.997 дка, или 0.33% от площта на местообитанието в ЗЗ „Кресна-Илинденци“; намаляване на въздействието от пряко унищожаване и фрагментация на местообитанието до незначително.

13. За мостовите съоръжения да се проектира и реализира система за събиране на повърхностния отток и отвеждането му за пречистване в каломаслоуловители с цел запазване на естествените характеристики на местообитанията на водни безгръбначни, риби и земноводни.

14. Да се предвиди всички крайпътни осветителни тела да се монтират най-малко на височина 10 м, считано от пътната настилка, и на разстояние най-малко 5 м от крайната дясна/аварийна лента с цел намаляване на риска от сблъсък на ловуващите прилепи с МПС.

15. Да се проектира и изгради шумозащитна стена с височина 2 м, от км 398+590 до км 399+170, от ляво по посока нарастващия километраж, на лявото платно за елиминиране на безпокойството в убежища на *Rhinolophus ferrumequinum*.

16. Да се проектира и постави предпазна ограда на лявото платно от км 386+020 до км 387+225 и от км 389+000 до км 398+000, двустранно (извън тунелите и виадуктите) с височина минимум 2.4 м с цел намаляване на риска от сблъсък с МПС за вълка.

III. Преди и по време на строителството:

1. Да не се допуска изграждането на строителни площадки и пътища в полигони, заети от природни местообитания, извън вече оценените площи в рамките на ДОСВ с цел опазване на природните местообитания, предмет на опазване в ЗЗ BG0000366 „Кресна-Илинденци“ в площи, извън вече оценените, без провеждане на необходимите процедури.

2. В случай на необходимост строителните дейности да започнат в размножителния период на птиците (15 март – 30 юни), теренът на строителните площадки да бъде предварително разчистван извън размножителния период от дървесна и храстова растителност с цел предотвратяване на смъртност на индивиди, загуба на яйца и намаляване на безпокойството по време на гнездене.

3. Строителството на мостовите съоръжения да става извън периода на размножаване на рибите (15 април до 10 юни) с цел намаляване въздействието върху тях, в т.ч. загуба на хайвер, смъртност на личинки и малки.

4. При строителството на мостовите съоръжения, да се използват т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии, с цел ограничаване на мътността на речните води и намаляване на риска от смъртност при водните видове животни.

5. Да не се допуска депониране на инертни материали в речните корита, миене на транспортна и строителна техника в реките с цел намаляване на въздействието от замърсяване на местообитания на водозависимите видове, предмет на опазване в ЗЗ „Кресна-Илинденци“.

6. Преди започване на строителните дейности да се съгласува със съответните общински администрации транспортната схема на движение на транспортните машини за пренос на строителни материали и извозване на строителните отпадъци. По време на строителство да се съблюдават определени маршрути и строителните дейности да се извършват през светлата част от деня.

7. Да се проведе проучване за съдържанието на радиоактивни вещества в дренажните води с цел безопасното им последващо третиране.

8. Третирането на изкопните скални маси, съдържащи радионуклиди, да се извършва в съответствие с изискванията на нормативната уредба за управление на радиоактивни отпадъци.

9. Преди и по време на строителството на тунелите да се извършва оценка на съдържанието на радионуклиди и тежки метали в изкопаните скални маси с цел предприемане при необходимост на необходимите мерки за опазване здравето на работниците, както и за оценка на възможността за безопасното им депониране и/или влагане в строителството на магистралните участъци.

10. Преди започване на строителството, възложителят/операторът следва да извърши класификация на съоръжението, съгласно чл. 103, ал. 1 на ЗООС, при извършване на пробивно-взривни дейности с използване на взривни вещества. В случаите на съоръжение с нисък или висок рисков потенциал, възложителят/операторът следва да представи и уведомление за класификация и оценка по чл. 99б от ЗООС и при необходимост да предприеме допълнителни технически мерки за ограничаване на идентифицираните рискове за човешко здраве или околната среда.

11. Да се създаде организация по време на строителството, в това число и контрол за изпълнението, която да включва:

11.1. осигуряване оросяването на терените по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време с цел ограничаване на неорганизираните емисии на прах;

11.2. контрол върху извънгабаритно товарене с насипни материали и използване на платнища за покриване на транспортните средства;

11.3. контрол върху подгръване, подготовка и нанасяне на асфалтово покритие;

11.4. контрол върху чистотата и изправността на пътното платно;

11.5. контрол върху омокрянето на насипни материали и строителни отпадъци в местата, определени за временното им съхранение;

11.6. спазване на ограничена до 30 км/ч скорост на движение, при преминаване през населени места от товарния транспорт, обслужващ строителството на пътя.

12. Да се разработи План за управление на строителни отпадъци (ПУСО), съгласно чл. 11, ал. 1 на Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

13. Образуваните отпадъци да се класифицират съгласно изискванията и сроковете на *Наредба №2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците*.

14. Образуваните отпадъци да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

15. Да се изпълнят предвидените с проект, съгласно т. II, т. 2 и т. 15, шумозащитни съоръжения преди въвеждане в експлоатация на инвестиционното предложение.

16. Преди започване на строителството, възложителят да изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на *Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети*, съгласно приложение № 1 на *Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителни мерки в предвидените случаи от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение* (обн., ДВ,бр.96/07.11.2008 г.) и да я представи в РИОСВ-Благоевград.

17. За минимизиране на вероятността от възникване на опасни геоложки процеси строителната дейност да се наблюдава от специалисти инженер-геолози.

IV. По време на експлоатацията:

1. Да се поддържат в изправност изградените дефрагментационни и преградни съоръжения за безпрепятственото пресичане и предотвратяване излизането на пътното платно от земноводни и влечуги.

2. Да се поставят противопожарни съоръжения при порталите на тунелите за ограничаване на въздействието върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в ЗЗ „Кресна-Илинденци“ и „Кресна“ при пожар.

3. Да се поддържа състоянието на отводнителните системи и пречиствателните съоръжения по протежение на трасето за предотвратяване замърсяването на реките и запазване на естествените характеристики на местообитанията на водозависимите видове.

4. Да не се поставят осветени билбордове покрай пътното тяло в границите на защитените зони за предотвратяване на струпване на насекоми в осветени участъци в близост до пътя и намаляване на риска от сблъсък на ловуващите прилепи с МПС.

5. Рекултивацията и озеленяването на площите, засегнати от строителството на пътя, да се извършва само с типични за района растителни видове, като не се допуска

използването на инвазивните и потенциално инвазивните чужди за България видове висши растения с цел предотвратяване нахлуването на неместни видове в природните местообитания, предмет на опазване в ЗЗ „Кресна-Илинденци“ и биоразнообразието изобщо.

6. След пускане в експлоатация на обекта да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близкоразположените до пътните участъци населени места. При необходимост да се предвидят допълнителни мерки (като напр. подходящо залесяване и др.).

7. След пускане в експлоатация на магистралния участък да се извършат контролни измервания на еквивалентните нива на шум в най-близкоразположените обекти и зони, подлежащи на здравна защита – гр. Симитли, жилищни квартали на гр. Симитли „Дългата махала“ и „Ораново“, Минерална баня с. Ощава, с. Черниче и Пчелин в дефилето, както и в жилищни помещения на най-близко разположените до трасето жилищни сгради. При установяване на наднормени шумови нива да се предприемат допълнителни шумозащитни мероприятия.

8. Да се извършва мониторинг на еквивалентните нива на шум в най-близко разположените жилищни територии на населени места – гр. Симитли, жилищни квартали на гр. Симитли „Дългата махала“ и „Ораново“, Минерална баня с. Ощава, с. Черниче и Пчелин в дефилето, съгласно План за собствен мониторинг. Планът да се съгласува с РИОСВ-Благоевград и РЗИ-Благоевград и утвърди от ИАОС.

V. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 7 от Закона за опазване на околната среда

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
1.	Терените, предвидени за изграждане на площадки за отдих, да се проучат с оглед възможността за тяхното водоснабдяване и отвеждане и заустване на отпадъчните води.	Проектиране	Опазване на зони за защита на водите
2.	Да се изградят водонепропускливи пластове, като част от пътната настилка при пресичане на СОЗ.	Проектирането и строителство	Опазване на зони за защита на водите
3.	Да се проектира облицована водонепропусклива отводнителна система на пътната настилка и пътните съоръжения в обхвата на инвестиционното предложение в зоните при пресичане на II-ри и III-ти пояс на СОЗ, като преди заустване на тези води във водоприемници се предвиди изграждане на каломаслоуловители.	Проектиране и строителство	Опазване на зоните за защита на водите
4.	Да се извършат предварителни археологически проучвания.	Преди началото на строителните дейности	Локализиране на всички видими на терена археологически обекти и изясняване как трасето и обхвата на Лот 3.2 на АМ „Струма“ комуникират с

			територията им и в каква степен строителството ще застраши тяхната цялост
5.	Да се предвидят спасителни разкопки.	Преди началото на строителните дейности	Проучване на културните пластовете и археологически структури в обхвата на Лот 3.2 на АМ „Струма“
6.	Да се предвиди археологическо наблюдение.	Строителство	Недопускане разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури
7.	Да се провеждат взривните работи след предварително уточняване количеството на взривното вещество в зависимост от разстоянието до жилищни зони.	Строителство	Намаляване на допълнителното натоварване с прах и азотни оксиди на жилищни зони
8.	Употребата на опасни вещества и смеси (например горива и масла, битум, бои и лакове, материали за нанасяне на трайна маркировка, взривни вещества) да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответния нормативен/ административен акт, в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба.	Строителство	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси
9.	След приключване на строителните работи, местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци да се почистват, като отпадъците се транспортират на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО. При необходимост да се извърши рекултивиране на местата, като се използва съхранявания хумус.	Строителство	Опазване на почвите и въздуха. Възстановяване на нарушените терени
10.	На Басейнова дирекция „Западнобеломорски район“ да се предоставя информация на качеството на водата за технологични нужди, която се използва при строителство на територия на СОЗ.	Строителство	Опазване на почвите и водите
11.	Да не се използват строителни материали, съдържащи приоритетни	Строителство	Опазване на почвите и водите

	и вредни вещества, както и да се осигури спазване на забраните на чл. 118а от Закона за водите за опазване на подземните води от замърсяване по отношение на приоритетните вещества. Да се спазват забраните на чл.134 и чл.143 от Закона за водите.		
12.	Да не се допуска временно съхранение на отпадъци съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества, генерирани в процеса на строителство в границите на СОЗ като в случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници за питейно-битови води и минерални води, да се спазват препоръките на БД „Западнобеломорски район“.	Строителство	Опазване на водните обекти
13.	Спазване условията за депониране на изкопани земни и скални маси – на регламентирани депа и при осигуряване стабилитет на насипните маси.	Строителство	Опазване на земните недра
14.	При разкриване на скални маси при подготовката на трасето и прокарването на тунелните изработки, окачествяването на последните да се изпълнява в обем и подход, аналогичен на проучване на находища за строителни материали.	Строителство	Опазване на земните недра
15.	Провеждане на проучвания за съдържанието на радиоактивни вещества или повишени съдържания на рудна минерализация в скалните маси преди влагане в насипи на строежа и/или депониране.	Строителство	Опазване на земните недра
16.	Отнетият хумусен слой да се съхранява на определените за целта депа и впоследствие да се използва за рекултивация на нарушените терени.	Строителство	Опазване на почвите
17.	Да не се допуска извършването на строителни дейности извън обхвата на пътя.	Строителство	Предотвратяване нарушения на земите извън строителната полоса
18.	Да се изпълнят своевременно рекултивационни дейности на насипи в обхвата на пътя.	Строителство	Предотвратяване появата на ерозионни процеси

19.	Да се спазват забраните, ограниченията и ограниченията при доказана необходимост, съгласно изискванията на приложение № 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредба № 3 за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди (ДВ, бр. 88 от 2000 г.), както и забраните и ограниченията, съгласно изискванията на чл. 25, ал. 1 и чл. 26, ал. 1 и ал. 2 на Наредба № 14 за курортните ресурси, курортните местности и курортите (ДВ, бр. от 1987 г., изм. и доп. ДВ, бр. 70 от 2004 г.).	Строителство и експлоатация	Опазване на курорт „Ошава хладка баня“
20.	Образуваните отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки до предаването им за третиране, съгласно изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.	Строителство	Събиране и съхраняване на отпадъците в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.
21.	Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели.	Строителство	Опазване на почви и води
22.	Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителни отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор.	Строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане
23.	Площадките за временно съхранение на строителни	Строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО

	материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на обхвата на пътя, в отчуждената полоса, където има достатъчно площи.		
24.	При аварийна подмяна на петролни масла, същите да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	Строителство	Опазване на почви и води
25.	Организацията, отговаряща за поддържането на пътното платно, да осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл. 12, т. 2 на ЗУО.	Експлоатация	Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда
26.	При ландшафтното оформяне на трасето и рекултивацията на нарушени терени да се използват типични за района растителни видове, като не се допуска използването на инвазивните и потенциално инвазивните чужди за България видове висши растения.	Експлоатация	Опазване на биологичното разнообразие

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда.

При промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някои от обстоятелствата, при които се издава настоящото решение по ОВОС възложителя/новият възложител трябва да уведоми своевременно Министерството на околната среда и водите (МОСВ) съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда.

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

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

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директора на РИОСВ-Благоевград и Басейнова дирекция „Западнобеломорски район” контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

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

На основание чл. 60, ал. 1 от АПК от възложителя Агенция „Пътна инфраструктура“ в МОСВ е внесено искане с вх. № ОВОС-85/03.10.2017 г. и допълнение към него с вх. № ОВОС-85/05.10.2017 г. за допускане на предварително изпълнение на решение по ОВОС на инвестиционно предложение за *„Подобряване на трасето на Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“* (Решението).

След като разгледах искането на Агенция „Пътна инфраструктура“, в което се мотивира осигуряване живота и здравето на гражданите и защита на особено важен държавен и обществен интерес, намирам следното:

АМ „Струма“ е със статут на обект с национално значение, съгласно РМС № 250/25.04.2013 г. по смисъла на § 5, т. 62 от Допълнителните разпоредби на Закона за устройство на територията.

Лот 3.2 на АМ „Струма“ е част от Трансевропейската магистрала (ТЕМ) Север – Юг и част от Четвърти Трансевропейски транспортен коридор. Като пътна артерия има голямо значение за интегрирането на националната транспортна инфраструктура в европейската транспортна система. Тя предлага най-краткия маршрут за връзка между плавателния път на река Дунав и Егейско море и има важна роля за връзка между страните от Вишеградската четворка, Румъния и България, респективно между Балтийско и Черно/Егейско море. Този маршрут е най-натовареният път, минаващ през България по направлението Север – Юг. Същевременно Лот 3.2 на АМ „Струма“ е най-опасния участък, преминаващ през Кресненското дефиле, където стават множество пътно транспортни произшествия (ПТП) с голям брой загинали и ранени водачи на МПС.

Съгласно постъпилото в АПИ становище с вх. № 49-00-72 от 07.09.2017 г. на Българска асоциация на пострадали при катастрофи /БАПК/ е представена следната статистика:

Данни за броя на Пътно транспортните произшествия в района за периода 2012 г. - 2016 г.			
	Брой ПТП	Брой загинали	Брой ранени
Кресненско дефиле (дължина на трасето - 15 км.)	270	25	119
Благодиевград - Сандански (дължина на трасето - 65 км.)	893	52	300

С разделяне на трафика в отделни платна с вариант Източен Г 10.5 м качествено ще се повиши безопасността на пътя с прилагането на съответните мерки, съгласувани с КАТ. С реализацията на обекта, ще се намали броя на ПТП. В този смисъл предварителното изпълнение се налага поради наличието на изискуемите в чл. 60, ал. 1 от АПК предпоставки, а именно за да се осигури животът и здравето на гражданите и да се защитят особено важни държавни и обществени интереси.

Освен това, времето е фактор с огромно значение при реализацията на обекта, предвид необходимостта от спазване на вече поети ангажменти спрямо Европейската комисия, а именно завършване на строителството на АМ „Струма“ Лот 3 до края на 2023 г. 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. Затова допускането на предварително изпълнение на този административен акт е напълно

обосновано. С доизграждането на Лот 3.2 завършва етапа на строителство на цялата магистрала, за която България е поела ангажменти, както е изложено по-горе.

На основание чл. 19, ал. 1, т. 1 от Закона за пътищата (ЗП), Агенция „Пътна инфраструктура“ 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.

Предвид горното, считам, 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 „Струма“, което от своя страна ще осигури живота и здравето на гражданите и ще защити особено важни държавни и обществени интереси, по смисъла на цитираната разпоредба.

Предвид изложеното, намирам за основателно искането на възложителя, както и че са налице предпоставките на чл. 60, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс, а именно осигуряване живота и здравето на гражданите и защита на особено важен държавен и обществен интерес, поради което

РАЗПОРЕЖДАМ

Допускам предварително изпълнение на настоящото решение.

На основание чл. 60, ал. 4 от АПК разпореждането за допускане на предварително изпълнение подлежи на обжалване чрез министъра на околната среда и водите пред Върховния административен съд в тридневен срок от съобщаването му.

Дата: 19.10.2014 г.

МИНИСТЪР:

НЕНО ДИМОВ