



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

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

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ ...⁹...-6/ 2008 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, чл.19, ал.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и във връзка с чл.31 от Закона за биологичното разнообразие, и чл.39, ал.13 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми и проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитени зони,

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение: „Строителство на автомагистрала (АМ) “Хемус” от км 224+115 до км 341+225 – от пресичането на път I-5 до пресичането с път I-7” и пътните възли, както следва: от км 225+360 до км 243+000 по червен вариант; от км 243+000 до км 257+000 по сборен вариант; от км 257+000 до км 341+225 по жълт вариант

Възложител: Национална агенция „Пътна инфраструктура”

Седалище: гр.София 1000, пл.”Македония” № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Автомагистрала “Хемус” (магистрала А2) е предвидена да свързва София с Варна и дублира първокласните пътища Е70 от Варна до Шумен, Е772 от Шумен до Ябланица и Е83 от Ябланица до София.

Началото на разглеждания участък от АМ „Хемус” е в зоната на пресичането на път с. Никюп – с. Крушето с път I – 5 при км 224+115 от АМ “Хемус” и завършва при км 341+225 от автомагистралата – след проектирания пътен възел при с. Белокопитово, северно от с. Макак, област Шумен. Общата дължина на отсечката е около 115-117 км (различна при различните варианти на трасе). Инвестиционното предложение предвижда изграждане на клас път – автомагистрала с четири ленти за движение, две ленти за аварийно спиране, банкети и междинна разделителна ивица.

Отсечката от АМ „Хемус”, предмет на инвестиционното предложение е разработена в пет варианта:

Червен вариант: (км 225+360 до км 341+125) - започва на около 1000м южно от пресичането на път I-5 с пътя Никюп – Крушето, минава южно от с. Крушето, при км 231+000 пресича р. Росица, а при км 232+000 пресича р. Янтра и продължава северно от с. Сушица и с. Горски Сеновец. След това заобикаля от южната страна селата Камен, Бойка, Водица и Ковачевец, минава северно от гр. Попово и южно от Кардам, обхожда с. Кръшно от юг и гр. Лозница от югоизточната страна. Края на варианта е в района на пътен възел „Белокопитово” – обхожда с. Белокопитово от север и на юг от с. Панайот

Волово свърша при пресичането му с път I-7. В описания участък той се движи почти изцяло през ливади, пасища, крайречни терени и обработваеми селскостопански площи. Насечеността на терена е по-ярко изразена в участъците от 252 до 268 км (пресича р. Николаевска), от км 283 до км 296 (р. Черни Лом), от км 307 до км 317 (пресича множество дерета) и от км 327 до км 329 на северозапад;

Жълт вариант (км 239+500 – км 341+125) - Отделя се от червения вариант на 1 км преди пресичането на пътя с. Сушица – с. Камен, минава южно от с. Паисий, Лозен и северно от с. Камен, пресича червения вариант северно от с. Николаево и преминава от южната страна на червения вариант. Северно от с. Медовина завива на юг и заобикаля гр. Попово от неговата южна страна и на с. Светлен завива отново на североизток, минава южно от селата Заветно, Голямо Ново, Дралфа, Голямо Соколово, Бистра, Съединение и продължава северно от селата Алваново, Буковци, Градище. След Белокопитово заедно с червения вариант достига края на участъка при км 341+125.

Вариант червен пунктир - Съставен е от три самостоятелни отсечки, включващи се в различни сектори от пътния участък, както следва: отсечка 1 - започва от началото на обекта при км 224+115 пресичайки път I-5 южно от с. Куцина и на 1 км след разклона за с. Стрелец се слива с червения вариант при км 232+000. Върви през обработваеми площи и чрез мост пресича р. Янтра; отсечка 2 - отделя се от червения вариант при пресичането му с път Сушица – Камен при км 243+000, заобикаля с. Горски Сеновец от север и се включва отново в червения вариант югозападно от с. Камен при км 249+000; отсечка 3 - отделя се от червения вариант при км 309+000 североизточно от с. Бистра при завоя на пътя с. Бистра – гр. Лозница, върви на югоизток, минава северно от гр. Съединение и над с. Алваново при пресичането му с пътя Алваново – Макариополско се слива с жълтия вариант при км 317+410 (за жълтия вариант км 319+007)

Вариант жълт пунктир - Този вариант е предвиден в малък участък – от км 296+200 до км 301+200. Отделя се от жълтия вариант югоизточно от с. Дралфа при пресичането му с път с. Подгорица – Дралфа и се слива с червения вариант северно от с. Голямо Соколово при км 301+200. Теренът в тази отсечка е равнинен.

Сборен вариант - От гледна точка на минимално въздействие на пътното трасе върху околната среда, в съчетание и с техническите и икономическите аргументи на проектанта, от инвеститора е предложен този комплексен (сборен) вариант, както следва: от км 224+115 до км 232+000 – използван е само вариант червен пунктир. Тази отсечка, дълга 7,885 км, преминава през 716,6 дка отчуждени земеделски земи. Отчужден горски фонд няма. Предвидено е едно голямо съоръжение – мост над р. Янтра; от км 232+000 до км 243+000 – използван е червения вариант. Тази отсечка е дълга 11 км и преминава през 452,960 дка отчуждени земеделски земи и 23,906 дка отчужден горски фонд. Предвидени са 2 големи надлеза и 2 малки надлеза, едно малко мостово съоръжение, 2 подлеза за големи животни и един подлез за малки животни; от км 243+000 до км 249+000 – използван е вариант червен пунктир (отсечка 2). Тази отсечка е дълга 6 км и преминава през 412,2 дка отчуждени земеделски земи. Отчужден горски фонд няма. Предвижда се построяването на пътен възел “Горски Сеновец” на път III-409 – „полудетелина” в подлез; от км 249+000 до км 309+000 – използван е червен вариант (отсечка 2). Тази отсечка е дълга 60 км и преминава през 2470,7 дка отчуждени земеделски земи и 130,4 дка отчужден горски фонд, като се предвижда изграждане на 2 големи моста - на р. Поповски Лом и на р. Черни Лом, 9 малки моста над дерета и суходолия, 5 пътни възела, 5 надлеза, 12 подлеза; специализирани малки съоръжения за преминаване на малки животни; от км 309+000 до км 317+410 – използван е вариант червен пунктир (отсечка 3). Тази отсечка е дълга 8,410 км и преминава през 771,0 дка отчуждени земеделски земи. Отчужден горски фонд няма. Предвиден е един подлез на пътя с. Манастирци – гр. Съединение; от км 319+007 до км 341+125 – използван е жълт вариант, като в края – при пътен възел “Белокопитово”, се слива с червения вариант и завършва в края на участъка – пресичането му с път I-7.

Тази отсечка е дълга 22.118 км, преминава през 948,9 дка отчуждени земеделски земи и 86,428 дка отчужден горски фонд. Предвидени са три надлеза; два пътни възела.

Разглежданата отсечка на автомагистралата е разделена на условно на пет участъка, за които е направена съответната прогноза и оценка в доклада за ОВОС с вариантни решения:

I участък: от км 225+360 до км 239+500 – червен (Ч); от км 224+115 до км 239+500 – червен пунктир (ЧП) и сборен (С); **II участък:** от км 239+500 до км 257+000 - жълт (Ж); от км 239+500 до км 249+000 - Ч, ЧП; **III участък:** от км 257+000 до км 300+500 - Ч, С; от км 257+000 до км 296+200 – Ж, ЖП (жълт пунктир); от км 296+200 до км 300+500 – ЖП; **IV участък:** от км 300+500 до км 309+000 – Ч, С; от км 309+000 до км 319+007 – ЧП, С; от км 296+200 до км 319+007 – Ж; **V участък:** от км 309+000 до км 341+125 – Ч; от км 309+000 до км 319+007 – ЧП, С и от км 319+007 до км 337+627 – Ж.

Трасето на автомагистрала “Хемус” от км 224+115 до км 341+225 пресича защитена зона “Река Янтра” с код BG0000610, за опазване на природните местообитания и на дивата фауна и флора и преминава на различни отстояния, но извън границите на защитени зони за опазване на природните местообитания и на дивата фауна и флора: защитена зона “Островче” с код BG0000173 и защитена зона “Беленска гора” с код BG0000231.

Територията, предвидена за реализиране на инвестиционното предложение, се намира извън защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

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

1. В представения доклад за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда и са оценени евентуалните въздействия при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение. Заключение на експертите по ОВОС е, че въз основа на извършения анализ и оценка, следва да се одобри осъществяването на инвестиционното предложение при изпълнение на предложените мерки.
2. Основните цели при избора на трасе на АМ “Хемус” са осигуряването на: качествена транспортна връзка, като с това се облекчи транспортната комуникация между Северна и Южна България; висока проектна скорост (120 км/ч.), като се хомогенизира трасето при екологосъобразни решения; най-добри и на съвременен техническо ниво транспортно-експлоатационни качества на пътя; стабилни условия за сигурност и безопасност на движението;
3. Необходимостта от реализацията на трасето на АМ „Хемус” от км 225+360 до км 243+000 по червен вариант е продиктувано от следното:
 - 3.1 Разгледаните варианти на трасе в този участък на автомагистралата преминават през защитена зона „Река Янтра”, обявена с цел опазване на природни местообитания 3150 *Мъртвици* и 91Е0 *Алувиални гори с Alnus glutinosa и Fraxinus excelsior*. Предпочетен е червеният вариант, който е по-щадящ по отношение на загуби на консервационно значими територии, няма негативно въздействие върху биоразнообразието, а въздействието върху природните местообитания 3150 *Естествени еутрофни езера*, 91Е0 *Алувиални гори с Alnus glutinosa и Fraxinus excelsior (Alno-Pandion, Alnion incanae, Salicion albae)* се очаква да бъде незначително.
 - 3.2 Реализирането на червения вариант в участъка е с цел опазване на една от най-забележителните във видово и хабитатно отношение територии „мъртвици” (старо корито) на р. Янтра в региона с местообитание 3150 *Естествени еутрофни езера*. Тази територия се явява и важен екокоридор, и формира цялостния облик на поречието на реката и защитената зона.

4. Необходимостта от реализацията на трасето на АМ „Хемус“ от км 257+000 до км 341+125 по жълт вариант е продиктувано от следното:
- 4.1 в документацията по ОВОС е отчетено влиянието на автомагистралата в този участък единствено като локален екокоридор между ЗЗ „Островче“ и проектна (редуцирана) зона „Поповски височини“, като е пренебрегнато отрицателното въздействие върху миграционните процеси на видовете с голяма подвижност, които се предвиждат през или в непосредствена близост до горски екосистеми.
- 4.2 посочените варианти в този участък преминават в голяма близост до горски масиви, които са ключови за осъществяване на миграции на видове от едрата бозайна фауна от горските местообитания в Стара планина, Предбалкана и Лудогорието.
- 4.3 трасето на АМ „Хемус“ в този участък по варианти „червен“, „червен пунктир“ и „сборен“ засягат територията на Държавна дивечовъдна станция (ДДС) „Черни лом“ – гр. Попово. Реализирането на магистралата по някой от тези варианти ще доведе до негативни последици върху благородния елен и върху ловното стопанство като цяло.
- 4.4 в подкрепа на този вариант са получени мотивирани становища и от: Държавна агенция по горите към Министерски съвет; председателя на Ловния съвет на Р България; председателя на НЛРС „Съюз на ловците и риболовците в България“.
5. **Преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че инвестиционното предложение няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, поради следните мотиви:**
- 5.1 предвиденият участък на трасето не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.
- 5.2 избраният вариант за реализация на АМ „Хемус“ не засяга защитени зони “Островче” и “Беленска гора”
- 5.3 засегнатите местообитанията на видове от фауната са с незначителна площ спрямо площта им в съответната зона и в мрежата от защитени зони като цяло.
- 5.4 от разгледаните алтернативи за трасе е избран вариант, който засяга минимална площ от местообитание, предмет на опазване в защитена зона “Река Янтра”.
- 5.5 по време на строителството ще бъде засегната незначителна площ от проективното покритие на местообитание 91Н0 в защитената зона, включено в приложение 1 на Закона за биологичното разнообразие, предмет на опазване в защитена зона “Река Янтра” с код BG0000610. По-голяма част от тази площ ще бъде възстановена преди началото на експлоатацията.
- 5.6 въздействията върху популациите на видовете, предмет на опазване в защитената зона по време на строителство са временни, а по време на експлоатацията ще бъдат минимизирани при изпълнение на посочените мерки за ограничаване въздействието на обекта (изграждане на преградни съоръжения край временните пътища и изкопи, осигуряването на оптимален брой проходи с характеристики, гарантиращи свободното им придвижване).
- 5.7 не се очакват кумулативни въздействия върху защитена зона “Река Янтра”, следствие строителството и експлоатацията на автомагистралата.
- 5.8 за всички етапи на реализация на инвестиционното предложение са предвидени мерки за намаляване, ограничаване и смекчаване на негативните въздействия върху видовете от флората, фауната и техните местообитания, в района на трасето на автомагистралата.
- 5.9 не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат отрицателно въздействие върху предмета на опазване в защитената зона.
6. По време на изготвяне на доклада са проведени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС и са проведени седем срещи за обществено обсъждане. В резултат са представени протоколи от обществените обсъждания, писмени становища на заинтересувани лица, в т.ч. и становището на възложителя, по предложенията, препоръките, мненията и

възраженията. Избраните вариантни решения на трасе на АМ „Хемус“ в участъци от км 225+360 до км 243+000 и от км 257+000 до км 341+225 са съобразени със получените становища по компетентност.

7. Със свое Решение № I-6 /2008 г. Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране:

1. Проектирането на съоръженията по трасето на автомагистралата (мостове, естакади, пътни възли и др.) да бъдат съобразени със сеизмичността на района от 7-ма до 9-та степен по МШК. Да се предвиди:
 - 1.1 фундиране на пътните съоръжения (мостове, виадукти, подлези, надлези и др.), съобразно инженерно-геоложките условия;
 - 1.2 изграждането на необходимите инженерно-технически съоръжения (като подпорни стени, валове, мрежи, противоерозионни тераси и др.) за предотвратяване на възникването на физико-геоложките процеси и явления (свлачища, ерозия и др.).
2. Проектирането на отводнителните водостоци да бъде по начин, позволяващ използването им за прелези за земноводни, проходими земноводните в двете посоки. Подходите към водостоците да са с наклон, не по-голям от 45 градуса, като от двете страни на водостока да се поставят заграждения от ситна мрежа.
3. Броят и местоположението на специализираните проходи за земноводни, влечуги, дребни и едри бозайници да бъде уточнен след консултация със специалисти в областта на херпетофауната и бозайниците. На територията на защитена зона „Река Янтра“ отстоянието между тези съоръжения да бъде не по-малко от 40 м.
4. Да се предвиди изграждане на прелези (сухи подлези) за дребни животни с тръби, с диаметър от 80 см до 150 см, които да се поставят под пътното платно. Точното местоположение да се определя съобразно техническите възможности.
5. Да се предвиди изграждане на прелези за едри бозайници (размери до сърна и глиган). Точното местоположение да се определя съобразно техническите възможности. Да се прецизира изграждането на крайпътни заведения, бензиностанции, газ станции или друга инфраструктура, с цел да не се увеличава безпокойството за дивите животни.
6. Върху държавни и общински земи да се предвиди залесяване с подходяща растителност в периметър (50м) около входовете и изходите на всички прокари, водостоци и други прелезни съоръжения, с цел ограничаване фрагментацията на местообитания на видовете животни, предмет на опазване в защитена зона „Река Янтра“.
7. Да се предвиди изграждане на прелези за видри, разположени под мостовете над реките. Точното местоположение да се определя съобразно техническите възможности.
8. Да се предвиди изграждане на прелези за бозайници с размери до благороден елен. Точното местоположение да се определя съобразно техническите възможности. Да се прецизира изграждането на крайпътни заведения, бензиностанции, газ станции или друга инфраструктура, с цел да не се увеличава безпокойството за дивите животни.
9. Да се предвиди изграждане на надлези (зелени мостове, екомостове) за всички видове диви животни с ширина 30 m (или повече), покрити с пясък, почва и растителност. Да се прецизира изграждането на крайпътни заведения,

бензиностанции, газ станции или друга инфраструктура, с цел да не се увеличава безпокойството за дивите животни.

10. След съгласуване с ДДС „Черни Лом“ да бъдат проектирани два прелеза и два надлеза за бозайници с големина до благороден елен в следните райони:
 - с. Водица – срещу местността „Древеник“;
 - с. Ковачевец – местността „Ликата“;
 - между с. Светлен и с. Заветно – местността „Караджата“;
 - между с. Голямо Ново и с. Дралфа – местността „Малкия Сакар“.
11. По цялата дължина на трасето да се предвиди изграждане на ефективни мрежи, които да не допускат излизането на дребни бозайници на пътното платно.
12. В участъците, отстоящи на 1 км от язовири и речни корита, да се изградят отвеждащи полезащитни пояси за промяна на летателните коридори на прилепите.
13. Да се предвиди пресичането от трасето на малки дерета да се извърши чрез премостване, с цел предотвратяване на фрагментация на местообитания на видове, предмет на опазване, за участъците от трасето, попадащи в защитената зона.
14. Да се направи специално оразмеряване на отводнителните съоръжения в близост на населени пунктове и други чувствителни зони с цел избягване на наводнения при екстремни валежи с поне 50 годишна сигурност.
15. В участъците с открит карст да се предвиди отвеждане на отпадъчните води в подходящи за целта площадки.
16. При големите водни тела (язовири и др.) и в участъците на автомагистралата, които засягат или са в близост до защитени зони и водоизточниците за питейна и минерална вода да се предвидят събиратели-изпарители за отвеждане на дъждовните води, с обеми, достатъчни за събиране на дъждовните максимуми.
17. На местата с потенциална опасност за пътни аварии да се предвидят утаителни шахти за поемане на разливи от опасни и вредни вещества.
18. Определянето на площадките за складиране на пясък и луга да се съпроводи с оценка на уязвимостта на терените.
19. При проектирането на трасето на автомагистралата и съоръженията към него, да не се допуска засягане на зони за защита на водите – най-вътрешния пояс на санитарно-охранителните зони (СОЗ) на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване на населението и минерални води. В случаите, когато такива зони не са учредени, проектът на трасето да бъде съгласуван с директорите на БД „Дунавски район“ – гр. Плевен и БД „Черноморски район“ – гр. Варна.
20. В случай на засягане от трасето на автомагистралата и съоръженията към него на зони за защита на водите - среден пояс на СОЗ на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване на населението и минерални води, да се предвидят съоръжения за задържане на течни замърсители, изтекли в случаи на аварии на МПС. В случаите, когато такива зони не са учредени, проектът на трасето да бъде съгласуван с директорите на БД „Дунавски район“ – гр. Плевен и БД „Черноморски район“ – гр. Варна.
21. За района на с. Белокопитово да се предвиди събиране и отвеждане на - повърхностни води около и от автомагистралата, с цел избягване допълнителното подхранване на водоносния хоризонт.
22. Да се изяснят количествата и местата за захранване с вода (включително за питейно-битови нужди) при строителството на пътя.
23. Да се предвидят допълнителни съоръжения (каналы, водостоци и др.) така, че пресичаните от магистралата съществуващи напоителни и отводнителни полета, респ. мелиорирани в миналото обработваеми земи, да се запазят и да могат да се използват пълноценно.

24. Да се предвиди изграждането на отводнителни канали за отвеждане на скатовите дъждовни води. Да се представи информация за местата на заустване в БД „Дунавски район ” – гр. Плевен, БД „Черноморски район” – гр. Варна, РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ- Русе и РИОСВ – Шумен.
25. Проектните решения за всички участъци от автомагистралата да осигуряват възможно най-пълно оползотворяване на изкопните земни маси при направата на изкопи и насипи, отговарящи на техническите изисквания.
26. Да се определят подходящи места за разполагане на площадки за временно съхранение на изкопни земни- и земно скални маси, хумусна пръст и отпадъци. При необходимост от депониране на излишни земни маси извън определения за строителство терен, да се извършат необходимите процедури по определяне на подходящи площадки.
27. Да се изготви схема за разделно събиране, временно съхраняване и транспортиране на отпадъците, образувани при строителството и експлоатацията на обекта, която да отговаря на нормативните изисквания по управление на отпадъците.
28. Местоположението на прелезите да е съобразено с препоръчаното в доклада за ОВОС.

II. Преди започване на строителството:

29. При определяне и съгласуване със съответната РИОСВ на местата за депониране на хумус и временните пътища, да се цели опазване на природни местообитания с кодове: 91E0* и 3150, както и местообитания на видове: двата вида тритони, червенокоремна бумка, жълтокоремна бумка, шипоопашата костенурка, шипобедрена костенурка, обикновена блатна костенурка, ивичест смок и др.
30. Да се проведат от специалист археолог специализирани археологически проучвания. При откриване на обект на културното и археологическото наследство да се осигури пълно проучване, спасителни разкопки в рамките на сервитута, сондажни разкопки, надзор и наблюдение. В резултат на тези проучвания ще бъдат указани специфичните мерки за опазване на всеки регистриран археологически паметник.
31. Да се определят временни площадки за съхраняване на строителната техника и материали, които да имат капацитета и възможностите за ефикасно и пълно измиване на оборудването, механизмите и транспортните средства. Към площадките трябва да се оборудват станции за съхраняване на горива и смазочни материали за строителната техника и да се предвидят места за временно съхранение на отработени масла, филтри и излезли от употреба части, отговарящи на изискванията на нормативната уредба.
32. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни от БД „Дунавски район ” – гр. Плевен и БД „Черноморски район” – гр. Варна, и/или съответното „ВиК” дружество за необходимите количества вода при строителството на пътя.
33. Да се представи необходимата документация в БД „Дунавски район ” – гр. Плевен и БД „Черноморски район” – гр. Варна за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти в съответствие с чл.46, ал.1, т.1, б.”б” от Закона за водите.
34. Да се сключи договор с лицензирана фирма, осигуряваща почистването на химическите тоалетни.
35. Да се предприемат действия за сключване на писмени договори с лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл.12 от Закона за управление на отпадъците, или комплексно разрешително.

Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ-Русе и РИОСВ – Шумен, в срок до един месец след сключването им.

36. Да се съгласуват с кметовете на общините, през чиято територия преминава трасето на автомагистралата, съгласно чл. 18, ал. 2 от Закона за управление на отпадъците, маршрутите за транспортиране, съоръжението за третиране на отпадъците и мерките за фирмен контрол по управление на отпадъците, които ще се образуват при изграждането и експлоатацията на обекта.
37. Да се изготви и съгласува със съответните компетентни органи проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС). Съгласуваният план да се представи в РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ-Русе и РИОСВ - Шумен.
38. Да се изготви План за собствен мониторинг на водите, въздуха и почвите. Планът да предвижда и при пускане в експлоатация:
- 38.1 извършването на периодичен контрол на състоянието (замърсеност и дебит) на водоотвеждащите съоръжения (проводимост) – пътни канавки, водостоци и др.
- 38.2 периодично след пускането в експлоатация (на всеки 5 години) измерване на концентрацията на атмосферните замърсители и шум около населените места и там, където има отделни жилищни сгради.
- 38.3 мониторинг на видовете и хабитатите, предмет на опазване в съответната защитена зона.

Планът да се съгласува с РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ-Русе, РИОСВ - Шумен. Съгласуваният План да се представи в Изпълнителна агенция по околна среда за утвърждаване.

39. Да се изготви ландшафтно-устройствен проект, включващ проект за озеленяване, в който да се предвиди използването на местни растителни видове, адаптивни към условията и невнасящи дисхармония в ландшафтите, и озеленяване по подходящ начин на отворите за преминаване на диви животни и крайпътните зони до 50 м.

39.1 Да се предвиди залесяване и 3-годишно обгрижване на едроразмерни фиданки с автохтонен произход (върба, елша, бяла и черна топола) на площ равна на площта на унищожените участъци, като точния количествен и качествен състав да бъде определен според конкретните особености на мястото, за възстановяване на хабитат 91E0*.

Проектът да се съгласува с РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ – Русе и РИОСВ - Шумен.

40. Да се изготви и съгласува със съответните компетентни органи проект за техническа и биологична рекултивация, съгласно Наредба №26/02.10.1996г. за *рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт*, като се осигури оползотворяване на хумусния слой. Проектът:
- 40.1 да бъде съобразен с изискванията на Наредба №1/12.01.2004г. за *борба с ерозията и свлачищата в горския фонд и строежа на укрепителни съоръжения*, за участъците от автомагистралата, където има потенциална опасност от възникване на ерозионни и свлачищни процеси;
- 40.2 да включва още: повлияни и ерозирани терени по време на строителството и експлоатацията на отделните участъци от трасето; площадките за временно съхранение на строителни материали и хумусния слой, временните пътища.
- 40.3 да не предвижда засаждане с инвазивни растителни видове (айлант, аморфа, псевдоакация, американски ясен, ясенолистен явор и др.).

Съгласуваният проект да се представи в РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ – Русе и РИОСВ - Шумен.

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

41. При започване на строителните работи в отделните участъци на автомагистралата писмено да се уведоми съответната РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ – Русе и РИОСВ - Шумен.
42. С цел предотвратяване безпокойство и избягване на пиковите на активност по време на размножителния период на благородния елен, в периода 20 август – 15 октомври, строителните работи в района на ДДС «Черни лом» – гр. Попово да се извършват в рамките на 8-часов работен ден, през светлата част от денонощието.
43. За обезопасяване на автомагистралата за диви животни в районите на прелезните съоръжения и на критичните участъци да се монтира ситна мрежа. Участъците около големите прилежащи водоеми, където трябва да се направят непрекъснати заграждения и със ситна мрежа са в района на: р. Янтра, яз. Фисек, яз. Съединение, яз. Бойка, яз. Водица (Червен вариант 1 км), яз. Кослето.
44. За видове, като язовец, лисица, вълк, чакал, дива котка, златка, бялка да се поставят еднопосочни клапи (капаци) по загражденията, които позволяват животните да излизат от района на автомагистралата. Тези клапи да са част от загражденията около прелезните съоръжения за бозайници и земноводни и да бъдат в групи от по 4 от всяка страна на магистралата, съответно на 50 и на 100 m от прелезното съоръжение.
45. При преминаване на влажни зони да не се допуска пресушаването им. В тези участъци да се изградят по възможност временни пътища, обслужващи строежа на пътя в границите на сервитута. Строителството и депонирането на земни маси да се извърши извън периода април-юни.
46. Да предприемат действия за възстановяване на засегнатата от строителството площ местообитание 91E0 *Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Pandion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).
47. Да не се допусне разширяване на обхвата на строителните работи и съответните замърсявания извън определените граници на строителния обект.
48. В участъците с алувиални наслаги, мергели и льос, през които ще премине трасето на автомагистралата, насипите и изкопите да се извършат при подходящи ъгли на устойчивост на откосите.
49. Площадките за съхранение и ремонт на строителна техника да се конструират така, че дъждовните води да минават през утаители-маслосъбиратели за отстраняване на отпадните гориво-смазочни материали.
50. Да не се допусне намеса по какъвто и да е строителен начин (вкл. обслужващи пътища и депониране на скални и земни маси) в границите на прилежащите на трасето на АМ защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.
51. При установяване на обекти (следи от обекти) на културното и историческо наследство, да се преустановят на съответното място строителните работи и се сигнализират съответните компетентни органи в съответствие с изискванията на чл. 18 от Закона за паметниците на културата и музеите. След приключване на всеки етап от дейностите по опазването на културното наследство и след разрешение на Директора на Националния институт за паметниците на културата да продължат дейностите по изграждане на магистралата.
52. Успоредно със строителството на пътното тяло да се изгражда и крайпътната отводнителна система и всички необходими съоръжения.
53. Да се осигури монтирането на подходящи места на химически тоалетни, които да бъдат използвани при строителството на отделните участъци от трасето на автомагистралата.
54. Образованите отпадъци от обекта да се предават, въз основа на писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или

регистрационен документ по чл.12 от Закона за управление на отпадъците, или комплексно разрешително.

55. За ограничаване на шумовото въздействие в околната на АМ "Хемус" среда, в участъците до жилищните зони на близките населени места да се проведат шумозащитни мероприятия за вариантите, при които се очакват превишения на хигиенните норми, както следва:
- 55.1 за с.Горски Сеновец – до km. 247+380 трасето на АМ да минава в траншея, която осигурява ефективна шумозащита, а след този километър - растителен пояс от подходящи видове, или озеленен земен насип;
- 55.2 за с.Камен – изграждане на екран-парапет покрай пътното платно на АМ (в този участък трасето минава в насип с височина около 10 m.);
- 55.3 за с.Голямо Ново – екран-стена покрай пътното платно на път II-51 от страната на жилищните терени, за екраниране на шума от трите източника (АМ "Хемус", път II-51 и ж.п. линията София-Варна);
56. Да се представят в РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ – Русе и РИОСВ - Шумен копия от издадените разрешителни за водоземане и/или ползване на воден обект.
57. Да се представи в МОСВ, РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ – Русе и РИОСВ - Шумен, съгласуван със съответните Общински комисии за защита от бедствия и аварии План за действие при аварийни ситуации. В плана да се:
- 57.1 предвидят мерки за намаляване на отрицателните последици и ликвидиране на аварийни ситуации при аварийни разливи на опасни вещества.
- 57.2 създаде система за отстраняване на последствията от аварийни разливи в околното пространство.
- 57.3 осигури своевременно уведомяване на съответните компетентни органи, в т.ч. съответната РИОСВ и БД „Дунавски район ” – гр. Плевен и БД „Черноморски район” – гр. Варна, за аварийни разливи и технически възможности за отстраняване на разливите и възстановяване на средата.

IV. По време на експлоатация и извеждане от експлоатация:

58. След пускане в експлоатация на магистралния участък да се извърши контрол на качеството на атмосферния въздух при най-близко разположените до пътното платно къщи. При наличие на повишени концентрации на вредни вещества, които водят до здравен риск, да се обсъдят допълнителни мерки от страна на кметствата и възложителя, за които да се уведоми съответната РИОСВ.
59. Да се осигури постоянното поддържане в изправност на прелезите, мрежите и всички други обекти по протежението на автомагистралата, с отношение към опазването на дивите животни.
60. За предпазване на сблъсък на птици всички мостови съоръжения да бъдат осигурени с шумозащитни и светлосащитни мерки.
61. В зависимост от резултатите от извършвания мониторинг и при необходимост да се предприемат необходимите технически мерки за ограничаване на скоростта, смяна на дограма на сгради, поставяне на противошумни огради, залесяване и др.
62. Отпадъците от обекта да бъдат предавани въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци, или регистрационен документ по чл.12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.
- Копие от договорите да бъдат представени в РИОСВ – Велико Търново, РИОСВ – Русе и РИОСВ - Шумен в срок до един месец след сключването им.

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

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

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
1.	<p>Да не се засягат:</p> <ul style="list-style-type: none"> - права на физически лица на безвъзмездно водопотребление за собствени потребности; - предоставени индивидуални права чрез разрешително за водовземане и ползване на воден обект; - водни обекти, предоставени за общо водовземане и ползване и принадлежащите земи към тях; - естественото състояние на леглата, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици; 	проектиране	предотвратяване на неблагоприятни въздействия върху водни обекти и във връзка със законодателството по води
2.	Да се проведе подробен инструктаж сред участниците в строителните и експлоатационни дейности с цел предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района.	преди започване на строителството	намаляване на неблагоприятното въздействие от човешкото присъствие и строителните дейности върху растителния и животинския свят
3.	Да се изготви план за управление на отпадъците и се осигури неговото ежегоден актуализиране.	преди започване на строителството	недопускане замърсяване на района
4.	Да се предвиди провеждане на наблюдение от специалист археолог за обекти на културното и археологическото наследство по цялото трасе и по време на изпълнението на всички етапи от строителните дейности, свързани с изкопни работи, в т.ч. на строителните площадки за съоръженията, свързани с изграждането и експлоатацията на магистралата.	преди започване на строителството на отделните участъци на трасе	недопускане разрушаване на неизвестни археологически обекти
5.	<p>При обезопасяването на АМ „Хемус“ със ситна мрежа, да се съблюдава изпълнението на следните параметри:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. поставяне на ситна мрежа (с отвор на окоото от 1 см) върху долните 80 см от оградната мрежа. В тези участъци долният край на мрежата трябва да бъде включен в закопан в земята бетонов зъб. 2. Дължината на участъците, покрити с дребна мрежа трябва да са по 20 метра от двете страни на прелезното съоръжение. 3. В случаите, когато има няколко прелезни съоръжения на разстояние по-малко от 100 m едно от друго, ситната преградна мрежа трябва да покрива и малките участъци между 20 метровите типови крила. Така се получава общ участък от ситна мрежа между крайните проходи. 4. Когато в близост до магистралата (на 200 m или по-близо) има влажна зона, то по цялото продължение на участъка от магистралата трябва да има заграждение със ситна мрежа. 	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с условие 2 и условие 43 от настоящото решение

	<p>5. В прилежащата територия до заграждението, около двата края на водостоците, оборудвани със ситна мрежа, трябва да се залесят с храсти и дъбове две петна с площ от по 2 дка. Във всяко петно трябва да се обособи малък временен водоем с размери 4 x 5 m и дълбочина 1 m. Дъното на водоема и скосените стени трябва да са от трамбована глина с дебелина 50 cm. В зависимост от релефа, водоемите ще се захранват от повърхностния оток или и от канавка, която отвежда част от стичащата се по дерето вода.</p>		
6.	<p>При изграждането на еднопосочни клапи (капази) по загражденията за опазване на язовец, лисица, вълк, чакал, дива котка, златка, бялка, да се съблюдава изпълнението на следните параметри:</p> <p>1. да се поставят еднопосочни клапи (капази) по загражденията, които позволяват животните да излизат от района на магистралата. Тези клапи са част от загражденията около прелезните съоръжения за „Бозайници 1 до 5” и за „Земноводни”</p> <p>2. Клапите да са от неръждаема ламарина с размери 52 x 52 cm, дебелина 1 mm, боядисани от долната страна в тъмносив цвят. Горната страна на капака остава небоядисана.</p> <p>3. На 1 cm от долния ръб и страничните ръбове капаците са за загънати под 80 градуса, за да попречат на животните да отворят клапите от обратната страна. В средата капаците имат по три концентрични кръга отвори с диаметър 10 mm. Външният кръг е с диаметър 20 cm, вътрешния с 10 cm, а средния с 14 cm). В пресечната точка на диагоналите има централен отвор с диаметър 10 mm. Клапите да се монтират под ъгъл 45 градуса на винкелна рамка чрез неръждаема панта на горния ръб. Винкелната рамка да е вградена в оградната мрежа и към бетонова стъпка. Триъгълните странични стени на тунела да са от същата ламарина, боядисана двустранно в тъмносив цвят. Клапите са по две една до друга. Между тях да има преградна мрежа с височина 1 m и дължина 2 m, перпендикулярно на основното заграждение, така че клапите остават в образувалия се ъгъл между основната мрежа и късото перпендикулярно крило.</p>	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.43 от настоящото решение
7.	<p>При изграждането на прелези (сухи подлези) за дребни животни под пътното платно, да се съблюдава изпълнението на следните параметри:</p> <p>1. да започват и завършват извън загражденията на магистралата в специално залесени с храсти и дървета петна с площ от 2 ара. Растителността да се засади по в две подвеждащи крила към прелеза, които се сливат между прелеза и пътя. Микрорелефа на петното трябва да се оформи като вал с формата на полумесец и височина 1m. В средата на полумесеца е разположен входа на тръбата.</p>	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с условие 4 от настоящото решение
8.	<p>При изграждането на прелези за едри бозайници (размери до сърна и глиган), да се съблюдава изпълнението на следните параметри:</p> <p>1. Тези прелези да са правоъгълни бетонни сухи подлези с ширина 3 m и височина 2,5 m, като започват и завършват извън загражденията на магистралата в специално</p>	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с условие 5 от настоящото решение

	<p>залесени с храсти и дървета петна с площ от 2 дка</p> <p>2. Растителността да се засади в две подвеждащи крила към прелеза, които се сливат между прелеза и пътя. Микрорелефа на петното трябва да се оформи като вал с формата на полумесец и височина 3 м, като в средата на полумесеца да е разположен входа на тръбата. Последните 20 m от подхода към входа трябва да са хоризонтални или със слаб наклон (до 5 градуса).</p> <p>3. Отпред и встрани от входа, на около 50 м, да се обособи малък временен водоем с диаметър 15 м, дълбочина в средата 2 м, която постепенно изплитнява към краищата. Дъното на водоема трябва да е от трамбована глина с дебелина 50 см. В зависимост от релефа, водоемите ще се захранват от повърхностния отток или от канавка, която отвежда част от стичащата се по деретата вода.</p>		
9.	<p>При изграждането на прелезите за преминаване на видри, да се съблюдава изпълнението на следните параметри:</p> <p>1. На 50-80 см над обичайното водно ниво на реката, по колоните на моста или стените на каналите, да се изградят корнизи с ширина 50 см за придвижване на животните.</p>	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с условие 7 от настоящото решение
10.	<p>При изграждането на прелези за бозайници с размери до благороден елен, да се съблюдава изпълнението на следните им параметри:</p> <p>1. Прелезите да са правоъгълни бетонни сухи подлези с ширина 5 m (или повече) и височина 3m, които да започват и завършват извън загражденията на магистралата в специално залесени с храсти и дървета петна с площ от 4 дка (когато са държавна или общинска собственост).</p> <p>2. Микрорелефът на петното трябва да се оформи като вал с формата на полумесец и височина 4 м. В средата на полумесеца да е разположен входа на тръбата, като последните 20 m от подхода към входа трябва да са хоризонтални или със слаб наклон (до 5 градуса).</p> <p>3. Отпред и встрани от входа, на около 50 м, да се обособи малък временен водоем с диаметър 15 m, дълбочина в средата 2 m, която постепенно изплитнява към краищата. Дъното на водоема да е от трамбована глина с дебелина 50 см.</p>	по време на строителството	Изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с условие 8 от настоящото решение
11.	<p>При изграждането на надлези (зелени мостове, екомостове) за всички видове диви животни, да се съблюдава изпълнението на следните им параметри:</p> <p>1. Да имат шумозащитни екрани, подсилени от пояси засадени високи храсти по протежение на двете им страни.</p> <p>2. Да започват и завършват извън загражденията на магистралата в специални площи, които осигуряват естествения преход към прилежащата територия. Когато свързват горски масиви да преминават в тях чрез участък от разредена гора със малки поляни. Когато свързват открити пространства – да се включват в тях чрез две бързо раздалечаващи се крила от храсти и дървета.</p>	по време на строителството	<p>Изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с условие 9 от настоящото решение</p> <p>С изграждането им ще се обезпечи придвижването на</p> <p>едрите диви животни между старопланинския хребет и горите в Североизточна България.</p>

	3. Отпред и встрани от входа, на около 50 m, да се обособи малък временен водоем с диаметър 20 m, дълбочина в средата 2 m, която постепенно изплитнява към краищата. Дъното на водоема да е от трамбована глина с дебелина 50 см.		
12.	Да се изградят преградни съоръжения край временните пътища и изкопи.	по време на строителството	Ограничаване въздействието на обекта по отношение популациите на видовете, предмет на опазване в ЗЗ „Река Янтра”
13.	Да се осигури редовно омокряне при разкъртане и товарене на стара настилка, на местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци, на временните пътища за достъп.	по време на строителството	предотвратяване запращаването на района при движение на моторните превозни средства и намаляване неорганизираните емисии на прах
14.	Да се осигури покриването с хумус и укрепването биологически на нескалните откоси на изкопите и насипите в отделните участъци от трасето.	по време на строителството	предотвратяване на ерозионни процеси и във връзка с проекта за рекултивация
15.	При строителството на отделните участъци от АМ да не се допуска провокиране на склонови процеси на като свлачища, срутища и пр. (напр. при масови взривявания, подсичания и др.)	по време на строителство	предотвратяване на критични ситуации и недопустими въздействия върху околната среда
16.	Строителните работи в зоните намиращи се близо до населените пунктове и отделните къщи около трасето, да се извършат през светлата част на денонощието.	по време на строителство	предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда, в т.ч. минимизиране на запращаване и др. замърсяване.
17.	Да не се допуска смяна на масло, демонтиране или разглобяване на съоръженията или транспортните средства на работните площадки. Зареждането с гориво да става само на оборудваните за целта станции.	по време на строителство	предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда,
18.	При полагане на асфалтови настилки да не се допуска подгръване на битумни смеси след приключване на съответните дейности	по време на строителство	намаляване на емисиите на органични вещества в околната среда
19.	Да не се допускат разливи на горива и ГСМ.	по време на строителство и експлоатация	предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда
20.	Да се осигури непрекъснат контрол върху провежданите строителни работи и върху използваните машини и съоръжения. Да не се допуска работа на строителна и транспортна техника на празен ход и извънгабаритно товарене на транспортни средства с насипни материали и без покритие.	по време на строителството	недопускане на аварийни и кризисни ситуации в рамките на площадката, в т.ч. увеличаване на емисиите на въглероден оксид, сажди и др. вредни вещества
21.	Да се осигури събирането на отпадъчните води на работните площадки от технологичните процеси (разпръскването на пръст или цимент, мокренето на барабаните на валиците) в дренажни шахти	по време на строителството	недопускане замърсяване на района около автомагистралата
22.	Да се осигури поставянето на двойно еластични огради в участъците от пътя, преминаващи над водни обекти	по време на експлоатацията	предотвратяване на разливи във водни обекти при аварийни

			ситуации
23.	Да се осигури периодичен преглед на съоръженията около пътното платно. При необходимост да се предприемат необходимите мерки за осигуряване на нормалната им експлоатация.	по време на експлоатацията	осигуряване на пропускателните им възможности (относно води) и гарантиране възможностите за преминаване на диви животни
24.	Рекултивацията на временните пътища и др., да се осъществи в подходящия вегетационен сезон с естествена, тревна растителност (чрез засяване със смеска от диви тревни видове или със зачимяване). Да се осигури наблюдение на състоянието на крайпътната растителност, особено на ефекта от озеленителните мероприятия, като особено внимание се обърне на пътните откоси. При необходимост да се вземат допълнителни мерки (смяна, допълнителни озеленителни работи и пр.). Да се предвиди гаранционен срок от мин. 2 години за доказване на ефекта от осъществяването на проектите за озеленяване.	по време на строителството и експлоатацията	предотвратяване възникване на ерозионни процеси и във връзка с проекта за рекултивация
25.	Да се осигури своевременно почистване и рекултивиране на площадките за временно съхраняване на насипни строителни материали и строителни отпадъци.	след приключване на строителните работи	предотвратяване на недопустими въздействия и замърсяването на околната среда
26.	Да се осигури редовна инспекция на целостта на канализационната система и изградените утаителни секции за събиране на грес и масла и почистването им по график или при необходимост.	по време на експлоатацията	предотвратяване на недопустими въздействия и замърсяването на околната среда
27.	Да се води отчет на отпадъците, съгласно изискванията на Наредба №9/28.09.2004г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публичния регистър на издадените разрешения, регистрационните документи и на закритите обекти и дейности.	по време на експлоатацията	изпълнение изискванията на нормативната уредба по отпадъци

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

При промяна на възложителя новият възложител съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда задължително трябва да уведоми МОСВ.

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

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

Дата: 29.09.2008г.

МИНИСТЪР:

