



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  
**МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ**

**РЕШЕНИЕ**

**ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА**

**№ 5-3/ 2013 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 (Наредбата за ОВОС) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие, и чл. 39, ал. 12 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, зони (Наредбата за ОС),

**ОДОБРЯВАМ**

Осъществяването на инвестиционно предложение **“Модернизация на Път I-8 „Калотина–СОП” от км 1+000 до км 48+270” по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пунктир до км 48+329.77.**

**Възложител:** Агенция „Пътна инфраструктура”

**Седалище:** гр. София - 1606, пл. “Македония” № 3

***Кратко описание на инвестиционното предложение:***

Инвестиционното предложение предвижда модернизация на съществуващото трасе на Път I-8, който е в експлоатация от десетки години, с осигуряване на модифициран габарит и геометрични елементи за проектна скорост 100 км/ч и 110 км/ч.

Обектът е включен в списъка с индикативни проекти за финансиране по Оперативна програма “Транспорт” 2007-2013 г.

Основни технически параметри на пътното платно са:

За у-к „Калотина – Драгоман” от км 1+000 до км 15+500 проектна скорост от 100 км/ч и четирилентов габарит с ленти за принудително спиране;

За у-к „Драгоман – Софийски околовръстен път” от км 15+500 до км 48+270 проектна скорост от 110 км/ч и четирилентов габарит с ленти за принудително спиране.

Всички пресичания на пътища от републиканската пътна мрежа, общински, селскостопански и други са решени на две нива. За обслужване на селскостопанските имоти са предвидени подлези и надлези, съобразени със земеразделянето.

За всички предложени варианти на трасе:

- при високи насипи, там където е възможно, е предвидено направа на армонасипи, с цел намаляване на отчужденията и земните работи;
- в участъците с дълбоки изкопи е предвидено укрепване с анкери;
- в участъците преминаващи в близост до населени места където е необходимо са предвидени шумозаглушителни стени;
- в средната разделителна ивица е предвидена двустранно единична предпазна ограда;



- в местата на високите насипи, както и в участъците в изкоп с окоп е предвидена единична предпазна ограда съгласно БДС EN 1371;
- за вход и изход от път I-8 са предвидени ускорителни и забавителни плозове;
- за съществуващите крайпътни обекти са предвидени връзки вход и изход в и от Път I-8;
- се предвижда изграждане на малки съоръжения за отводняване.

Всички варианти са съобразени с предоставения от ДП "Национална компания железопътна инфраструктура" идеен проект за реконструкция на жп. линията София-Калотина.

Надлъжният наклон в участъците с виадукти максимално е 4.5 % с оглед сигурността на движението.

### **Вариантни решения**

В началния етап на идейния проект (предпроектните проучвания) са предложени 5 варианта: червен, син, зелен, червен пунктир и кафяв. Впоследствие отпадат варианти „зелен”, тъй като е оценен от община Драгоман като неудобен за нуждите на града и „кафяв”, поради това, че попада върху бъдещото трасе на ж.п. линията София-Калотина.

Предложени са общо три варианта - два основни варианта (червен и син) и един подвариант (червен пунктир - подвариант на част от червен вариант след км 32+550) за реализация на пътната отсечка. Техническите данни на предложените варианти на трасето на Път I-8 „Калотина – СОП” са:

#### **А. ЧЕРВЕН ВАРИАНТ**

Начало на варианта е км 1+000, който представлява излизане от зоната на ГКПП "Калотина".

Краят на обекта по червен вариант е на км 48+322.05 и се намира на около 100 м след отклонението на пътя за гр. Банкя (начало на пътен възел "Сливница", който е част от техническия проект за Западна дъга на СОП).

С оглед да се осигури възможност за етапно изграждане на обекта по участъци, червеният вариант е разделен на два участъка:

- от км 1+000 до км 32+447.20
- от км 32+447.20=32+550 (по Техническо задание) до км 48+322.05=48+270

#### **ЧЕРВЕН ВАРИАНТ ОТ КМ 1+000 ДО КМ 32+447.20=32+550**

Общата дължина на трасето в този участък е 31447.20м и се разработва за следните скорости и габарити:

##### ***Участък от км 1+000 до км 15+500***

Проектните елементи на пътя трябва да осигуряват  $V_{пр}=100$  км/ч. Габарит на пътя - 25.50 м, в т.ч. разделителна ивица 3.00 м, ленти за движение 4x3.50 м, асфалтови водещи ивици 4x0.50 м, банкети 2x1.25 м и ленти за принудително спиране 2x2.00 м.

##### ***Участък от км 15+500 до км 32+447.20=32+550***

Проектните елементи на пътя трябва да осигуряват  $V_{пр}=110$  км/ч. Габарит на пътя - 27.00 м, в т.ч. разделителна ивица 3.50 м, ленти за движение 4x3.75м, асфалтови водещи ивици 4x0.50 м, банкети 2x1.25 м и ленти за принудително спиране 2x2.00 м.

**За пътни възли** – габарит на пътя 8.50 м в т.ч. ленти за движение - 1 x 5.00 м, водещи ивици - 2 x 0.25 м и банкети - 2 x 1.50 м.

**За пътни възли-кръг** – габарит на пътя 12.00 м в т.ч. ленти за движение - 2 x 4.25 м, водещи ивици - 2 x 0.25 м и банкети - 2 x 1.50 м.

Участъкът от км 1+000 до км 32+447.20=км 32+550 представлява уширение на съществуващия път до необходимия габарит, като в отделни участъци са подобрени геометричните му елементи, с цел достигане на минималните параметри за необходимата проектна скорост. От км 1+000 до км 15+500 уширението е от ляво, от дясно или двустранно с оглед избягване на тънки насипи или дълбоки изкопи, както и да се избегне засягане на крайпътни обекти. Лявата крива от км 1+000 до км 1+900 е реконструирана и се измества



надясно по растящия километраж с оглед разполагането на пътният възел за с. Калотина и близостта с ж.п. линията Калотина-София отляво. Дясната крива км 3+200 до км 3+700 е реконструирана и отговаря за  $V_{пр}=80\text{км/ч.}$ ,  $R=250\text{м.}$  Поради тежките теренни условия вляво от трасето на пътя радиусът на кривата не е приведен за  $V_{пр}=100\text{км/ч.}$  и скоростта ще бъде ограничена. Лявата крива от км 8+100 до км 8+500 е реконструирана и се измества наляво по растящия километраж, за да бъде осигурен минималния радиус за  $V_{пр}=100\text{км/ч.}$   $R=450\text{м.}$

В участъците от км 2+680 до км 2+880, от км 4+800 до км 4+940 и от км 9+160 до км 9+420 е предвидено анкерно укрепване на откосите в изкоп. На км 3+560 съществуващото трасе се пресича с ж.п.надлез на ж.п.линията София-Калотина. Съоръжението има недостатъчен широчинен габарит и пътя не може да мине през него, поради което се налага разделяне на платната, като лявото платно остава на нивото на съществуващия път и се запазва съществуващото ж.п. съоръжение. Дясното платно се вдига над съществуващата жп линия в участъка от км 2+600 до км 4+420, като самата естакада е от км 3+016 до км 3+978 с обща дължина 962 м. В участъка от км 4+500 до км 6+200 трасето се уширява отдясно и попада върху съществуващия стар път. Предвидена е връзка вход-изход от Път I-8 при км 6+300 със стария път в посока Драгоман. При км 12+520 е предвиден вход-изход от Път I-8 за ТИР-ж.п.терминал по искане на Община Драгоман. За участъка от км 14+000 до км 15+000 проекта е съобразен с предоставения проект за локално платно от Община Драгоман отляво по растящия километраж. За локалното платно, съгласно предоставените документи, е извършена отчуждителна процедура. Поради това проектното трасе се уширява отдясно, като засяга трасето на стария павиран път, за което е предвидена реконструкцията му в участъка от км 15+040 до км 15+360. Предвидена е и реконструкция на стария павиран път от км 16+050 до км 16+250. От км 15+500 до км 29+000 уширението е изцяло отляво на съществуващия път. Премахнати са съществуващите пътни връзки за Алдомировско блато. Достъпът до него ще бъде решен от общинския път успореден на Път I-8 по реконструирания надлез. От км 29+000 до км 32+447.20 уширението е изцяло отдясно на съществуващия път. Предвидено е етапно включване към съществуващия път I-8 при км 32+447.20, като се изпълнява цялата ширина на настилката, а с боя се превключват лентите за движение.

Общо за варианта са предвидени 20 бр. големи съоръжения – седем надлеза, десет подлеза, от които пет селскостопански (с.с.) и един ж.п., два моста (над р. Ежовица и над р. Сливнишка) и една естакада.

Предвижда се изграждане на пътни възли и връзки:

- **на км 1+644 пътен възел тип "Тромпет"** за връзка на Път I-8 „ГКПП Калотина – Околовръстен път” със село Калотина с проектна скорост на връзките 50км/ч;
- **на км 6+300 пътна връзка** за свързване на Път I-8 с общински път;
- **на км 14+389 пътен възел тип "Тромпет"**, съгласуван с Община Драгоман и съобразен с проекта за локално платно отляво по растящия километраж;
- **на км 25+850 пътен възел тип "Диамант"** за връзка на Път I-8 „ГКПП Калотина – Околовръстен път” с град Сливница с проектна скорост 50км/ч;
- **на км 29+206 пътен възел тип "Полудетелина"** за връзка на Път I-8 „Калотина – СОП” с път III-811 „Богъовци – Сливница”

### **ЧЕРВЕН ВАРИАНТ ОТ КМ 32+550=32+447.20 ДО КМ 48+322.05=48+270**

Червеният вариант в този участък е с обща дължина на трасето от 15772.05м и се разработва при следните габарити:

- **от км 32+550 до км 34+294.65 и от км 44+848.15 до км 46+500:**

Проектните елементи на пътя трябва да осигуряват  $V_{пр}=110\text{ км/ч.}$  Габарит на пътя - 27.00 м в т.ч. разделителна ивица 3.50 м, ленти за движение 4x3.75 м, асфалтови водещи ивици 4x0.50 м, банкети 2x1.25 м и ленти за принудително спиране 2x2.00 м.

- **от км 32+294.65 до км 44+848.15:**



Този участък е оформен чрез естакада на две нива, като второто (по естакадата) ниво е за транзитното движение с габарит 24.00 м в т.ч. ленти за движение 4x3.75 м, водещи ивици 4x0.50 м, разделителна ивица 1x3.50 м и банкети 2x1.75 м.

Под естакадата се оформя път за локално движение с габарит 12.00 м в т.ч. ленти за движение 2x3.75 м, водещи ивици 2x0.50 м, банкети - 2x1.75 м.

**• от км 46+500 до км 48+322.05:**

Участъкът е в регулацията на гр. София и за него се предвижда габарит 41.50 м с локални платна 2x6.00 м, ленти за движение 4x3.75 м, водещи ивици 4x0.50 м, разделителна ивица (в средата) 1x3.50 м, разделителна ивица (локали) 2x3.00 м, тротоари 2x1.50 м.

За пътните възли се предвижда габарит 8.50 м с ленти за движение 1x5.00 м, водещи ивици 2x0.25 м и банкети 2x1.50 м. В края на участъка габарита се преоформя до габарита на пътен възел „СОП – бул. „Сливница“”.

Новото трасе следва оста на съществуващия път по участъци :

• От км 32+550 до км 33+000 – трасето е съобразено с това в предходния участък

• От км 33+000 до км 44+700 – оста на новото трасе съпада с оста на съществуващия

път

• От км 44+700 до км 46+900 – оста на новото трасе е изместена на 3 м в ляво от оста на съществуващия път. Така се осигурява едностранно уширение на ж.п.подлез при км 45+220 и пътния подлез при км 46+106 и се избягват застройките дясно от гр. Божурище.

• От км 46+900 до км 48+050 – отново двете оси съвпадат

• От км 48+050 до км 48+322.05 – оста е съобразена с оста на пътен възел „СОП – бул. „Сливница“”.

Общо за варианта се предвиждат големи съоръжения – три надлеза, от които един ж.п., два подлеза, от които един ж.п. и шест моста.

Предвижда се изграждане на пътни възли:

• **на км 33+599 тип “Полудетелина”** за осигуряване на връзка на път I-8 с посоките с. Храбърско и с. Петърч;

• **на км 39+700 кръгово кръстовище на нивото на съществуващия път**, което осигурява връзката на Път I-8 с посоките с. Пролеша и гр.Костинброд;

• **на км 46+106 тип “Тромпет”** за осигуряване на връзката на път I-8 с гр. Божурище;

• **на км 47+646 тип “Тромпет”** за осигуряване на връзката на Път I-8 с гр. Баня.

Реконструкции на линейни мрежи на други ведомства се предвиждат:

• **от км 1+000 до км 32+447.20=32+550** - реконструкции на газопроводи на „Газтек” – АД, ТТ и ОК на „Виваком”, ел.проводи ВН 110кV, 220кV и 400кV на НЕК-АД и 20кV на ЧЕЗ-България и водопроводи на ВиК София-окръг

• **от км 32+550 до км 48+322.05** - реконструкции на газопроводи на „Газтек” – АД и „Булгартрансгаз” с НУП-3, ел. проводи ВН 110кV, 220кV и 400кV на НЕК-АД и 20кV на ЧЕЗ-България, кабели-20кV САХЕкТ - 3/1x185/на ЧЕЗ България, мрежи НН на ЧЕЗ-България, кабели на ВВС към МНО, ТТ и ОК на „Булгартрансгаз”.

Общо за варианта са предвидени следните крайпътни площадки съгласувано с Областно пътно управление - София:

- км 5+370 ляво площадка за принудително спиране
- км 5+990 дясно площадка за принудително спиране
- км 8+050 дясно площадка за принудително спиране
- км 9+940 ляво площадка за принудително спиране
- км 11+900 двустранно площадка за краткотраен отдих
- км 15+830 ляво площадка за принудително спиране
- км 16+160 дясно площадка за принудително спиране
- км 18+690 ляво площадка за принудително спиране
- км 19+570 дясно площадка за принудително спиране



- км 22+890 ляво площадка за принудително спиране
- км 23+040 дясно площадка за принудително спиране
- км 23+930 дясно площадка за принудително спиране
- км 24+090 ляво площадка за краткотраен отдых
- км 24+910 ляво площадка за принудително спиране
- км 26+670 дясно площадка за принудително спиране
- км 26+910 ляво площадка за принудително спиране
- км 27+740 дясно площадка за принудително спиране

### **Б. СИИ ВАРИАНТ**

Общата дължина на трасето на синия вариант е 35733.13м и се разработва за следните скорости и габарити:

#### ***Участък от км 1+000 до км 15+500***

Проектните елементи на пътя трябва да осигуряват  $V_{пр}=100\text{км/ч}$ . Габарит на пътя - 25.50м в т.ч. разделителна ивица 3.50 м, ленти за движение 4x3.75 м, асфалтови водещи ивици 4x0.50 м и банкети 2x1.25 м и ленти за принудително спиране 2x2.00 м.

#### ***Участък от км 15+500 до км 32+447.20***

Проектните елементи на пътя трябва да осигуряват  $V_{пр}=110\text{км/ч}$ . Габарит на пътя - 27.00м в т.ч. разделителна ивица 3.50 м, ленти за движение 4x3.75 м, асфалтови водещи ивици 4x0.50 м, банкети 2x1.25 м и ленти за принудително спиране 2x2.00 м

**За пътните възли** проектните елементи включват ленти за движение 1x5.00 м, водещи ивици 2x0.25 м, банкети 2x1.50 м.

Началото на синия вариант е при км 1+000.00 (идентичен с километража на червения вариант), непосредствено до ГКПП „Калотина“. Краят на варианта е при км 36+733.13, където се влива в път I-8 „Калотина-СОП“, който е идентичен с км 32+447.20 по червения вариант. Синият вариант е проектиран изцяло по нов терен. От км 1+000 до км 11+141 трасето преминава северно от път I-8 "Калотина-СОП", а след това – от южната страна. В началото на варианта са разработени пътни връзки за вливане и отливане към и от с. Калотина и региона. След км 1+400 се предвижда изграждането на виадукти от км 1+600 до км 2+700 и от км 3+100 до км 4+050, където трасето преминава южно от с. Калотина. От км 7+600 до км 8+760 се предвижда изграждането на тунел с дължина 1160м югозападно от с. Прекръсте. От км 9+750 до км 10+250 се предвижда виадукт западно от с. Летница. При км 11+141 трасето пресича път I-8 "Калотина-СОП" и жп линията „София-Калотина“ с виадукт и преминава в левия скат на р. Ежовица. При км 13+640 пресича пътя „Драгоман-Драгоил“ и преминава западно от мах. Умляк (към гр. Драгоман). При км 15+270 трасето пресича Път III-813 Драгоман-Круша, където е предвидено изграждането на пътен възел. След това вариантът обхожда югозападно гр. Драгоман, като при км 16+805 пресича асфалтов път „Драгоман-Извор“. От км 17+000 до около км 20+000 трасето е разположено на около 600м южно от път I-8 „Калотина – СОП, след което при км 24+000 преминава североизточно на мах.Слатина (към с.Алдомировци). От км 25+500 до около км 26+400 синият вариант преминава северно от с. Алдомировци. При км 28+753 пресича път III-3165 Сливница-Габер, където се предвижда изграждането на пътен възел, непосредствено след който трасето обхожда южно гр.Сливница и се насочва на изток към Път I-8 "Калотина-СОП". При км 35+668 се предвижда изграждането на пътни връзки вливане и отливане към и от път I-8 "Калотина-СОП". От км 36+250 до края на варианта (км 36+733.13), трасето се влива в съществуващия главен път I-8 "Калотина-СОП".

Общо за варианта са предвидени големи съоръжения – четири виадукта, един тунел, осем подлеза, от които един на ж.п. линия и три с.с., девет надлеза(три от които с.с.) и три моста (над р. Сланита, р. Сливнишка и р. Криворащица).

Предвижда се изграждане на пътни възли:



• на км 15+270 пътен възел тип „Диамант“ за осигуряване на връзка на път I-8 с посоките за гр. Драгоман и с. Круша.

• на км 28+753 пътен възел тип „Диамант“ за осигуряване на връзка на път I-8 с посоките за гр. Сливница и с. Габер.

Реконструкции на линейни мрежи на други ведомства се предвиждат на газопроводи на „Газтек“, на ел. провод ВН 110кV на НЕК-АД и 20кV на ЧЕЗ-България, ОК на „Виваком“ и водопроводи.

Общо за варианта са предвидени следните крайпътни площадки, чието местоположение е съгласувано с Областно пътно управление – София:

- км 5+370 ляво площадка за принудително спиране
- км 5+990 дясно площадка за принудително спиране
- км 8+050 ляво площадка за принудително спиране
- км 9+940 ляво площадка за принудително спиране
- км 10+940 ляво площадка за принудително спиране
- км 11+900 дясно площадка за краткотраен отдих
- км 15+830 ляво площадка за принудително спиране
- км 16+160 дясно площадка за принудително спиране
- км 18+690 ляво площадка за принудително спиране
- км 19+570 дясно площадка за принудително спиране
- км 22+890 ляво площадка за принудително спиране
- км 26+910 ляво площадка за принудително спиране
- км 30+710 дясно площадка за принудително спиране
- км 31+630 ляво площадка за краткотраен отдих и център за управление на трафика
- км 31+790 дясно площадка за краткотраен отдих и център за управление на трафика
- км 34+000 ляво площадка за принудително спиране
- км 34+560 дясно площадка за принудително спиране
- км 36+450 дясно площадка за отдих и център за управление на трафика
- км 36+660 ляво площадка за принудително спиране

### **В. ВАРИАНТ ЧЕРВЕН ПУНКТИР**

Общата дължина на трасето на червения пунктир вариант е 15779.77м и се разработва за следните скорости и габарити:

#### **Участък от км 32+550 до км 48+329.77**

Проектните елементи на пътя трябва да осигуряват  $V_{пр}=110\text{км/ч}$ . Габарит на пътя - 27.00 м в т.ч. разделителна ивица 3.50 м, ленти за движение 4x3.75 м, асфалтови водещи ивици 4x0.50 м, банкети 2x1.25 м и ленти за принудително спиране – 2x2.00 м.

**За пътните възли** проектите елементи са общо 8.50 м вкл. ленти за движение 1x5.00 м, водещи ивици 2x0.25 м и банкети 2x1.50 м

**За пътни възли-кръг** проектите елементи са общо 12.00 м вкл. ленти за движение 2x4.25 м, водещи ивици 2x0.25 м и банкети 2x1.50 м

Началото на червения пунктир е при км 32+550.00 = км 32+447.20 (по червения вариант) е на около 1 км от път SFO2406 за с. Петърч. Червеният пунктир вариант е проектиран изцяло по нов терен. При км 33+600 се предвижда изграждането на пътен възел осигуряващ връзка между варианта, път SFO2406 за с. Петърч и път SFO2021 за с. Храбърско. От км 34+000 до км 41+000 трасето се развива успоредно на съществуващата ж.п. линия Волуяк - Разменна от север. В участъка от км 34+000 до км 39+450 ситуацията на червения-пунктир е съобразена с новоизграден водопровод. При км 39+450 червеният пунктир пресича път SFO1400 Костинброд – Пролеша, за който е предвидена реконструкция с преминаване на второ ниво. След 41+000 червения пунктир се насочва на север от Волуяк като при км 43+393 пресича съществуващата ж.п. линия София – Калотина. При пресичането на червения пунктир с път II-81 Лом - София е предвидено изграждането на пътен възел. От



км 46+500 до км 47+500 трасето на червения пунктир се развива между с. Мрамор и микроязовир Църна бара (понастоящем яз. Мрамор) и се насочва към гр. София. Трасето преминава през територията (парцела) на язовира, без да засяга водното тяло, съобразено е с кота „високи води“. Проектът на пътя е съобразен със становището на р-н Връбница – СО. Червеният пунктир свършва при км 48+329.77= км 48+320 от проекта за Северната тангента на гр. София.

Общо за варианта са предвидени големи съоръжения – четири моста (вкл. над р. Белица, р. Църна бара и р. Бабин дол), седем подлеза, от които два с.с. и един ж.п. и два надлеза (над ж.п. линия и път I-8).

Предвижда се изграждане на пътни възли:

• **на км 33+600 тип „полудетелина“** за връзка на Път I-8 с посоките с. Храбърско и с. Петърч;

• **на км 45+577 тип „кръг“** за връзка на Път I-8 с посоките гр. Костинброд и с. Волюк.

Реконструкции на линейни мрежи на други ведомства се предвиждат на газопровод на „Костинбродгаз“, на ел. проводи ВН 110кV, 220кV и 400кV на НЕК-АД и 20кV на ЧЕЗ-България, ОК на „Виваком“, ОК на „Есмис“ и водопроводи.

Общо за варианта са предвидени следните крайпътни площадки, чието местоположение е съгласувано с Областно пътно управление – София:

- км 34+660 ляво площадка за принудително спиране
- км 35+170 дясно площадка за принудително спиране
- км 37+170 дясно площадка за принудително спиране
- км 37+660 ляво площадка за принудително спиране
- км 39+770 дясно площадка за принудително спиране
- км 40+250 ляво площадка за принудително спиране
- км 42+080 ляво площадка за принудително спиране
- км 42+840 дясно площадка за принудително спиране
- км 44+050 дясно площадка за принудително спиране
- км 44+550 ляво площадка за принудително спиране
- км 47+000 ляво площадка за принудително спиране
- км 47+010 дясно площадка за принудително спиране

ИП не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, като трасето на пътя преминава в близост до най-южната точка на защитена местност „Алдомировско блато“.

Инвестиционното предложение **подлежи на процедура по оценка за съвместимостта** съгласно разпоредбите на чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за ОС*. На основание чл. 39, ал. 3, във връзка с чл.39, ал.5 от *Наредбата за ОС*, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че реализацията на инвестиционното предложение **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в описаните защитени зони. Въз основа на преценката и дадените указания е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието (ДОСВ) върху защитените зони.

В доклада за ОСВ са разгледани и оценени двата алтернативни варианта – „син“ и „червен“, всеки от които засяга защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000:

- **„син вариант“**, е разработен по изцяло ново трасе, който от км 4+000 до км 9+000 пресича защитена зона **BG0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан“** за опазване на природни местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка от защитени зони, приет с Решение № 661/16.10.2007 г. на Министерския съвет (ДВ бр. 85/23.10.2007г.), изменен с Решение № 811 от 16.11.2010 г. на Министерския съвет (ДВ бр. 96/07.12.2010 г.);

- **„червен вариант“**, който засяга периферни части от защитена зона **BG0000322 „Драгоман“** за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена



в списъка от защитени зони, приет с Решение № 122/2007 г. на Министерския съвет (ДВ бр. 21/2007г.) и от защитената зона **BG0002001 „Раяновци“** за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-569/2008г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ бр.84/2008г.).

Вариант „червен пунктир“ не засяга защитени зони, поради което не е разглеждан в доклада за ОСВ.

Очакваните въздействия на ИП върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани в ДОСВ, резултатите от която оценка са представени по-долу.

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

1. В представения доклад за ОВОС е разглеждано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда, равностойно са описани и анализирани проучените алтернативи за реализацията на инвестиционното предложение и е представено обобщено сравнение на вариантите по отношение на въздействието им върху околната среда от тяхната реализация. В заключение, авторите на ОВОС, въз основа на извършените анализ, оценка и прогноза за степента на риска за околната среда по време на строителството и експлоатацията, отчитайки предпочитанията на обществеността в района и в съответствие със законодателството по околна среда, препоръчват осъществяването на пътя по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пунктир до км 48+329.77. В доклада за ОВОС са предложени допълнителни мерки за предотвратяване, намаляване или където е възможно за прекратяване на значителните вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки, които са съобразени с характеристиките на района и съществуващите в близост до трасето на пътя обекти.

2. Извършената оценка за съвместимостта на инвестиционното предложение с предмета и целите на засегнатите защитени зони дава възможност за вземане на решение съгласно чл. 39, ал. 12 от *Наредбата за ОС*.

2.1. Реализирането на пътя по **„червен вариант“ от км 1+000 до км 32+550** няма да доведе до нарушаване на **целостта, структурата и функциите** на защитена зона **BG0000322 „Драгоман“**, тъй като трасето в по-голямата си част се припокрива със съществуващия път, като пресича защитената зона в **периферни** малки участъци, както следва: от км 15+727 до км 16+100 (18.510 дка); от км 16+700 до км 16+900 (9.049 дка); от км 19+992 до км 21+887 (88.245 дка); от км 22+500 до км 23+200 (26.971 дка); от км 24+400 до км 25+700 (26.498 дка). Общата засегната площ от пресичането на пътя през различни части на защитената зона е **169.273 дка**, което представлява **0,079 %** от общата ѝ площ.

2.1.1. В процеса на изготвяне на оценката за степента на въздействие са проведени теренни проучвания, резултатите от които показват, че реализацията на ИП не засяга и съответно не се очакват значителни отрицателни косвени и преки въздействия върху **природни местообитания**, предмет на опазване в защитена зона **BG0000322 „Драгоман“**. В тази връзка няма да бъдат увредени параметри на природни местообитания 6510 „*Низинни сенокосни ливади*“ и 7230 „*Алкални блата*“, тъй като освен, че са отдалечени от трасето на разстояния, които не предполагат увреждане на хидрологичния им режим, са предвидени и мерки, с цел запазването на неговите параметри.

2.1.2. В участъците на пресичане на защитена зона **BG0000322 „Драгоман“** от проектното трасе на пътя, не са установени **местообитания на видове, предмет на опазване в зоната**, поради което не се очаква промяна в числеността и структурата на популациите на видовете, предмет на опазване в зоната.

2.1.3. Очакваното **шумово** натоварване на средата при реализацията и експлоатацията на ИП, което може да доведе до **безпокойство** и прогонване на видове ще бъде незначително,





предвид изградената адаптация на видовете към съществуващия път. Шумът, предизвикан от строителната техника, ще бъде ограничен само по време на изграждането му.

2.1.4. Въздействието фрагментация от съществуващия път ще бъде смекчено, тъй като от км 1+000 до км 32+000 ще бъдат изградени 20 големи съоръжения - мостове, надлези и естакади с цел преместване на дерета и реки, даващи възможност за преминаване под тях на дребни бозайници, влечуги и земноводни. Мостовите съоръжения със сухи отвори дават възможност за преминаване и на по-едри животни.

2.1.5. Реализацията на ИП няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху популациите на видовете, предмет на опазване в защитена зона **BG0000322 „Драгоман“**, тъй като не засяга техни местообитания (хранителни и размножителни). За възможното въздействие върху тях са предвидени смекчаващи мерки.

2.2. Осъществяването на ИП по **„червен вариант“ от км 1+000 до км 32+550** няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитената зона **BG0002001 „Раяновци“** за опазване на дивите птици, предвид следните обстоятелства:

2.2.1. Изграждането на трасето преминава в периферен участък край гр. Драгоман при км 13+400 до км 13+900, засяга 10.775 дка площ от защитената зона, което е незначителен процент (0.008%) от нейната площ, поради което няма да доведе до нарушаване на **целостта, структурата и функциите**;

2.2.2. При реализацията на ИП няма да бъдат унищожени или увреди ключови територии от защитената зона за опазване на дивите птици, като основни **гнездови местообитания** и места за почивка. Въздействието върху **хранителни местообитания** ще бъде незначително по време на строителството и експлоатацията на ИП.

2.2.3. Незначително ще бъде въздействието **безпокойство** върху птиците по време на изпълнението на ИП, при прилагане на предвидените мерки за ограничаване на строителството в определен времеви период, съобразен с биологичните изисквания на птиците, опазвани в зоната.

2.2.4. Смекчаване на **риска от сблъсък** на птици с преминаващите превозни средства ще бъде постигнато чрез прилагане на смекчаващите мерки.

2.3. Въздействието **„барьерен ефект“** от съществуващия път и разширяването му при различни типове миграционни придвижвания (хранителни, размножителни, сезонни, вертикални и хоризонтални) и прекъсване на биокоридори от значение за видовете, предмет на опазване в двете защитени зони, ще бъде незначително по време на експлоатацията, при стриктно изпълнение на предвидените мерки за дефрагментация и предотвратяване на риска от сблъсък за птиците, поради което не се очаква риск от смъртност на пътя и генетична изолация на популациите видовете животни, предмет на опазване в зоните.

2.4. С реализацията на пътя по „червен вариант“ от км 1+000 до км 32+550 няма да бъде допусната фрагментация на защитена зона **BG0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан“** от пресичането ѝ в участък от около 4 км, с което няма да бъде допуснато значително отрицателно въздействие върху видовете видра, вълк и прилепи, предмет на опазване в зоната. Няма да бъде увреден биокоридор на мечка, вълк и рис между Западна Стара планина и пограничните планини Завалска, Руй и Кървав камък.

2.5. Възможното кумулативно въздействие от изграждането и експлоатацията на настоящото ИП и ж.п. линията „София-Калотина“, ще бъде само по време на строителството им, тъй като двете транспортни инфраструктурни съоръжения са съществуващи и ще бъдат реализирани с малки отклонения на основните си трасета. Възможният кумулативен барьерен ефект от двете съоръжения ще бъде незначителен, предвид заложените мерки за дефрагментация за двата инфраструктурни обекта, като увеличен брой проходни и надлезни съоръжения (за земноводни, влечуги и бозайници), преградни стени (птици и прилепи) и др., които към момента не са изградени на действащите транспортни съоръжения. Реализацията на ИП по „син вариант“ предполага построяване на трета успоредна линейна инфраструктура, което



- ще предизвика допълнителни бариерни кумулативни ефекти, което е избегнато при избора на „червен вариант“.
- 2.6. Качеството на ДОСВ за горещитираното инвестиционно предложение е оценено положително и в рамките на предвидения в *Наредбата за ОС* едномесечен срок за достъп на обществеността до доклада, е получено становище на Сдружение за дива природа „Балкани“ с информация, допълваща тази, изложена в изготвения доклад за ОСВ. В становището са предложени конкретни мерки за намаляване, смекчаване и предотвратяване на въздействията от реализацията на ИП, които възложителят (АПИ) като цяло е възприел.
3. В доклада за ОВОС са анализирани и оценени здравно-хигиенните аспекти на околната среда и риска за човешкото здраве (както на участващите в строителството, така и на населението) при сега съществуващото положение, по време на строителството и на експлоатацията на обекта, за всички разглеждани варианти на трасето. В участъците, в които трасето се доближава до територии и зони с нормиран шумов режим, са предложени шумозащитни мероприятия. Направените изводи са аргументирани с необходимите анализи, оценки (в т.ч. моделиране на разпространението на замърсители в приземния атмосферен слой) и прогнозни изчисления.
4. С писмо с изх. № 04-09-200/03.09.2012г., Министерство на здравеопазването дава мотивирано становище, че при спазване на всички препоръки и мерки, посочени в доклада за ОВОС, както и условията поставени в настоящото решение не следва да се очаква осъществяването му да доведе до възникване на здравен риск и отрицателно въздействие върху човешкото здраве. При спазване изискванията за здравословни и безопасни условия на труд няма вероятност от възникване на риск за здравето на работещите през периода на строителството и извършващите се дейности по поддръжка на обекта по време на експлоатация.
5. В непосредствена близост до трасето на ИП няма водоизточници за питейно-битово водоснабдяване (ПБВ) и не се засягат санитарно-охранителни зони (СОЗ) около водоизточници или съоръжения за ПБВ и около водоизточници на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди. В периода на строителство за питейни нужди на работещите ще се доставя бутилирана минерална вода. За овлажняване на пътя и изкопните маси с цел ограничаване запрашаването при изкопните и насипните дейности ще се осигурят водоноски. Не се предвижда отделяне и заустване на отпадъчни води в повърхностни водни обекти т.к. на обекта ще се ползват химически тоалетни. По време на експлоатация, пътят няма пряко въздействие върху повърхностните води, не използва допълнителни водни ресурси и не се явява източник на постоянни количества отпадъчни води.
6. В съответствие с изискванията на чл. 155, ал. 1, т. 23 от Закона за водите и чл. 4а от Наредбата за ОВОС Басейнова дирекция за управление на водите – Дунавски район (БДУВ-ДР) с писмо изх. № ОВОС-126/06.04.2012г. изразява становище, че ИП е допустимо от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите, заложен в Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на ДР, при спазване на определените в настоящото решение условия.
7. По време на изготвяне на доклада за ОВОС са проведени консултации със заинтересуваните лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС с приложенията към него и са проведени общо седем срещи за обществено обсъждане. Представени са протоколи от срещите за обществено обсъждане и становище на възложителя по изразените мнения. Представени са писмени становища в хода на обществения достъп от общини Сливница, Драгоман, Божурище, Костинброд, от Столична община и райони Връбница и Люлин на СО, с които се одобрява доклада за ОВОС и се изразява положително становище относно реализацията на инвестиционното предложение. Депозирани са писмени становища от Сдружение за дива природа – Балкани с предложения за включване на определени условия и мерки за етапа на реализация на

ИП, които са съобразени по подходящ начин в настоящото решение. Няма депозирани други мнения, становища, възражения или предложения преди, по време и след срещите за обществено обсъждане.

8. Със свое Решение I-3/2013 г. от 30.04.2013 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

**и при следните условия:**

***I. За фазата на проектиране:***

1. При изготвяне на техническия проект да се извърши окончателно съгласуване на трасето по отношение точното място на пресичане на комуникациите на други ведомства, подлежащи на реконструкция, както и на проектните големи и малки съоръжения, пътни възли и водостоци по избраната комбинация от варианти.
2. Да се разработят проекти за реконструкция на засегнатите инженерни съоръжения, като се предвидят конкретни действия за опазване на водопроводите, на съществуващи шахти, газопроводи и др. при тяхното изместване и в местата на пресичане, както и при необходимост от изместване на съществуващи трасета от изградената инфраструктура в непосредствена близост до трасето на първокласния път. В ранния етап на разработване на проектите за реконструкция възложителят да уведоми МОСВ и РИОСВ-София по реда на чл. 95, ал. 1 от ЗООС за уточняване на необходимостта от провеждане на други процедури по глава шеста от ЗООС и/или процедури по чл. 31 от ЗБР.
3. Дъждовните води от отводнителните канавки да се отвеждат извън водосбора на защитените повърхностни водни обекти.
4. Да се спазят изискванията на Закона за водите във връзка с разрешителния режим за ползване на воден обект при изграждане на линейна инфраструктура и за водоземане. Компетентен орган за издаване на тези разрешителни е БДУВ-ДР.
5. Да се определят необходимите площи за съхраняване на хумуса и земните маси, като площадките за временно съхраняване на отпадъци да бъдат съобразени с изискванията на Наредбата по чл. 43, ал. 1 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО, обн. ДВ бр.53/13.07.2012г.).
6. В участъка на пътя от км 19+000 до км 22+000, намиращ се в близост до Алдомировското блато да бъдат проектирани и изпълнени следните съоръжения:
  - 6.1. Мрежи от двете страни на пътя с височина 4 м, с цел предотвратяване на сблъсъци на птици и прилепи с транспортни средства и намаляване на въздействието смъртност за видовете; В този участък да се монтират допълнителни ограждения – мрежи с по-малко око (1-2 см) и височина не по-малко от 50 см за опазване на видовете лалугер и пъстър пор.
  - 6.2. Да не се допуска прекъсването на съществуващия канал при км 20+539;
  - 6.3. С цел недопускане на замърсени дъждовни и снежни води от платната на пътя в тази отсечка, да бъде предвидено техническо решение, което да не позволява попадането им в Алдомировското блато и съседните влажни ливади.
7. В участъка от км 20+000 до км 22+000 освен предвидените при км 20+517, 21+083 и 21+642 водостоци, да бъдат проектирани допълнително съобразно техническите възможности три броя проходи/водостоци с размери 1.5м x 1.5м, разположени през около 500 м, за преминаване на земноводни, влечуги, дребни и средни бозайници. Водостоците да бъдат оборудвани със суха част за преминаване на сухоземните животни и влажна част, която да осигурява хидравлична връзка на Алдомировското блато със съседните територии.
8. В участъка от км 4+600 до 5+200 да бъде проектиран надлез/тунел за преминаване на едри бозайници (копитни, мечка, рис и др.), който да обхваща и трасето на ж.п. линията София-Драгоман, като оптималното му местоположение е 42°58'9.30"N, 22°51'40.46"E +/- 50 м или 42°58'4.60"N, 22°51'51.19"E +/- 50 м. Параметри на надлеза: съоръжение не



- по-малко от 40 м широчина, шумозащитни прегради върху и при подходите към съоръжението с височина 2 м, а оградите на пътя да насочват животните към него.
9. Поне две от мостовите съоръжения на реки и дерета да бъдат оборудвани със сухи отвори с минимални размери 3м x 3м като единият от тях да е над Летнишка река (42°57'24.78" N, 22°54'19.08"E), а другият в зависимост от техническите възможности на терена. Изграждането на проходните съоръжения следва да бъде съобразено с представените в ДОСВ аналогични съоръжения за модернизация на ж.п. София-Драгоман.
  10. Местоположението и оразмеряването на проходите да се извърши съгласувано от проектанта и експерт по биоразнообразие относно техническа, проектна възможност и пригодността им за ползване от дивите животни.
  11. Озеленяване и рекултивационни мероприятия в участъка от км 13+000 до 31+000, в който трасето пресича или минава по границите на защитените зони, да се извършва с видове, характерни за съответната защитена зона.
  12. Да се проектира удължаване на водостока в участък с координати 42°55'42.09"N, 22°56'6.37"E, с цел да не бъде засегнат оттокът на повърхностните води, захранващи Драгоманското блато.
  13. С цел запазване на индивидите в установените находища на консервационно значимия вид ниска теменуга (*Viola pumila*) в рамките на трасето, възложителят да възложи на научна институция разработването и прилагането на план за тяхното временно или постоянно преместване в подходящо местообитание. Планът да бъде предварително съгласуван и одобрен от РИОСВ-София.
  14. Преди началото на строителството да се извършат предварителни археологически проучвания и при доказана необходимост (установено наличие на археологически обекти) да се определят конкретни мерки за опазване на новорегистрирани обекти на културното наследство и провеждане на спасителни разкопки.
  15. Да се разработи Аварийен план за периода на строителство и експлоатация.

## **II. По време на строителството:**

1. Да се поддържат и почистват отводнителните съоръжения и се осигури тяхната нормална проводимост.
2. Всички дейности, свързани с отнемане и оползотворяване на хумусния пласт, както и с рекултивация, да бъдат съобразени с изискванията на *Наредба № 26/02.10.1996г. за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.*
3. Да се прилагат своевременно мерки за ограничаване на ерозионните процеси.
4. Да се осигури разделно събиране и транспортиране на земни маси и отпадъците от строителство и разрушаване и да не се допуска смесването им. Предварителното съхранение на строителните отпадъци да се извършва само на отделно обособени площадки. Образуваните на обекта отпадъци да се събират разделно по вид и произход с оглед на тяхното по-нататъшно оползотворяване или обезвреждане. Да не се допуска смесването на рециклируеми с нерциклируеми отпадъци, както и смесването на опасни с неопасни отпадъци.
5. Образуваните на обекта отпадъци да се предават, въз основа на сключен писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци в съответствие със Закона за управление на отпадъците. Копия от договорите да се представят в РИОСВ-София.
6. Да се съгласуват с кмета на съответната община маршрутите за транспортиране на строителните отпадъци до съответната инсталация/съоръжение за третирането им, както и площадката за временно съхранение на земните маси до тяхното оползотворяване.
7. Седмица преди започване на дейностите по строителство, в участъците от трасето, пресичащи защитените зони от км 12+000 до км 26+000, да се извърши теренен оглед от



експерт херпетолог за земноводни и влечуги, като при намиране на такива, да бъдат преместени в границите на зоните на далечно разстояние от строителния обект.

8. Да не започва строителство в участък от км 3+400 до км 4+600 (извън защитени зони) в периода 1 март до 1 юли с оглед размножаването на видовете сокол скитник и бухал, гарван и керкenez, които имат гнездови местообитания в участъка.
9. В участъците, пресичащи защитените зони, строителните дейности да не излизат извън сервитута на пътя. Да не се допуска изграждане на строителни депа, депа за транспортна техника и други производствени площадки, както и временни пътища в границите на защитените зони.

### **III. По време на експлоатация и извеждане от експлоатация:**

1. След въвеждането на пътя в експлоатация да бъде проведен двугодишен мониторинг, който да оцени ефективността на приложените мерки в териториите, граничещи със защитени зони и при наличие на проблем да предложи мерки за разрешаването му.
2. Да се извършва периодичен оглед и редовна поддръжка на съоръженията за дефрагментация (подлези, надлези, водостоци, мрежи и др.).
3. Да се проведе едногодишен мониторинг на местата с шумозащитни екрани в близост до обитаеми сгради на населените места, за доказване ефективността на шумозащитата.
4. Да се създаде организация и да се осъществява контрол за събиране и съхраняване на генерираните отпадъци, при спазване изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.

### **IV. Мерки по чл.96, ал.1 т.6 от Закона за опазване на околната среда**

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат
1	Синхронизиране на проектите за жп линия София-Драгоман и път I-8 Калотина-СОП.	Проектиране	Намаляване на фрагментацията. Проектиране на общи надлези и подлези за дивите животни
2	В проектите за озеленяване да се предвидят местни растителни видове, адаптивни към условията при експлоатация на пътя и невнасящи дисхармония в ландшафтите .	Проектиране и строителство	Опазване на ландшафта, земите
3.	За по-голяма сигурност за съхраняване на водните количества на Алдомировското блато в сектора от км 20+000 до км 21+000 по червения вариант да се построи противодренараща завеса.	Проектиране и строителство	Поддържане на оптимален воден режим на блатото
4.	В близост до яз. Мрамор да се монтират мрежи с височина 4 м двустранно, като тяхното местоположение се определи след консултация с експерт орнитолог.	Проектиране и строителство	Опазване на птиците
5.	Да се предвиди пътна връзка за вход и изход до и от в.з. Турмашки мост, общ. Драгоман.	Проектиране	Осигуряване на транспортна комуникация
6.	Да се предвиди подлез при км 46+327, който осигурява достъп към ЛПСОВ в район Връбница.	Проектиране	Осигуряване на транспортна комуникация



7.	В близост до СОЗ – Джиев по вариант червен пунктир да не се допуска изграждане на строителни площадки, струпване на материали и строителна техника и изграждане на площадки за домуване на техника и хора.	Строителство	Намаляване риска от замърсяване на водите и геоложката основа.
8.	Да се монтират и използват химически тоалетни.	Строителство	Опазване на водите
9.	1. Да се изготви план, в който да се предвидят конкретни подходящи мерки, в т.ч. и организационни и технически, за изпълнение на изискванията на чл. 70 от <i>Наредба № 1 от 27.06.2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.</i> 2. Преди началото на строителството планът да се съгласува с РИОСВ-София. Съгласуваният план да се представи в МОСВ. 3. Преди започване на строителните дейности възложителят да информира писмено РИОСВ-София за предвидената дата за начало на строителството за всеки един от участъците от пътя. 4. По време на строителството да се изпълняват мерките в съгласувания план.	Преди начало на строителство и по време на строителство	Контрол на замърсяванията на въздуха. Опазване здравето на хората
10.	Поставяне на временни шумозащитни екрани между строителните площадки и близките до тях жилищни терени на населените места, както следва : гара Калотина, гр. Драгоман (червен вариант), с. Каракачани и с. Волюяк (червен пунктир).	Строителство	Ограничаване на шумовото въздействие и опазване здравето на работниците и населението в близост до обекта
11.	За местата, в които не е възможно прилагане на временни екрани (пътят е в естакада, жилищните сгради са във височина спрямо трасето) строителната дейност да се извършва само през дневния период (07,00 – 19,00 ч).	Строителство	Ограничаване на шумовото въздействие и опазване здравето на работниците и населението в близост до обекта
12.	Да се обезопасят местата, където има изкопи, като се оградят и маркират, предвид на близостта на населеното място и опасността от инциденти с хора или домашни животни.	Строителство	Осигуряване на безопасност и здраве за местното население и домашните животни
13.	В зоните, намиращи се близо до постройки около трасето, строителните работи да се извършват като се минимизира запрашаването чрез овлажняване на терена или друг подходящ начин.	Строителство	Осигуряване на здравословни условия за работещите и населението



14.	Изграждане на шумозащитни средства за следните обекти: - гара Калотина – червен вариант ; екран-стена при км 2.000 от ляво на пътното трасе ; - гр. Драгоман – червен вариант ; екранни стени от ляво и от дясно на пътното трасе, в участъка от около км 13.000 до около км 15.000 ; - с. Бобен – червен вариант ; екран-парапет на естакадата, от дясно ; - с. Кантон – червен вариант ; екран-парапет на естакадата от двете страни ; - смесена зона при км 41.320 (преди с. Божурище) екран-парапет на естакадата от дясно; - смесена зона при км 45.600 до СОП стени-екрани от двете страни на пътното платно в определени участъци с преобладаващо жилищно застрояване ; - с. Каракачани – червен пунктир ; екран-стена от дясно.	Експлоатация	Ограничаване на шумовото въздействие в околната на пътя среда, в участъците до жилищните зони на близките населени места за случаите, при които се очакват превишения на хигиенните норми
15.	Да не се допуска събиране на отпадъци (строителни и битови) в леглото на откритите водни течения и други гънки в релефа в близост до обекта и в близост до границите на ЗЗ.	Строителство и експлоатация	Опазване на повърхностните води, подземни води, земи и почви
16.	Да не се извършва базиране на строителна техника, респ. изграждане на служебни пътища и складове, в близост до леглата на реките.	Експлоатация	Опазване на повърхностните води
17.	Да се извършва регулярен контрол върху чистотата на пътното платно и поддържане на сервитутите на пътя и озеленяването от двете страни на пътя.	След приключване на строителните дейности	Намаляване на допълнителното натоварване с прахи влиянието на критичната зона около оста на пътя

**Настоящото решение за “Модернизация на Път 1-8 „Калотина-СОП” от км 1+000 до км 48+270” по комбинация от червен вариант от км 1+000 до км 32+550 и по вариант червен пунктир до км 48+329.77 се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършените оценки по реда на Закона за опазване на околната среда и Закона за биологичното разнообразие. При изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно МОСВ или РИОСВ София във възможния най-ранен етап.**

**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 пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.**

На основание чл. 60, ал. 1 от Административно-процесуалния кодекс, възложителят Агенция „Пътна инфраструктура“, гр. София е поискал от министъра на околната среда и водите с писмо вх. № ОВОС – 126/18.04.2013 г. да бъде допуснато предварително изпълнение на решението по ОВОС за инвестиционно предложение **“Модернизация на Път I-8 „Калотина–СОП” от км 1+000 до км 48+270”**.

След като разгледах искането на дружеството, което се мотивира със защита на особено важни държавни и обществени интереси, вземайки предвид изпратената в МОСВ информация, съдържаща се в горесцитираното писмо намирам, че същото се обосновава с наличие на следните предпоставки:

На 20 април 2012 г. с Решение на Министерски съвет № 302, Път I-8 (Е-80) в участъка „Граница Република Сърбия – о.п. София-запад”, е обявен за обект с национално значение.

Път I-8 е основна пътна артерия, част от Трансевропейски транспортен коридор № 10 (Ниш-Драгоман-София) и е в включен в списъка с индикативни проекти за финансиране по Оперативна програма “Транспорт” 2007-2013 г. в участъка от Калотина до София. Навременната модернизация на пътя ще доведе до синхронизиране изграждането на пътната артерия по направелнието на Общоевропейски коридор 10, предвид очакваното завършване на участъка Ниш-Градина от сръбска страна, който е част от магистралата между Калотина в РБългария и гр. Ниш в РСърбия, което безспорно определя наличие на държавен интерес от успешната реализация на проекта.

Модернизацията на транспортната инфраструктура в района ще допринесе за подобряване на транспортно-комуникационните връзки в региона и ще улесни придвижването на хора и стоки от Европа през България и достъпа им до международни пазари като в същото време няма да предизвика значителни негативни промени в екологично отношение спрямо сега съществуващото.

Предвид изложеното, намирайки за основателно искането на възложителя, както и че са налице предпоставките по чл. 60, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс

#### **РАЗПОРЕЖДАМ:**

Допускам предварително изпълнение на настоящото решение, с цел защитата на особено важен държавен и обществен интерес.

**Разпореждането подлежи на обжалване пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс в тридневен срок от съобщаването му.**

Дата: 09.05.2013 г.

МИНИСТЪР:

