

Приложение В – Техническо спецификация (задание за изпълнение на идеен проект за автомагистрала „Струма”, Лот 3)

Съдържание

1	Въведение.....	1
1.1	Местоположение	1
1.2	Институционална рамка	1
1.3	Трасе	1
1.4	Околна среда.....	3
1.5	История.....	3
2	Обхват.....	7
2.1	Обща информация.....	7
2.2	Проект на част „Пътна”	8
2.3	Проект на част „Тунелна”	9
3	Общи изисквания към проекта	12
3.1	Местоположение на трасето.....	12
3.2	Характеристики на трасето	12
3.3	Трасе, одобрено по ОВОС	13
3.4	Изисквания съгласно Решението по ОВОС.....	13
3.5	Интезивност на движението	15
3.6	Остойностяване	16
3.7	Сравнение на алтернативите	17
4	Изисквания към част „Пътна”	19
4.1	Нормативни изисквания	19
4.2	Проект на настилка.....	19
4.3	Пътни възли	19
4.4	Пътни пресичания	20
4.5	Геология и хидрология	20
4.6	Съоръжения	21
4.7	Отводняване и водостоци	22
4.8	Пътни принадлежности	22
4.9	Зони за почивка и обслужване	22
4.10	Комуникации и инфраструктура на трети страни.....	22
4.11	Парцеларни планове.....	23
4.12	Поддръжане на инфраструктурата	23

4.13	Пътна безопасност.....	23
4.14	Техническа спецификация.....	23
5	Изисквания по част „Тунелна”	25
5.1	Преглед на наличните проучвания и оглед на строителната площадка	25
5.2	Доклад за избор на вариант и чертежи.....	25
5.3	Техническа спецификация на геоложки проучвания.....	25
5.4	Техническа спецификация на геодезически проучвания.....	26
5.5	Идентификация на рисковете.....	26
5.6	Геотехническо проучване.....	26
5.7	Стратегия за пожарогасене.....	26
5.8	Трасе	27
5.9	Вентилация.....	27
5.10	Механични и електрически инсталации	27
5.11	Съоръжения	28
5.12	Оразмеряване	28
5.13	Стратегия за изпълнение на строителните работи.....	28
5.14	Опазване на околната среда	28
5.15	Базов геоложки доклад	28
5.16	Изисквания за експлоатация и поддръжка	29
5.17	Изисквания към проекта.....	29
5.18	Техническа спецификация за тунелни работи	29
5.19	Оценка на риска.....	29
6	Приложими стандарти	30
6.1	Въведение.....	30
6.2	Проект за част „Пътна”	30
6.3	Проект на част „Тунелна”	31
6.4	Проектиране на съоръжения	31
6.5	Други приложими документи	32
7	Докладване и резултати	33
7.1	Общи изисквания	33
7.2	Комуникация и срещи.....	33
7.3	Одобряване на документи	33
7.4	Доклади	34
7.5	График на предаване на проектните документи	37
7.6	Проектни документи по част „Пътна”	37

7.7	Проектни документи по част „Тунелна”	38
7.8	Изисквания за представяне.....	38
7.9	Екип на консултанта	39
Приложение А – Решения по ОВОС		40
Приложение Б – Изисквания за подготовката на парцеларни планове		41

1 Въведение

1.1 Местоположение

Автомагистрала „Струма“ е част от Транс-европейски коридор номер IV в участъка София - Кулата - Солун и осигурява пряк маршрут през България към Егейско море. Това е най-натовареното трасе през България по направление север-юг. Участъкът също така свързва шест от най-големите градове в западната част на страната - София, Перник, Благоевград, Враца, Монтана и Видин.

Маршрутът е част от приоритетен проект 7 на ЕС за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, включващ автомагистрална ос Игуменица/Патра-Атина-София-Будапеща. Автомагистралата ще осигури значително подобрение на пътната мрежа в Югоизточна Европа и ще създаде условия за засилено сътрудничество между страните в южната част на Балканите.

1.2 Институционална рамка

Проектът е част от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. Лотове 1, 2 и 4, както и подготовката на Лот 3, са включени за финансиране през настоящия програмен период. Изпълнението на Лот 3 е предвидено за програмен период 2014-2020 г.

Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) е основен бенефициент по Приоритетна ос II „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“. АПИ също така отговаря за изпълнението на пътните проекти по ОП „Транспорт“, включително части от автомагистрала „Струма“.

Националната компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП), е създадена с изменение в Закона за пътищата през 2011 г. Компанията е държавно предприятие, подчинено на министъра на регионалното развитие и благоустройството. НКСИП става бенефициент по ОП „Транспорт“ с решение на Комитета за наблюдение от декември 2011 г. В съответствие със Закона за пътищата НКСИП отговаря за подготовката и изпълнението на автомагистрала „Струма“.

1.3 Трасе

Трасето на автомагистрала „Струма“ започва в края на съществуващата автомагистрала „Люлин“. Участъкът между с. Даскалово и с. Долна Диканя с дължина 17,5 км бе изграден наскоро, като габаритът беше удвоен. Необходимо е да бъде модернизирана и останалата част от трасето, представляваща двулентов двупосочен път в посока юг до гръцката граница. След завършването на новия пътен и железопътен мост над река Дунав при Видин, автомагистрала „Струма“ ще формира южната част на основния транзитен маршрут между Гърция и Румъния.

Автомагистрала „Струма” е разделен на четири лота:

- Лот 1, Долна Диканя до Дупница,
- Лот 2, Дупница до Благоевград,
- Лот 3, Благоевград до Сандански,
- Лот 4, Сандански до пресичането на гръцката граница при Кулата.

Лотове 1 и 4 са в процес на изграждане. За Лот 2 е изготвен идеен проект. Възложител на тези договори е АПИ.



За Лот 3 се предвижда изграждане на нова автомагистрала с габарит А29 с две платна с приблизителна дължина от 64 км, разделена на три подучастъка, както следва (посочени са приблизителните километражи и дължини):

- Лот 3.1, Благоевград до Крупник, с дължина от 21 км, от км 359 до км 381, със съответните кръстовища, земни работи и съоръжения, включително тунел с дължина от 2,6 км, близо до Железница.
- Лот 3.2, между Крупник и Кресна. Този участък, с приблизителна дължина 20 км, от км 381 до км 401, преминава през планински терен. Основната част от участъка е тунел (или два тунела) в Кресненското дефиле, с обща дължина около 15 км.
- Лот 3.3, 23 км от Кресна до Сандански, от км 401 до 423+800.

1.4 Околна среда

Трасето на Лот 3 е разположено в чувствителен от екологична гледна точка район. През по-голямата си дължина трасето се намира в близост до поречието на река Струма и в ивицата, включваща съществуващия път Е79, и жп линията София - Кулата. Трасето има пресичания с Е79 и с други пътища, както и многобройни пресичания с други пътища, реки, железопътни линии и др.

Трасето преминава през няколко защитени зони по Натура 2000, както и през няколко свързващи ги биологични коридора. Основните зони са както следва:

- защитена зона „Орановски пролом – Лешко” (идентификационен код BG0001022) - разположена в Лот 3.1.
- защитена зона „Кресна – Илинденци” (идентификация код BG0000366) - разположена в Лотове 3.2 и 3.3.
- трасето минава близо до защитена зона „Огражден – Малешев” (идентификационен код BG0000224) – разположена в Лот 3.3.
- местообитание на птици „Кресна”, посочено като „Кресненско дефиле” в английската версия на съответния стандартен формуляр с данни (идентификационен код BG0002003) – разположено в Лотове 3.2 и 3.3.
- местообитание на птици „Рупите,, (идентификационен код BG0002098) - разположено в Лот 3.3.

Проектът преминава през области Перник, Кюстендил и Благоевград.

1.5 История

Извършени са многобройни проучвания относно проектирането на автомагистрала „Струма“. Резултатите от тях са налични и ще бъдат предоставени на проектанта на идейния проект.

- **Предпроектно проучване, изготвено от „Пътпроект” (1990 г.)**

Разработването на проекта започва с предпроектно проучване, изготвено от българското проектантско бюро „Пътпроект“. Проучването е насочено основно към техническата приложимост на вариантите и не включва задълбочена икономическа или екологична оценка.

□ **Предпроектно проучване на фирма SPEA (2000/2002 г.)**

На италианската компания SPEA Ingegneria Europea е възложено да изготви предпроектни проучвания, предварителен ОВОС, проект и тръжна документация за автомагистрала „Струма“ (включително участъка от кръстовището на околновръстния път на София до п.в. Даскалово, който сега се нарича автомагистрала „Люлин“, и участъка между с. Даскалово и с. Долна Диканя).

SPEA изготвя много варианти на трасето за всички участъци (до голяма степен използвайки като база работата на „Пътпроект“, като съответните участъци на трасето са обозначени с М2, М3, М4 и М5), плюс варианти на трасето, при които се избягва Кресненското дефиле. Проучването включва прогнози на трафика, оценка на разходите, анализ ползи-разходи, мултикритериен анализ, предварителен ОВОС и др. Проучването на SPEA не включва еднакво подробен анализ на всички гореспоменати участъци; участъци М2 и М5 са разгледани подробно, а за М3 и М4 е представена само обща информация.

□ **Варианти, изготвени от „Краси-Бо“ (2002 г.)**

Успоредно с работата, извършена от SPEA, българската проектантска фирма „Краси-Бо“ подготвя и обосновава допълнителни варианти за целия участък на автомагистралата. При тези варианти се търси намаляване на прогнозираните капиталови разходи и избягване на специфични проблеми в някои от участъците, като например конфликти с генералните планове на някои общини.

За два от вариантите, наречени „кафяв“ и „кафяв пунктир“, са изготвени предложения за нивелета и типови напречни профили. Тези варианти на трасето са сравнени със съответните варианти на SPEA по отношение на проектна скорост, дължина, дължина на мостовете, виадуктите, и тунелите, брой на възлите и разходите за строителство.

В заключението на проучването се препоръчва изпълнението на комбинация от „кафяв“ и „кафяв пунктир“.

□ **Преглед от Национален експертен експертен съвет за устройство на територията (2002 г.)**

Изготвените от SPEA и „Краси-Бо“ проучвания са разгледани от НЕСУТРИП през 2002 година. След обсъждане на всички предложени технически осъществими алтернативи и е одобрена комбинация от тях, която да бъде разработена по-нататък.

□ **Проучвания, изготвени от „НСИ-2000“ (2007/2008 г.)**

През 2007 г. на българската проектантска фирма „НСИ-2000“ е възложено да извърши редица проучвания, свързани с автомагистрала „Струма“. Първото от тях е свързано с Кресненското дефиле и включва изготвянето на два нови варианта с дълги тунели. Също така са разработени допълнителни и два нови варианта в близост до с. Бяло поле.

Проучването за тунелите е с предварителен характер, като се базира на ограничена геодезическа информация и изследвания на терена.

□ **Решения по ОВОС (2008-2010 г.)**

Въз основа на препоръките от доклада за ОВОС и съответните проучвания за оценка от 2007 г., с Решение по ОВОС № 1-1/2008 се предоставя одобрение на вариант за цялата дължина на автомагистрала „Струма“, което представлява комбинация от няколко вече проучени варианта на трасето, като комбинацията предимно се основава на кафявия вариант, разработен от „Краси-Бо“. Това решение също така включва многобройни препоръки за подобряване на трасето при следващите етапи на проучване и проектиране.

Одобреният вариант за трасето е допълнително изменен в участъка между с. Бяло поле и гр. Благоевград през 2009 г. с Решение № 16-ПР/2009 в съответствие с препоръките на първоначалното решение за ОВОС. Вариантът на трасето в този участък е изменен отново с Решение № 28-ПР/2009.

Решение по ОВОС № 5-3/2010 от 2010 г. допълнително изменя към участък на нивелетата в близост до с. Марикостиново (в обхвата на Лот 4), като през 2011 г. се издава Решение № 25-ПР/2011.

□ **Arup (2011 г.)**

Поради продължителния период от време за провеждане на проучванията и прекъсванията във времето, през 2011 г. на Arup е възложено от JASPERS изготвянето на актуализация и преглед на работата извършена до момента. Това включва преглед на процедурата за определяне на избраните варианти на трасето на автомагистрала „Струма“ за Лотове 1 до 4, оценка дали процедурата е извършена по приемлив начин, както и потвърждаване на избраните варианти на трасето чрез мултикритериен анализ. В заключение се потвърждава, че предпочитаните варианти на трасето (одобрени съгласно ОВОС) за всички лотове са оптималното решение. В процеса на работа са направени оценка на стойността, прогноза на трафика, както и доклад за възможностите за изграждане на дълъг тунел в Кресненското дефиле.

□ **Агенция „Пътна инфраструктура“ (2011/2012 г.)**

В края на 2011 г. и началото на 2012 г., АПИ е възложила извършването на допълнителни проучвания за Лот 3, както следва:

Трасе (от „НСИ-2000“)

Извършена е актуализация на трасето в план по отношение на основните проблеми засягащи:

- съществуващи сгради;
- защитените територии „Кресна“ и „Моравска“;
- кариери в експлоатация;

- особености на терена, които засягат местоположението на пътните възли.

В резултат са изготвени планове по картен материал и сателитни снимки в мащаб 1:25000, както и планове/профили в мащаб 1:10000/1000, включващи целия Лот 3. Новото трасе се отклонява от преди това одобрените с до 1 км, и покрива обща дължина около 30 км. При трасето на тунела не са отчитани резултати от геоложки проучвания, което може да окаже значително влияние. Логиката и въздействието на промените в нивелетат трябва да се провери и потвърди, като са възможни допълнителни промени като част от продължаващата разработка на проекта.

Геодезическо заснемане (от „ТрансГео“)

В резултат на това проучване са изготвени картни основи в мащаб 1:2000, включващи целия Лот 3, по одобрения в решението по ОВОС вариант за трасето. В по-голямата си част те покриват габарит от 200 м спрямо нивелетата и се разширяват на специфични места като възли и др., а така също и по предложения участък с тунела.

Геоложко проучване (от „Геотехника инженеринг“ ООД)

Проучването е с ограничен обхват в рамките на Лот 3.2 и е насочено към възможностите за междинни строителни подстъпи по трасето на тунела и порталите. Повдигнати са съществени въпроси, включително такива отнасящи се до слаби зони, нестабилност на откоси, подпочвени води, сеизмичност и т.н. Ще бъдат необходими допълнителни проучвания в хода на изпълнение на проектирането.

- **ISO 2000 S.r.l. – Ingegneria Sociale (2011 г.)**

От ЕИБ е поръчан одит на пътната безопасност за Лотове 1 и 4, за които са налични работни проекти. Дадени са, също така, насоки за проектирането на пътната безопасност на Лотове 2 и 3.

2 Обхват

2.1 Обща информация

Работата на проектанта на идейния проект включва посочените по-долу задачи и дейности до достигането на етапа, когато парцеларният план може да бъде изготвен, както и да бъде предаден комплектът от документи на изпълнителя (или изпълнителите) на договора за допълнително проектиране и строителство:

Основните задачи са както следва:

- обработване на информацията от геодезическото заснемане, проверка и при необходимост актуализация на цифровия модел на терена и картната основа;
- набавяне, извършване и преглед на проучвания за трафика, геоложки, хидроложки, екологични и др.;
- геометрично решение на трасето в план и профил, на крайпътните обекти, съоръжения и възли, както и на тяхното разположение, отчитайки изискванията на решението по ОВОС и на Възложителя;
- определяне на местата, вида, общото разположение и отворите на нужните големи съоръжения (тунели, мостове, надлези, подлези, подпорни и укрепителни стени, корекции на речни корита, укрепване на свалчища и др.);
- оценка и специфициране на земните работи (включително проектиране на големи изкопи и насипи);
- оразмеряване на настилната;
- проектиране на отводняване;
- задаване на разположение и изисквания към зони за почивка, обслужване и поддръжка;
- задаване на възможни места и изисквания за складиране на строителни материали и площадки за депониране на земни маси от тунелите;
- преглед и редакция на технически документи, напр. изисквания за проектиране и строителство, референтни условия и т.н.;
- идейно проектиране и съгласуване на премествания на инженерни мрежи;
- изготвяне на парцеларни планове в които са посочени засегнатите от постоянното строителство площи;
- проектиране на мерки за намаляване въздействието върху околната среда;
- пътни принадлежности – пътни знаци, осветление, огради и др.;
- изготвяне на типови напречни профили и стандартни детайли;
- допълване на технически спецификации;

- прогнозна строителна програма;
- оценка на разходите.

Идейният проект и парцеларният план ще бъдат одобрени от Възложителя, след което ще бъде възможно издаването на разрешително за строеж и възлагане на договор (или договори) за проектиране и строителство. Проектирането в следващата фаза ще бъде продължено от изпълнителя/изпълнителите на договора за проектиране и строителство.

По принцип обхватът на работа по настоящата поръчка ще е подобен на извършената за другите части от проекта. Въпреки това поради значението на тунелите в Лот 3.2, тази част от проекта ще бъде водеща. Като цяло работата ще бъде в немалка степен водена от екологични съображения.

Дейността на проектанта включва две основни части, съдържащи съответните подчасти:

- *Част Пътна* - оценка на вариантите на трасето, уточняване на нивелетата, разработване на нивелета, идейно проектиране на пътни възли, пресичания и големи съоръжения. Спецификация, тълкуване и използване на геоложки и други проучвания за подпомагане изготвянето на проекта. Изготвяне на парцеларни планове съобразно приетото проектно решение, както и подготвяне на процедурите, необходими за извършване на отчужденията.
- *Част Тунели* – концептуален, идеен и референтен проект на тунелите в Лот 3. Спецификация, тълкуване и използване на геоложки и други проучвания за подпомагане изготвянето на проекта.

Следва да се отбележи, че не е задължително описаните по-горе части да бъдат изпълнявани последователно и по-голямата част от работата ще се извършва едновременно. Подробно описание на обхвата на работите за всяка от частите следва.

Изпълнението на задачите по настоящото техническо задание ще спомогне проектирането да достигне етап, на който ще се определи техническото решение. Това, също така, ще осигури необходимата рамка за изграждането на автомагистралата, както и последващите отчуждения, а ще даде и възможността за изготвяне на работен проект и изпълнението на строителството.

2.2 Проект на част „Пътна”

Тази част включва:

- преглед и актуализация на предложеното трасе в съответствие с всички екологични, технически и други изисквания;
- разработване на трасето на база картна основа в мащаб 1:2000 (данните се предоставят от Възложителя); базовият цифров модел трябва да включва 3D модел на терена със съответните характеристики и хоризонтали, базирани на и с препратки към координатите на система WGS84 UTM;
- проектиране на напречни профили;
- изготвяне на идейни проекти за пътните възли;

- проектиране и спецификация на земните работи;
- определяне на местоположенията, вида, общ план и отворите на големите пътни съоръжения;
- преглед и подробно геоложко проучване по протежение на трасето за обосновка на приетите решения. Това трябва да включва инженерно, геоложко и хидроложко проучване на терена. Специално внимание трябва да се обърне на местата на големите съоръжения, устойчивостта на скатове на изкопи и насипи, формирането на одобрената пътна настилка и др. Предварителните резултати от проучването в Лот 3.2 ще бъдат предоставени на проектанта;
- преглед и анализ на въздействието на предложените работи върху съществуващата техническа инфраструктура, както и съгласуване със съответните органи на собственика под юрисдикцията на общините Перник, Кюстендил и Благоевград. Възложителят ще окаже съдействие при провеждането на тези консултации;
- изготвяне на парцеларен план, показващ терените, необходими за постоянните работи.

Идейният проект и парцеларният план следва да бъдат одобрени от Възложителя, след което ще може да се издаде разрешително за строеж и да се възложи изпълнение на строителство. Проектирането ще бъде продължено във следващата фаза от изпълнителя/изпълнителите на договора за допълнително проектиране и строителство.

Идейният проект трябва да съдържа достатъчно подробна информация за посочените по-горе елементи, за да позволи изготвянето на парцеларен план и да осигури възможност за преминаване към фаза работен проект.

2.3 Проект на част „Тунелна”

Преглед

Специфична за тунелите, тази част следва да включва:

- концептуален проект;
- идеен проект;
- референтен проект;

Вече са извършени различни проучвания относно възможностите за реализиране на тунелно решение в Кресненското дефиле (Лот 3.2). Констатациите от предварителните геоложки проучвания, извършени в края на 2011 г., трябва да бъдат прегледани. Също така, трябва да бъдат разгледани и всички останали предишни проучвания.

Като част от процеса на тунелно проектиране, проектантът следва да изработи идеен проект и за тунела намиращ се на север от с. Железница (Лот 3.1), с дължина около 2,5 км. Не са налични изчерпателни проучвания за този тунел.

Концептуален проект

Целта на концептуалния проект е да се избере един единствен предпочитан вариант от всички предложени по време на етапа на предпроектните проучвания варианти.

За целите на концептуалния проект се приема двупосочен път с две едностранни платна за движение във всеки от двата тунела без аварийна лента. Всички пешеходни и автомобилни проходи и отбивки следва да бъдат съобразени с Европейската директива за безопасността на пътните тунели (Директива 2004/54/ЕО). На този етап от проектирането не е необходима по-нататъшна работа по геометрията на тунела.

Тази фаза трябва да включва следното:

- ☐ документално проучване и оглед на терена на обекта;
- ☐ доклад и чертежи за избор на вариант;
- ☐ спецификация на необходимите геоложки проучвания;
- ☐ спецификация на необходимото геодезическо заснемане;
- ☐ идентификация на рисковете;
- ☐ актуализирана оценка на строителните разходи.

Идеен проект

На тази фаза се доразработва и усъвършенства концептуалният проект, като се включват подробни напречни и надлъжни профили и др. На този етап отново ще бъде актуализирана оценката на строителните разходи, която вече трябва да включва подробна оценка на всички основни инсталации, конструктивни елементи и размери, приблизителното необходимо количество арматура и т.н.

Като резултат от тази фаза следва да бъде потвърдено избраното проектно решение, неговия вид и местоположение. Степента на подробност, трябва да бъде такава, че да гарантира възможността за прилагане на последващите законови процедури за одобрение, включително съгласно изискванията за опазване на околната среда, пожарната и аварийна безопасност. Затова на този етап трябва да се изготви следното:

- ☐ нивелета;
- ☐ типов и подробни напречни профили на тунела, включващи всички необходими размери и подробности (включително типа конструкция на облицовката);
- ☐ разположение и измеряване на порталите и свързаните с тях сгради – например контролен център, помещения за машини, осигуряване за аварийно обслужване;
- ☐ схеми на вентилацията, отводняване, осветление, знаци, ИТС, комуникации, електрически и механични системи и пр.;
- ☐ архитектурни чертежи за всички сгради, тунели и помещения за машини;

- ☐ количествени сметки.

Посочените по-долу елементи следва да бъдат включени в обхвата на тази фаза на проектирането:

- ☐ геотехническо проучване;
- ☐ стратегия за пожарогасене;
- ☐ нивелета;
- ☐ вентилация;
- ☐ механични и електрически инсталации;
- ☐ конструкции;
- ☐ геометрия на съоръжението;
- ☐ стратегия за изпълнение;
- ☐ опазване на околната среда.

Референтен проект и договорни документи

Референтният проект се изготвя на базата на идейния проект, който се разива до чертежи и технически спецификации, които да могат да бъдат остойностени от изпълнителя. Това обикновено включва определяне на размерите на вътрешните елементи, но не включва оразмеряване на конструктивните елементи, което е отговорност на строителя. Референтният проект ще стане част от тръжните документи за допълнително проектиране и строителство.

Ще бъдат описани изходните хидрологични, метеорологични, геотехнически и др. условия, чрез които ще бъде администриран строителният договор. (Например обем/дебит на подпочвените води, измерени в тунела по време на строителството.)

Чертежите на референтният проект ще се използват за актуализиране на оценката на разходите за тунела от идейната фаза на проекта, както и да предоставят на участниците в търга ясна информация за изискванията на Възложителя.

В допълнение към основните изисквания описани по-горе, референтният проект трябва да включва следните основни документи:

- ☐ геотехнически доклад за съществуващото състояние;
- ☐ изисквания за експлоатация и поддръжка;
- ☐ изисквания за изготвяне на работен проект;
- ☐ техническа спецификация за тунелните работи.

3 Общи изисквания към проекта

3.1 Местоположение на трасето

Проектът е разположен на територията на области Перник, Кюстендил и Благоевград.

Началният км 359+000 съвпада с края на Лот 2 – южно от с. Бараково и източно от река Струма, в близост до съществуващия път I-1 (E79).

Крайният км 423+800 съвпада с началото на Лот 4 и е на около 500 м от с. Ново Делчево.

Проектът за връзките в двата края на проекта ще бъде на разположение на проектанта, който трябва да се обвърже ситуационно и нивелетно към вече проектираните участъци.

3.2 Характеристики на трасето

За означаване на различните варианти на трасето са използвани цветове и вариантите могат да бъдат разгледани в съответните документи. Трасето, одобрено по решението по ОВОС, представлява комбинация от разработените варианти; този вариант е ревизиран от АПИ и ще бъде доразвит от проектанта на идейния проект. Основните характеристики на избраното към момента трасе са изброени по-долу.

□ Лот 3.1

Трасето заобикаля с. Бяло поле от западната страна и пресича река Струма, за да достигне до западния и бряг. То преминава покрай Благоевград, далеч на запад, след това преминава близо до с. Покровник от източната му страна и пресича отново Струма, южно от Благоевград. Малко след преминаването през река Струма, трасето навлиза в тунел с дължина от около 2 500 м. След това трасето следва в общи линии съществуващия път почти до Кресненското дефиле.

□ Лот 3.2

По-голямата част от този участък е дълъг тунел (в първоначалните разработки това са два тунела с обща дължина около 15 км, разделени от виадукт), който преминава под планините западно от Кресненското дефиле. Тунелът свършва западно от с. Кресна и пресича източния бряг на река Струма от южната страна.

□ Лот 3.3

Трасето продължава в ивицата между съществуващата железопътна линия и реката. Преминава през с. Струмани от запад между реката и селото, а след това продължава по източния бряг на реката в непосредствена близост до съществуващия път. През последните няколко километра трасето преминава на изток от съществуващата железопътна линия.

3.3 Трасе, одобрено по ОВОС

Основните документи, в които са поставени изискванията по отношение на развитието на проекта, са посочени по-долу. Същите са представени в Приложение А.

- Решение по ОВОС, издадено от МОСВ за автомагистрала „Струма” от 15.01.2008 г., № 1-1/2008 (изменено поради фактическа грешка от решението по ОВОС № 1-1 (1) / 2008 г.).
- Решение № 16-ПР/2009, издадено на 11.06.2009 г., във връзка с промяна на трасето на автомагистралата на запад от с. Бело поле и гр. Благоевград, в съответствие с решението по ОВОС, № 1-1/2008. Решението изисква увеличаване на разстоянието между новата автомагистрала и двете населени места.
- Решение № 28-ПР/2009 издадено на 02.10.2009 г., отнасящо се за следващата част от трасето на запад от двете населени места.

В съответствие с Решението по ОВОС, трасето представлява комбинация от следните варианти:

От км	До км	Вариант
354+000	363+500	Виолетов висок
363+500	367+150	Оранжев
367+150	373+000	Зелен
373+000	381+108	Червен
381+108	398+644	Лилав с дълъг тунел
398+644	401+000	Кафяв пунктир
401+000	404+500	Лилав пунктир
404+500	408+000	Кафяв
408+000	410+500	Лилав пунктир
410+500	422+800	Зелен
422+800	423+800	Кафяв

Забележка: посочените по-горе километражи съответстват на километражите на всеки от вариантите и се различават от последното прекилометриране, направено от АПИ.

3.4 Изисквания съгласно Решението по ОВОС

Решението по ОВОС дава условно одобрение за трасето, като поставя множество условия при проектирането и експлоатацията на проекта, които са посочени по-долу за всеки подучастък. При изготвянето на идейния проект, вариантите трябва отговарят на тези цели и да бъдат сравнени по строителна стойност,

технически и експлоатационните характеристики, както и въздействие върху околната среда.

Изискванията, включени в Решението по ОВОС се отнасят до вариантите на трасето които са разработени към тогавашния момент. През 2011 г. АПИ изготви ново вариант на трасето, при което някои от изискванията са частично или напълно спазени, но някои от изискванията все още не са изпълнени и могат да окажат значително влияние върху проектирането.

Забележка: текстът по-долу е откъс от Решението по ОВОС. Той се отнася до първоначалните километражи на вариантите, а имената на участъците са като посочените в проучването на SPEA.

Лот 3.1

- Да се разгледа възможността да се комбинират зеления и червения вариант при км 372+830. При следващата фаза на проектиране да се направи следната преработка:
 - трасето да се измести по-далеч от коритото на река Струма;
 - ако е възможно да се подобри нивелетата;
 - старият път между Крупник и Железница трябва да бъде ремонтиран и подобрен, за да поеме местния трафик;
 - да се използват елементите от проектното решение на кафявия вариант.
- Да се комбинира кафявият и оранжевият вариант в участъка от км 355 – 358, северно от с. Бело поле в близост до кариерите.

Лот 3.2

- Успоредно с разработването на лилавия тунелен вариант, да се търсят възможности за неговото подобряване и достигане до възможно най-добър екологически допустим, технически осъществим и икономически целесъобразен вариант.
- При всички изходи на тунели планираните мостови съоръжения да бъдат проектирани така, че да не стъпват върху терена. Да бъдат изградени съоръжения за предпазване от отпадъци от платната върху земната повърхност, както и съоръжения, които да предпазват от разливането на течности (горящи и негорящи от лентите за движение към земната повърхност);
- Достъпът на оборудване и механизация от съществуващия път по време на строителството и експлоатацията трябва да бъде съгласуван с местните поделения на Министерството на околната среда и водите, като се имат предвид констатациите на авторите на оценката за съвместимост с предмета и целите на защитената зона и разпоредбите за интензивна рекултивация след периода на строителство.

- Всички изходи от тунела трябва да бъдат проектирани по такъв начин, че при преходите към съществуващия път, общата дължина на изходите да не надвишава 250 м. При изграждането на други, аварийни, изходи от тунелите, те трябва да излизат на нивото на съществуващия път.
- Шахтите на вентилационните отвори трябва да се изградят от тунела до повърхността, без да се създават технологични пътища към вентилационните отвори.
- При възможност да се продължи до с. Долна Градешница за сметка на скъсяване на участъка М5, което няма да изключи бъдещо проучване и проектиране на варианти, които са аналогични на предложените, източно от Кресненското дефиле и Тисата.
- Осигуряване на възможности за бъдещо развитие на пътни възли в двата края на подучастъка (съответно запазване на подходящите терени).
- За да се сведе до минимум въздействието върху защитените зони за дивите птици и био-коридорите, които са важни за опазването на дивите птици по протежение на трасето (р. Джермат и р. Струма, Струмјани, рибарниците в Благоевград, местата на преливане на река Струма между Мурсалево и гара Кочериново, Долна Диканя – Спански ливади) трябва да се вземе предвид следното:
 - Оградните съоръжения в близост до по-важните ливади трябва да се изградят от по-ситна мрежа в основата (допълнителна мрежа с по-малки отвори).
 - Шумозаглушителни панели ще бъдат изградени по границите на защитените зони, за да се избегне прякото безпокойство и смъртността на птиците - защитена зона Кочериново BG0002099 (автомагистрален участък М3) и Рупите BG0002098 (автомагистрален участък М5).
 - За защитена зона Кресна BG0002003 (автомагистрален участък М4) - да се извърши проучване и картиране на гнездата на Късопръстия ястреб и Земеродното рибарче по поречието на реката, за да се проектира на разстояние над 300 м от тях.
- Проектиране на необходимия брой преминавания за различни животински видове, под мостовете на реки, на постоянни или сезонни притоци на р. Струма и мостовете над реката между селата Мурсалево и Кулата.

3.5 Интезивност на движението

Движението се изследва с цел:

- доказване на разположението на пътните пресичания и възли за период от 20 години (първата година на експлоатация се приема за първа година от експлоатационния период);
- проектиране и доказване на конструкцията на настилната за период от 15 години (първата година на експлоатация се приема за първа година от експлоатационния период).

Представената по-долу таблица показва 24-часова прогноза на движението в двете посоки като средно дневен годишен трафик по участъци от новата автомагистрала за периода от 2020 до 2040 г.:

Лот/Година	2020	2030	2040
3.1	11 057	14 133	15 512
3.2		15 597	17 211
3.3	11 750	13 717	15 078

Проектното натоварване (проектните превозни средства или проектните оси) да бъде определено в съответствие с изискванията на Глава III от Ръководството за проектиране на пътни настилки (Централна лаборатория по пътища и мостове, Изпълнителна Агенция Пътища, София, 2003).

Данните за трафика ще бъдат представени в табличен вид и трябва да включват най-малко следното:

- ☐ Среден годишен дневен трафик (AADT) за базовата година в брой превозни средства за 24 часа за различните категории превозни средства;
- ☐ Факторите на растежа, приложени за всяка година от изчислявания период;
- ☐ Трафикът като приведени единици (ЕЛК), или еквивалентно осово натоварване, използвано за проектирането на слоевете на пътната настилка;
- ☐ Схеми на трафика по направленията и връзките на преминаванията и пътните възли.

3.6 Остойностяване

Проектантът, който ще изготви идейния проект трябва да изготви прогнозна стойност на разходите за строителство. Те ще се основават на Количествените сметки, изготвени от проектанта и одобрени от Възложителя, при разумно ниво на подробност, за всеки отделен етап на проектирането. Единичните цени ще бъдат изчислени от проектанта на базата на пазарните цени. Възложителят ще подпомогне процеса чрез предоставяне на основни данни за формиране на стойността, като например информация за разходите за труд, оборудване, както и за основните материали (горива, битум, стомана, цимент, инертни материали и т.н.).

Номерата, имената и обемът на работа по позициите в крайната количествена сметка следва да съответстват на номерата, имената и обема на работа по позициите в техническата спецификация на АПИ.

Проектантът, който ще изготви идейния проект, трябва да включи в остойностяването и необходимите непредвидени разходи. Прогнозата се основава на формален анализ на риска и досегашния опит при изпълнението на големи проекти за изграждане на тунели.

3.7 Сравнение на алтернативите

По време на изготвянето на идейния проект ще бъдат сравнени алтернативи за следното:

□ **Пътно трасе**

Проектантът ще анализира наличните алтернативи и ще гарантира, че те са в съответствие на всички приложими изисквания – технически, екологични и др. На база на геоложките, хидроложките, топографските, екологичните и други данни, които станат известни по време на процеса на проектиране, проектантът може да предложи изменение на трасето. На този етап от подготовката на проекта не се очаква да се наложи проектантът да промени значително трасето от вече наличното.

За участъците за които са налице алтернативи на трасето, проектантът следва да предложи на Възложителя и да се споразумеят за прилагането на мулти-критерийна рамка за оценка на алтернативите. Тази рамка ще включва технически, икономически и екологични параметри.

□ **Пътни възли**

Най-малко две алтернативни схеми ще бъдат подготвени за всеки пътен възел, като следното ще бъде съблюдавано:

- тип на пътния възел;
- геометрия на пътния възел – ъгли на свързване на подходите, радиуси на кривите, широчини на подходите и лентите и тн.;
- управление на трафика.

□ **Съоръжения**

По принцип не се изисква формално сравнение на алтернативите на съоръженията. Въпреки това проектантът на идейния проект ще подготви кратък анализ на алтернативни методи на строителство и на степента, в която те са осъществими в конкретния контекст на проекта. В случай на по-големи и по-сложни съоръжения, от проектанта може да се изиска да сравни две алтернативи, въз основа на разходите за строителство и изискванията за поддръжка.

□ **Нивелета на тунела**

Проектантът ще анализира наличните алтернативи за нивелета на тунела и ще гарантира, че те са в съответствие на всички приложими изисквания – технически, екологични и др. На база на геоложките, хидроложките, топографските, екологичните и други данни, които станат известни по време на процеса на проектиране, проектантът може да предложи изменение на нивелетата или изцяло нови алтернативи. Предвид факта, че тунелът/тунелите под Кресненското дефиле е безспорно най-скъпата част от проекта, то от проектанта на идейния проект се очаква внимателно да проучи възможностите.

Процесът за изработване на опции за тунела, до голяма степен ще се ръководи от екологични съображения и ограничения. Например, разположението на порталите може да се изменя в много тесни граници, възможността за междинен достъп е изключително ограничена, има сериозни ограничения за достъп и др.

Проектантът следва да предложи на Възложителя и да се споразумеят за прилагането на мултикритерийна рамка за оценка на алтернативите. Тази рамка ще включва технически, икономически и екологични параметри. Следва да се отбележи, че оптимизирането на трасето (например скъсяването му) може да донесе значителна финансова полза, от друга страна, определени екологични изисквания могат значително да увеличат цената на строителството. Всички тези фактори трябва да бъдат внимателно балансирани, като в същото време се запази пълното съответствие с всички приложими изисквания.

□ Метод за строителство на тунела

Възможните строителни методи за тунела ще бъдат изследвани и сравнени. Проектантът следва да предложи на Възложителя и да се споразумеят за прилагането на мулти-критерийна рамка за оценка на алтернативите на строителния метод. Тази рамка ще включва технически (например по-висока скорост на изпълнение), икономически (цена) и други параметри (например надеждност и риск).

Други въпроси могат да бъдат обект на формално сравнение на алтернативите ако са посочени другаде (например проектиране на настилка) или се счете за необходимо от проектанта на идейния проект или Възложителя.

4 Изисквания към част „Пътна”

4.1 Нормативни изисквания

Основната проектна скорост е 120 км/ч. При проектното решение на магистралата трябва да бъде използван габарит А29, което включва:

- ☐ двупосочен път с две платна за движение - 2 x 2 платна x 3,75 м;
- ☐ 3,5 м разделителна ивица;
- ☐ аварийни платна с ширина от 2,5 м, във всяка посока;
- ☐ банкет с ширина от 0,75 м от всяка страна на пътя;
- ☐ зелена ивица с ширина от 1,25 м от всяка страна.

Основните технически параметри на автомагистралата трябва да бъдат в съответствие с Нормите за проектиране на пътища (2000 г.).

Проектът за основното трасе трябва да бъде разработен в съответствие с изискванията на „Техническа документация за напречни сечения за автомагистрали”, 1998 г.

4.2 Проект на настилка

Настилката ще бъде проектирана използвайки поне два изчислителни метода – на проф. Иванов и на US Asphalt Institute. Поне два варианта на проект на пътната настилка ще бъдат икономически оценени и сравнени съгласно изискванията на Ръководството за проектиране на пътни настилки (Централна лаборатория по пътища и мостове, Изпълнителна Агенция Пътища, София, 2003).

Предполагаемият живот на материалите и демонстрираният коефициент на безопасност се определят за всички варианти на проект на настилката.

Предложената настилка ще бъде изследвана и за устойчивост на замръзване, якост на опън на слоевете, срязване на пътното платно. Използването на полимер-модифициран битум ще бъде в съответствие с изискванията на част 5000 от Техническата спецификация на АПИ. Когато е необходимо, слой от материал тип А следва да бъде посочен под настилката.

4.3 Пътни възли

Пътните възли по Лот 3 предварително са условно разположени и трябва да осигурят достъп до съществуващия път Е79 по коридора. Броят и точното им местоположение зависят от избрания вариант и ще бъдат потвърдени от проектанта, който ще изпълни идейния проект. Проектантът на идейния проект може да предложи допълнителни пътни възли, ако счете това за необходимо.

Възможните пътни възли, определени от Възложителя, са както следва:

- ☐ Пътен възел „Железница” при км 369+300;

- Пътен възел „Симитли” при км 374+100;
- Пътен възел „Кресна” при км 397+200;
- Пътен възел „Сандански – Север” при км 415+500;
- Пътен възел „Крупник” при км 381+108.

Два допълнителни пътни възела – един във всеки край на проекта- ще бъдат изградени като част от Лот 2 и Лот 4.

Проектантът на идейния проект трябва да предвиди обръщане на посоката на движение при пътните възли, въз основа на актуални данни за трафика и факторите за увеличаването му, осигурени от Възложителя. Ако такива данни за трафика не са налични, проектантът трябва да извърши преброяване и проучване на трафика. Въз основа на прогнозите за трафика проектантът на идейния проект трябва да предложи и обоснове подходящи конфигурации и разположение на пътните възли. Поне две алтернативи следва да бъдат подготвени за всеки един пътен възел.

4.4 Пътни пресичания

Точките на пресичане с други пътища предварително са условно определени, за да се осигури местен достъп между районите в близост до магистралата. Броят и точното им местоположение зависят от избраното и трасе трябва да бъдат потвърдени от проектанта на идейния проект. Проектантът може да предложи допълнителни пресичания, ако счете това за необходимо.

4.5 Геология и хидрология

Геоложките и хидроложки проучвания, изготвени от проектанта на идейния проект, трябва да дават възможност за определянето на:

- скатове на насипите и изкопите;
- методите за фундиране на съоръженията;
- нестабилни зони – свлачища, срутища, сипеи, блата и др.

Проучванията се съсредоточават върху определяне на склоновете на насипи и изкопи, както и идентифициране на нестабилните зони. Необходимите проби на място ще бъдат извършени от проектанта на идейния проект. Геоложки изображения и други лесно достъпни данни могат да бъдат използвани, но само като допълнителен източник на информация.

Като резултат от проучванията, следната информация ще бъде налична:

- видове почви и имената им;
- скатове на изкопите и насипите по трасето на всяка алтернатива;
- необходимостта за допълнителни проучвания в нестабилните зони.

С оглед определянето на вида на фундаментите на съоръженията, следва да се направят достатъчно проби на място.

Нестабилните зони (свлачища, срутища, сипеи, блата и др.) ще бъдат локализирани и определени за по-нататъшно изследване.

4.6 Съоръжения

Разположението и отворите за основните пътни съоръжения ще бъдат определени от проектанта на идейния проект. Проектите трябва да съответстват на терена, трасето и нивелетите на всички подходи. Височината на надлезите/подлезите трябва да гарантира 5 м габарит.

За изясняване на максималните отточни водни количества при големите пътни съоръжения над реки и канали, е задължително разработването на отделно инженерно-хидроложко проучване, което да обхваща всички елементи оказващи влияние върху оттока на реката, и по-точно:

- ☐ орохидрографията;
- ☐ климатичните и хидроложки данни.

Хидравличното оразмеряване на отворите на мостовете трябва да докаже, че:

- ☐ посредством проектното решение за съответното съоръжение светлата височина между най-ниската точка на долния ръб на връхната конструкция и нивото на високите води е в рамките на изискваната стойност от „Норми за проектиране на пътни и железопътни мостове и водостоци” при съответното обезпечение, посочено в същия документ;
- ☐ се скоростта на водата е такава, че не се допуска подмиване или изравяне.

За целите на фундирането на големите съоръжения трябва да бъдат определени лабораторно и доказани изчислителните и нормативните стойности на следните основни физикомеханични показатели и деформационни свойства на почвите при всяка опора или ламела на подпорна или укрепителна стена:

- ☐ обемна плътност;
- ☐ обемна плътност на скелета;
- ☐ естествено водно съдържание;
- ☐ якост на срязване;
- ☐ кохезия;
- ☐ ъгъл на вътрешно триене;
- ☐ допустимо натоварване на земната основа;
- ☐ модул на обща деформация.

Да се проучи евентуалното наличие на подземни комуникации в зоните на съоръженията. Ако такива съществуват, конструирането на съоръженията да се съобрази с тях или да се извършат съгласувания за изместването им с ведомствата, на които принадлежат, като се предложат проекти за изместването им.

Предложените вариантни решения да съдържат ситуация, надлъжен разрез, напречен разрез с изглед към стълба (устоя), количествени сметки по окрупнени показатели и стойност за всяко съоръжение

4.7 Отводняване и водостоци

Необходимо е да се изготви идеен проект за отводняването на трасето на автомагистралата, страничните пътища и пътните възли. Тук трябва да са включени всички препоръки, представени в хода на консултациите със съответните експлоатационни дружества.

Хидравлично оразмеряване на отводнителните съоръжения (водостоци, канавки, пресичания на канализацията и др.) следва да бъде изготвено. Проектът следва да бъде изготвен в съответствие с Ръководство за оразмеряване на водостоци (ГУП, 1998) за 1% сигурност.

4.8 Пътни принадлежности

Трасето, което ще бъде определено от проектанта на идейния проект, ще включва указания за следното:

- ☐ ограждения;
- ☐ осветление в участъка на пътните възли и тунели (включително вариантни решения, маршрути на кабелната мрежа и включването им в парцеларния план);
- ☐ знаци;
- ☐ маркировка;
- ☐ предпазна ограда;
- ☐ шумозаглушителни панели и прегради за опазване на околната среда;
- ☐ ИТС и системи за наблюдение.

4.9 Зони за почивка и обслужване

Подходящи зони за почивка и оказване на помощ трябва да бъдат предвидени на всеки 15 до 20 км. До тези зони трябва има достъп от двете страни на автомагистралата и трябва да бъдат включени в парцеларния план.

4.10 Комуникации и инфраструктура на трети страни

Проектантът на идейния проект трябва да извърши щателно проучване на всички мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура, в рамките на или в близост до (и потенциално засегнати от) проектното решение. Това трябва да се основава на предварително получени данни от съответните собственици на инженерни мрежи (по отделно за областите Перник, Кюстендил и Благоевград).

Ще бъдат предложени възможни решения за защитата, опазването или отклоняването на съответните мрежи и съоръжения. Този процес трябва да включва консултации със съответните собственици на инфраструктурата и/или

отговорни органи. Проектантът на идейния проект трябва да получи одобрението на съответните трети страни за решенията в идейния проект за инженерните мрежи.

Засегнатите трети страни ще бъдат предварително уведомени за алтернативните трасета, с цел определяне на засегнатите мрежи и съоръжения и предвиждане на корекции, ако това е необходимо. Проектантът на идейния проект трябва ясно да определи местата и размерите на инженерните мрежи и да изготви оценка на разходите, за да може да се направи сравнение на вариантите.

4.11 Парцеларни планове

Отделен пакет от документи, съдържащи парцеларните планове, следва да бъде изготвен (план за елементите на техническата инфраструктурна мрежа извън урбанизираните територии), в съответствие с Наредба № 8 за обхвата и съдържанието на схемите и планове за устройство на територията.

Парцеларният план следва да обхваща целия обект, включително всички свързани с него съоръжения, както и мрежите и съоръженията на техническата инфраструктура, принадлежащи на трети страни, предвидени за преместване.

Специфични изисквания за съдържанието и подготовката на парцеларните планове са представени в *Приложение Б*.

4.12 Поддръжане на инфраструктурата

Необходимо е да бъде разгледано разположението на зоните за осигуряване на поддръжка на автомагистралата от всяка страна на автомагистралата. Първоначалните изисквания са за две такива зони, приблизително в средата на Лот 3.1 и Лот 3.3.

Проучването трябва да разглежда и да включва оценка на възможните места за създаването на център за контрол на трафика, който да контролира целия движението по автомагистрала „Струма“. При възможност да се търси интегрираност между центъра за контрол на трафика и центъра (или центровете) за управление на тунела.

4.13 Пътна безопасност

Последователността и хомогенността на трасето трябва да бъдат изследвани, за да се гарантира безопасността на движението. Вариантите на пътните възли ще бъдат разгледани от гледна точка на сигурността.

4.14 Техническа спецификация

В процеса на работа проектантът на идейния проект ще се съобрази с изискванията на Техническата спецификация на АПИ. Всички изисквания за материали или технология в чертежите, забележките и таблиците следва да са отнесени към съответните клаузи в Техническата спецификация.

Ако се наложи да бъдат определени допълнителни материали или типове работи, които не са описани в Техническата спецификация, проектантът ще изготви и предложи на Възложителя съответните допълнителни клаузи, с които

техническата спецификация да бъде допълнена. Те следва да са подробни, с описание на строителните работи, изисквания към качеството и конструктивните методи, параметрите за контрол и метода на измерване.

5 Изисквания по част „Тунелна”

5.1 Преглед на наличните проучвания и оглед на строителната площадка

Проучването ще включва преглед на всички съществуващи документи, включително въздушни снимки, топографски карти, геоложки карти и доклади, информация за подпочвени води и др. Целта на проучването е да се потвърди приложимостта на известните варианти на трасето, и да се предостави информация за последващия оглед на терена. Ако няма налични сателитни изображения на терена, необходимо е такива да се поръчат.

5.2 Доклад за избор на вариант и чертежи

Въз основа на информацията, идентифицирана в проучването по документи, вариантите включени в краткия списък трябва да бъдат изготвени в подходящ мащаб (например 1:10000 хоризонтален, с подходящо увеличен вертикален мащаб), като се вземе предвид топографията, геоложките дадености, съществуващите препятствия, и стандартите за проектиране на автомагистрали. Информацията трябва да бъде оценена спрямо критериите за подбор, които се определят от проектанта на идейния проект в сътрудничество с Възложителя. На този етап трасето трябва да се покаже като коридори (например коридор с ширина от 50 м, а не една единствена линия).

5.3 Техническа спецификация на геоложки проучвания

Техническата спецификация на всички необходими допълнителни геотехнически проучвания, включително и сондажи, вземане на проби, геофизични изследвания, лабораторни изпитвания и т.н. Тези изисквания трябва да бъдат основани на констатациите от проучването по документи, както и да бъдат насочени към характеризиране на скалната маса, включително информация за фугите и всички открити разломни зони. Особено внимание трябва да се обърне на предложените местоположения на тунелните портали.

В идеалния случай, сондажите ще бъдат извършени приблизително на всеки 500 м по протежение трасето, в допълнение към наклонените сондажи, за да се прецени характерът и размерът на разломните зони. Всеки сондаж трябва да премине със сигурност най-ниската установена точка на тунела в кривата (по възможност, няколко диаметъра по-надолу). В допълнение към сондажите, които са на еднакво разстояние, възможно е да се наложи извършването на допълнителни такива, за да се потвърди наличието и размера на геоложките характеристики, идентифицирани при проучването по документи.

Необходимо е да се обмисли как най-добрата информация може да бъде събрана, като същевременно се вземе предвид трудният достъп до отдалечените райони. Всички сондажи трябва да бъдат с ротационна сърцевина, с непрекъснато ядро, и да бъдат запазени за регистрация и за проверка. За събиране на информация за прекъсвания в скалата е необходимо е да се използва инструмент за акустичен сигнал.

Където е необходимо трябва да се вземат предвид геофизичните характеристики за да се идентифицират разломите на нивото на тунела. При сеизмичното отражение може да се събере повече информация, отколкото при сеизмичната рефракция. При геофизическите характеристики трябва да се корелира броят на сондажите. Изследването на терена трябва, също така, да включва определяне на нивата на подземните води, ако това е възможно.

Предвижда се, че макар проектантът да специфицира геоложките проучвания, те то ще бъдат поръчани от Възложителя. Предвижда се проучванията да бъдат възложени в ранната фаза на концептуалното проектиране, така че да бъдат готови най-късно в крайната фаза на изготвяне на идейния проект и да бъдат включени в референтния проект и прилежащия геоложки доклад.

5.4 Техническа спецификация на геодезически проучвания

Ако е идентифицирана допълнителна топографска информация, това следва да бъде посочено по време на етапа на развитие на концепцията на проекта.

5.5 Идентификация на рисковете

Проектантът изготвя регистър за идентифициране на рисковете на областите на несигурност, които биха могли да повлияят на успеха на проекта от гледна точка на проектирането и строителството.

5.6 Геотехническо проучване

Това проучване трябва да предостави тълкуване на констатациите от изследването на терена, с определение на съответните проектни параметри за тунелите и свързаната с тях инфраструктура. В допълнение проучването трябва да включва информация, свързана с устойчивостта на терена на местата на отворите, и специфично за всеки обект сеизмично проучване и оценка, за да предостави практически насоки за оценка и управление на риска, свързан с потенциалната опасност от земетръс и разлом по активни геоложки разломи.

5.7 Стратегия за пожарогасене

Доклад на високо ниво трябва да бъде изготвен, като се представи цялостната стратегия за пожарна и здравна безопасност, която ще се използва като основа за последващ проект.

Тук се включват планове за безопасност и аварийни процедури. Това може да включва проактивни, превантивни и корективни мерки, като например:

- ☐ еднопосочен трафик, което означава, че челните сблъсъци са почти невъзможни и един от важните фактори за вероятност за катастрофа се намалява до нула (проактивна мярка);
- ☐ обратима надлъжна вентилация в тунела. (превантивна мярка),
- ☐ системи за пожароизвестяване (корективна мярка),
- ☐ аварийни преминавания на всеки 250 м (корективна мярка).

5.8 Трасе

Уточняване на предпочитаното трасе в зависимост от всички нови данни (особено геоложките данни), които са идентифицирани. Чертежи в план и профил трябва да бъдат изготвени за новото трасе в мащаб 1:2500 (хоризонтално), като трасето е посочено с точност до 1 м.

Разположението на порталните съоръжения, включително съображенията от архитектурна гледна точка. Порталът служи като начало и край на тунела и неговото местоположение и конфигурация изискват внимателно планиране, за да интегрират тунела в заобикалящата го среда.

5.9 Вентилация

Спецификация на изискванията за вентилацията и оборудването, включително шахти, ако е необходимо. Изискванията за вентилацията се определят въз основа на обема на трафика и дължината на тунела и общите варианти включват:

- ☐ естествена вентилация - движението на въздуха се контролира от метеорологичните условия и пътния поток,
- ☐ надлъжна вентилация - подобна на естествената вентилация с добавени механични вентилатори,
- ☐ полу-напречна вентилация – използва механични вентилатори за придвижване на въздуха, но не използва самите очертания на пътното платно за канализиране на въздушния поток. Отделен слой или канал се добавя над или под тунела с димоотводи които позволяват равномерното разпределение на въздуха в или извън тунела;
- ☐ пълна напречна вентилация - използва същите компоненти като полу-напречната вентилация, но включва подаване на въздух и отвеждане на въздуха заедно през една и съща дължина на тунела. Този метод се използва предимно за по-дълги тунели, където има големи обеми въздух, които трябва да бъдат обменяни или за тунели с натоварен трафик, при които има силно замърсяване на въздуха.

5.10 Механични и електрически инсталации

Проектът на механичните и електрическите инсталации следва да включва (но без да се ограничава до) захранващи кабели с ВН, комутационна апаратура с НН, осветление, канализация, пожарни кранове, SCADA, оптични кабели и системи за сигнализация/комуникация. Тези данни се предоставят с ниво на подробности подходящо за:

- ☐ потвърждаване на размерите на тунела (оразмеряване),
- ☐ демонстриране, че системите са напълно интегрирани, на местата където това е необходимо,
- ☐ за целите на изчислението на разходите.

5.11 Съоръжения

Проектирането на всички съоръжения, включително всички тунели и напречни проходи, трябва да бъде достатъчно подробно, за да се потвърдят габаритите, количествата на материалите (включително армировка) и възможностите за изграждане. Всички изчисления трябва да бъдат в съответствие с действащите местни стандарти (ако е приложимо) или Еврокодовете.

5.12 Оразмеряване

Потвърждаване на размера на тунелите (напречно сечение), като се вземат предвид изискванията на съответните норми и стандарти, размерите на превозните средства, изискванията за механичните и електрически инсталации/вентилационни изисквания и др.

5.13 Стратегия за изпълнение на строителните работи

Стратегията за изпълнение на строителните работи трябва да включва, но без да се ограничава до:

- ☐ площадки за прокопаване на тунела и елементи на изграждането;
- ☐ логистика на строителството;
- ☐ депониране на земни маси;
- ☐ движение на транспортните средства за строителните работи и подстъпи.

Целта на тази разработка е да покаже, че проектът може да бъде реализиран, да предостави информация за екологична оценка и да предостави информация за устойчивостта.

5.14 Опазване на околната среда

Проектантът на идейния проект ще предоставя данни за оценки на въздействието върху околната среда, изготвяни от други консултанти в Сътрудничество с НКСИП, АПИ и МОСВ. Чрез Възложителя, проектантът на идейния проект ще получава информация за допустимостта на техническите решения, които предлага, от гледна точка на опазване на околната среда.

5.15 Базов геоложки доклад

Изготвянето на базовия геоложки доклад (БГД) ще изисква преглед и оценка на фактическата геотехническа информация като съществуващите изследвания и статистически данни, предоставени от отделен консултант. Целта на БГД е да оформи геотехническите изследвания и предишен опит в ясни описания на очакваните условия под повърхността, които участниците могат да използват и на които могат да се позовават. Типичният резултат от БГД включва свойствата на земната почва/скалния материал, класификация на земните почви и описание на режима на подземните води.

БГД формира част от договорните документи и формира основата на компенсаторните събития/искове по договора за строителство. Той фактически

определя какво е и не е включено в цената и това формира основата за определяне на риска между възложителя и изпълнителя.

5.16 Изисквания за експлоатация и поддръжка

Изискванията за експлоатация и поддръжка през определената по проект продължителност на проекта. Изискванията обикновено включват видеонаблюдение, измиване на тунела, промиване на каналите, почистване на сняг/лед, инспекция на пожарогасителите/хидрантите, проверка на работата на вентилаторите за всички скорости и почистване, и подмяна на въздушните филтри.

5.17 Изисквания към проекта

Проектна спецификация на техническите изисквания - геометрия, напречни сечения, товари, и т.н., които ще трябва да бъдат изпълнени при проектиране на тунела. Например, техническите изисквания ще се ръководят от условията на терена (геометрия), конфигурация на платната и дължината на тунела (напречно сечение) и устойчивостта при пожар на покритието на тунела. Основните изисквания за геометрията (например наклон, надвишение, отвес и др.) трябва да бъдат взети от съответните кодове, стандарти и насоки.

5.18 Техническа спецификация за тунелни работи

Тази част би могло да се основава на призната стандартна техническа спецификация, като например техническата спецификация на общността на британските тунелни инженери, но трябва да бъде променена, за да отговаря на конкретните изисквания на проекта, местната практика и др.

5.19 Оценка на риска

Проектантът на идейния проект ще изготви оценка на риска в съответствие с изискванията на Директива на ЕО 2004/54.

6 Приложими стандарти

6.1 Въведение

В настоящият раздел са изброени основните приложими стандарти за проектиране, норми и други изисквания. И други нормативни документи може да бъдат приложими, като идентифицирането им е отговорност на проектанта.

Ако по време на проектирането настъпят промени в съответните стандарти, те трябва да бъдат надлежно взети под внимание и съобразени в проекта, след предварително съгласуване и одобряване от страна на Възложителя.

6.2 Проект за част „Пътна”

Съответните стандарти и изисквания към пътното проектиране са изброени по-долу:

- Наредба №1 от 26.05.2000 г. за проектиране на пътища и приложенията към нея – Части 1, 2, 3 и 4, ДВ 47 / 09.06.2000, изм. ДВ 102 / 20.12.2005;
- Наредба №2 за планиране и проектиране на комуникационно - транспортните системи на урбанизираните територии, ДВ 86 / 01.10.2004 г., изм. ДВ 93 / 2004;
- Техническа документация за напречни профили на пътища, ГУП 1999 г.;
- Наредба №1 от 17 януари 2001 г. за организиране на движението по пътищата, ДВ 13 / 10.02.2001;
- Наредба № 2 от 17 януари 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, МРРБ ДВ 13 / 10.02.2001, изм. ДВ 18 / 05.03.2004;
- Наредба № 3 от 16 август 2010 г. за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците;
- Наредба № 17 от 23 юли 2001 г. за регулиране на движението по пътищата със светлинни сигнали, МРРБ ДВ 72 / 17.08.2001, изм. ДВ 18 / 05.03.2004
- Наредба № 18 от 23 юли 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, МРРБ ДВ 73 / 21.08.2001, изм. ДВ 18 / 05.03.2004 и ДВ 109 / 14.12.2004;
- Технически изисквания при изпълнение на пътни знаци и указателни табели от светлоотразителни материали, АПИ 2010 г.;
- Инструкция за определяне отворите на пътните водостоци, ГУП 1998 г.
- Указания за хидравлично оразмеряване и техническа документация за облицовка на пътни окопи, ГУП 1997 г.;
- Наредба № 8 за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове (раздел IV Парцеларен план);

- Указания за изискванията при успоредно разположение на ж.п. линии и автомобилни пътища, 1980 г.;
- Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа, АПИ 2010 г.
- Ръководство за оразмеряване на асфалтови настилки, ЦЛПМ-ИАП 2003 г.;
- Техническа спецификация за изпълнение на нови пътища – последната налична актуализирана версия в АПИ;
- Списък на републиканските пътища, утвърден с решение № 884 / 29.12.2002 г. на МС;
- Указания за километриране на пътищата в Република България, ИАП 2003 г.

6.3 Проект на част „Тунелна”

По-долу са посочени приложимите стандарти за тунели.

Безопасност, пожарна безопасност и вентилация

- Директива 2004/54/ЕО – „Минимални изисквания за безопасност за тунели от Транс-европейската пътна мрежа”;
- АНПБ 502 – „Стандарт за тунели, мостове и други автомагистрала с ограничен достъп” – (Асоциация за национална противопожарна безопасност, САЩ);
- РАБТ – „Насоки за оборудване и експлоатация на пътни тунели” (Германия);
- АСТРА - „Насоки за вентилация на пътни тунели” (Швейцария);
- РВС.9.282 Стандарт (Австрия).

Проектиране

- БД 78/99 Проектиране на пътни тунели;
- Еврокодове;
- Български стандарти;
- Норми за проектиране на пътни и железопътни тунели, 1998.

6.4 Проектиране на съоръжения

- Норми за проектиране на плоско фундиране, БСА 10/86;
- Норми за проектиране на подпорни стени, БСА 10/86;
- Норми за проектиране на пилотно фундиране, БСА 3/1981;
- Регламент № 1 от 09.10.1996 за проектиране на плоско фундиране;

- Временен правилник за проектиране на бетонни и стоманобетонни пътни мостове, 1973;
- Норми за проектиране на пътни и железопътни мостове и водостоци: Част I – Основни положения; Комисия по регионално и градско планиране на Министерство на транспорта, 1989;
- БДС 1050-89 Натоварвания подвижни вертикални за изчисляване на пътни мостове;
- Наредба № 3 от 21 Юли 2004 проектиране на конструкциите на строежите и за въздействията върху тях;
- Наредба № 2 от 23.07.2007 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земеръсни райони;
- Регламент за изменение на Наредба № 2 от 23.07.2007 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земеръсни райони;
- DIN 4227 за елементи от предварително напрегнат бетон;
- Изменение 5 на нормите за проектиране на бетонни и стоманобетонни конструкции (обн., ДВ, бр. 17 от 1987 г., Изменение 2 - ДВ, бр. 17 от 1993 г., Изменение 3, ДВ, бр. 3 от 1996 г.; Изменение 4, ДВ, бр. 49 от 1999 г.);
- Норми за проектиране на стоманени конструкции, от брошура на Съвета за териториално и селищно устройство, строителство и архитектура (СТСУСА) / 1987;
- Норми за проектиране на стоманени конструкции от тънкостенни стоманени профили, В сила от 01.07.1990;
- Наредба № 12 от 2001 г. за проектиране на геозащитни строежи, сгради и съоръжения в свлачищни райони.

6.5 Други приложими документи

Независимо от посочените в настоящия документ нормативни документи отговорност на проектанта на идейния проект е да гарантира, че всички приложими изисквания и стандарти са спазени.

7 Докладване и резултати

7.1 Общи изисквания

Резултатът от работа на проектанта на идейния проект ще бъде под формата на доклади, обяснителни записки, чертежи, таблици, съгласувателни писма от трети лица и други.

Всички документи се представят на български език, освен ако в договора не е посочено друго. Работните документи, като таблици и други резултати, генерирани от софтуерни продукти могат да бъдат представени на английски език. Въпреки това, Възложителят може да изиска някои от тези документи, или части от тях, да бъдат преведени на български език.

7.2 Комуникация и срещи

Цялата комуникация между страните, която може да има договорно значение или може да доведе до съществени изменения в крайния продукт, представен от Консултанта, следва да бъде в писмена форма, по начина, по който в договора са посочени официалните комуникационни канали.

Редовни срещи за напредъка ще се провеждат на всеки 3 седмици. Тези срещи ще бъдат протоколирани от Консултанта. Протоколите от срещите се считат за запис на устни изявления и не представляват официална комуникация. Всички инструкции и уведомления следва да бъдат потвърдени в писмен вид.

Непланирани срещи могат да се провеждат при поискване на някоя от страните..

Където в настоящия документ се говори за одобрение от страна на Възложителя или предложение към Възложителя, това означава, че Консултантът ще търси предварителното одобрение на Възложителя по съответния въпрос, независимо дали той е част от документ, който е предмет на одобрение от страна на Възложителя.

7.3 Одобряване на документи

Всички доклади, споменати в този документ с изключение на месечните доклади са обект на официално одобрение от Възложителя.

Ако Възложителят не успее да одобри или отхвърли даден документ в рамките на определеното време, то документът се счита за одобрен. Времето за одобрение/отхвърляне на ревизиран документ е същото като времето за първо разглеждане. Възложителят следва да определи разумен срок за отстраняване на забележките по отхвърлените документи. Този срок не може да е по-кратък от 5 календарни дни, освен ако не е договорено друго между страните.

Възложителят може да одобрява документи условно, като определи необходимите подобрения и разумен срок за изпълнението им. Писмото за условно одобрение ще се счита за част от съответния одобрен документ.

Валидни са следните срокове за одобрение/отхвърляне на документи:

Доклад	Време за одобряване/отхвърляне
Встъпителен доклад	1 седмица
Окончателен доклад за проекта	2 седмици
Доклад за концептуалния проект за част „Пътна”	3 седмици
Доклад за идейния проект за част „Пътна”	3 седмици
Доклад за референтния проект за част „Пътна”	2 седмици
Доклад за концептуалния проект по част „Тунелна”	3 седмици
Доклад за идейния проект по част „Тунелна”	3 седмици
Доклад за референтния проект по част „Тунелна”	2 седмици

Времето за одобрение/отхвърляне на всички останали документи, споменати в настоящия документ, но неспоменати по-горе, е 2 седмици от получаването им.

7.4 Доклади

Административни доклади

☐ Встъпителен доклад

В рамките на 5 седмици от началната дата Консултантът ще представи Встъпителен доклад, представящ организацията му за изпълнение на услугите и работна програма, обхващаща всички планирани дейности и датите на предаване на докладите по част „Тунелна”, както и идентифицираните рискове.

☐ Месечни доклади

Консултантът ще представя месечните доклади в първия работен ден на всеки месец, започвайки от месеца след подаване на Встъпителния доклад. Докладите ще включват информация за напредъка спрямо планирания напредък, мобилизацията на екипа на Консултанта, планираните дейности за съответния месец, възникнали проблеми и всякаква друга информация, за която Възложителят е нужно да бъде информиран.

☐ Окончателен доклад за проекта

Две седмици преди крайния срок, Консултантът трябва да представи своя окончателен доклад. Докладът обобщава резултатите от работата на Консултанта, предоставя препоръки за по-нататъшното развитие на проекта и коментари за всички неразрешени проектни и административни въпроси.

Доклади по част „Пътна”

☐ Доклад за концептуален проект

Докладът ще включва всички чертежи, записки и таблици, които представят изследваните варианти – чертежи и схеми на трасетата, схеми на пътните възли и съоръженията и др. Докладът ще съдържа описание на приложената мултикритерийна рамка и сравнение на вариантите.

□ Доклад за идеен проект

Докладът ще включва всички чертежи, записки и таблици които съставляват проекта – чертежи и планове на избраното трасе, проекти на пътните възли, съоръжения, комуникации и др. (Точното съдържание на проекта е специфицирано по-нататък.).

Да бъде включен геоложки доклад за фаза идеен проект. Парцеларните планове ще бъдат представени като приложение към доклада. Съгласувателните писма, издадени от собствениците на инженерните мрежи, ще бъдат приложени към доклада.

□ Доклад за референтен проект

Докладът ще включва всички чертежи, записки и таблици, които е нужно да се включат в тръжната документация (или документации) за проектиране и строителство.

Ще бъдат включени и допълненията към техническата спецификация (ако такива са необходими).

Доклади по част „Тунелна“:

Проектът по част „Тунелна“ е разделен на същите фази, както проекта по част „Пътна“. За завършване на всяка фаза от проектанта се очаква да предаде доклад, включващ всички резултати от работата. Поради сложността на тунелния проект в рамките на всяка фаза са дефинирани доклади по конкретни въпроси, които в края на фазата се обобщават и предават като част от цялостен доклад. Тези доклади не подлежат на отделно одобрение от страна на Възложителя, а се одобряват като част от доклада за приключване на съответната фаза на проектиране.

Концептуален проект

Следните доклади се изискват като част от фазата на концептуалното проектиране:

- Доклад от проучване на наличната документация за проекта (съгласно раздел 5.1);
- Доклад за избор на вариант и чертежи (съгласно раздел 5.2.; всички чертежи, изчисления, таблици и пр., ще бъдат включени като приложения; чертежите на нивелетата следва да са в М 1:2500 по хоризонтална скала и в подходящ мащаб по вертикална скала);
- Техническа спецификация на геоложките проучвания (съгласно раздел 5.3);
- Спецификация на топографските проучвания (ако е необходимо);

- Регистър на риска – регистърът на риска ще документира вероятността и тежестта на всички идентифицирани рискове по скала от 1 до 5;
- Актуализирана оценка на строителните разходи на разглежданите варианти по окупирани показатели.

Докладите се предават поетапно по време на фазата, като накрая се обобщават в един цялостен доклад.

Идеен проект

Следните доклади се изискват като част от фазата на идейното проектиране:

- Геотехнически тълкувателен доклад (съгласно раздел 5.6);
- Доклад за противопожарна безопасност (съгласно раздел 5.7);
- Обобщен доклад за идейния проект – обобщеният доклад за идейния проект следва да опише процеса на проектиране и предпочетеното решение като резултат от този процес. Докладът следва да включва минимум следните раздели:
 - Трасе (съгласно раздел 5.8);
 - Вентилация (съгласно раздел 5.9);
 - Механични и електрически инсталации (5.10);
 - Съоръжения (5.11);
 - Оразмеряване на геометричните елементи (5.12);
 - Стратегия за изпълнение на строителните работи (5.13);
 - Опазване на околната среда (5.14).

Всички чертежи, изчисления и др., ще бъдат включени като приложения към основния доклад.

- Регистър на риска – регистърът на риска следва да документира вероятността и тежестта на всички идентифицирани рискове по скала от 1 до 5;
- Подробна оценка на разходите, отразяваща проекта на избрания вариант.

Докладите се предават поетапно по време на фазата, като накрая се обобщават в един цялостен доклад.

Референтен проект

Следните доклади се изискват като част от фазата на референтното проектиране:

- Основен геотехнически доклад (съгласно раздел 5.15);
- Изисквания за експлоатация и поддръжка (съгласно раздел 5.16);
- Изисквания към проекта (съгласно раздел 5.17);
- Техническа спецификация за тунелни работи (съгласно раздел 5.18);

- Чертежи към референтния проект.

Докладите се предават поетапно по време на фазата, като накрая се обобщават в един цялостен доклад.

Документацията на референтния проект не трябва да включва изчисления, предишни доклади по проекта или геотехнически проучвания. Тя трябва да включва само фактическа информация, свързана с проекта на изпълнителя и цената (например геотехнически фактически доклад, сондажни дневници, проектни чертежи и диаграми и др.)

7.5 График на предаване на проектните документи

Времето за приключване е 18 месеца (81 седмици). Документите ще бъдат предавани на Възложителя както следва:

Документи	Седмица	Ден
Встъпителен доклад	5	29
Месечни доклади	-	-
Окончателен доклад	79	547
Проект за доклад за концептуален проект по част Пътна	14	92
Доклад за концептуален проект по част Пътна	18	120
Проект за доклад за идейния проект по част Пътна	36	246
Доклад за идейния проект по част Пътна	40	274
Доклад за референтния проект по част Пътна	45	309
Проект за доклад за концептуален проект по част Тунели	24	162
Доклад за концептуален проект по част Тунели	28	190
Проект за доклад за идейния проект по част Тунели	60	414
Доклад за идейния проект по част Тунели	64	442
Доклад за референтния проект по част Тунели	77	533

7.6 Проектни документи по част „Пътна”

Чертежи

Представените чертежи трябва да включват:

- Ситуации и надлъжни профили в М 1:2000;
- Напречни профили в М 1:400 или 1:200;
- Пътни възли в М 1:500;
- Типови напречни профили / стандартни детайли, най-малко в М 1:50;
- Геоложки планове и разреди;

- ☐ Съоръжения – планове, разреза, фундаменти и детайли в подходящи мащаби;
- ☐ Дренажни планове в М 1:2000;
- ☐ Планове на инженерни мрежи в М 1:2000.
- ☐ Площадки за отдиш.

Таблицы

Таблицы – изчисленията за трасето на автомагистралата в план и профил, координати за трасирането на нивелетата за всяка точка от оста и платното и данни за трафика.

7.7 Проектни документи по част „Тунелна”

Резултатите са необходими за подробни заключения от посочените по-горе, включително доклади, чертежи и основни количества, както следва:

- ☐ Трасе и нивелета (идентифициране на тунелен коридор, основни строителни площадки, ограничения) в хоризонтален мащаб 1:2500 (при съответния увеличен вертикален мащаб).
- ☐ Напречни сечения на тунела в мащаб 1:50.
- ☐ Планове и напречни профили на участъците на вентилацията и шахтите в мащаб 1:50 (или както е приложимо).
- ☐ Планове, фасади и др. за съоръженията при порталите в мащаб 1:50.
- ☐ Местоположение и планове на зоните за поддръжка (схематични, за да се посочи необходимата площ).
- ☐ Местоположение и планове на вероятните площадки за депониране на земни маси, организация на трафика на строителната механизация и подстъпи и строителни елементи.
- ☐ Схеми на механични и електрически инсталации, както и цялата свързана с тях необходима инфраструктура, напр. ново електрозахранване, резервоари и др.
- ☐ Актуализирани прогнози за разходи и графици за различните сценарии за строителство.
- ☐ Актуализиран регистър на риска на проектанта.

7.8 Изисквания за представяне

Освен ако не е посочено друго, докладите и техните приложения (чертежи, таблицы и др.) се представят, както следва:

- ☐ 1 хартиен оригинал;
- ☐ 2 хартиени копия;

- ☐ 2 копия на цифров носител.

Предпочитаният размер на чертежите е А3. Доколкото е разумно, следва да се избягват чертежи с размери по-големи от А2. Всички текстове и цифри на чертежите трябва да бъдат с подходящ размер, който да позволява, когато се премине към формат А3, те да бъдат ясно и лесно четими.

Всички документи и таблици следва да са във формати, четими в MS Office, или PDF. Чертежите следва да бъдат представени като DWG или DXF файлове.

7.9 Екип на консултанта

Консултантът трябва да има достатъчно голям и квалифициран екип за доброто изпълнение на поръчката, включително и експерти с пълна проектантска правоспособност по съответните части на проекта.

Екипът на консултанта ще да се състои от следните водещи специалисти:

- ☐ Ръководител на екипа

Управлява цялостно проектния процес и координира изработването на различните части в съответствие с изискванията по договора и приложимите нормативни документи.

- ☐ Водещ тунелен проектант

Управлява проектния процес по част „Тунелна” в съответствие с изискванията по договора и приложимите нормативни документи.

- ☐ Водещ пътен проектант

Управлява проектния процес по част „Пътна” в съответствие с изискванията по договора и приложимите нормативни документи.

- ☐ Водещ проектант на съоръжения

Управлява проектния процес на пътните съоръжения в съответствие с изискванията по договора и приложимите нормативни документи.

- ☐ Водещ геолог

Управлява процеса на преглед, специфициране, тълкуване и използване на геоложки проучвания за целите на проекта и в съответствие с изискванията по договора и приложимите нормативни документи.

Проектантски екип, включва и необходимия брой експерти, притежаващи пълна проектантска правоспособност и опит в проектиране и строителство на пътища и тунели.

Приложение А – Решения по ОВОС



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

№ 1-1/2008 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) “Струма” (Долна Диканя – Кулата)” и пътните възли - за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590,62 по кафяв вариант; за участък М3 - от км 330+590,62 до км 361+000 по кафяв вариант, от км 361+000 до км 363+500 по вариант лилав пунктир и от км 363+500 до км 367+150 по оранжев вариант; за участък М4 – подучастък Благоевград – п.в. Крупник - от км 367+150 до км 373+000 по зелен вариант и от км 373+000 до км 381+108 по червен вариант; подучастък след п.в. Крупник – от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) по лилав (тунелен) вариант, подучастък до с. Долна Градешница – от 398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) по вариант кафяв пунктир; за участък М5 - от км 401+000 до км 404+500 по вариант лилав пунктир, от км 404+500 до км 408+000 по кафяв вариант, от км 408+000 до км 410+500 по вариант лилав пунктир, от км 410+500 до км 422+800 по зелен вариант и от км 422+800 до ГКПП Кулата по кафяв вариант

Възложител: Фонд “Републиканска пътна инфраструктура”
Седалище: гр.София 1000, пл.”Македония” № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Разглежданият участък от АМ”Струма”, започва при км 305+220 при с. Долна Диканя и завършва приблизително при км 439+000 при ГКПП “Кулата”. Общата дължина на отсечката е около 133-135 км (различна при различните варианти на трасе). Пътното трасе се развива в направление север-юг, като съвпада или е успоредно на съществуващия главен републикански път I-1 (Е79). Инвестиционното предложение

предвижда изграждане на четирилентово пътно платно с характерна за магистралите междинна разделителна ивица и ленти за аварийно спиране.

Отсечката от АМ „Струма“, предмет на инвестиционното предложение е разделена на следните участъци: М2 – пътен възел (ПВ) Долна Диканя – Дупница; М3 – Дупница – Благоевград; М4 – Благоевград – Кресна, с подучастъци Благоевград – с. Крупник и с. Крупник – с. Долна Градешница (в района на Кресненско дефиле); М5 – Кресна – ГКПП Кулата. За отделните участъци са разработени вариантни решения, както следва:

М2 е разработен в четири варианта: син от км 305+220 до км 326,890 (с дължина 21,67 км), минава успоредно (главно от западна страна) на съществуващия път I-1, предвижда тунел 680 m при с. Делян преди с. Дяково се слива с Червен вариант и свършва пред съществуващия пътен тунел на гр. Дупница; **червен** от км 305+220 до км 326+802 (с дължина 21,582 км), минава успоредно (главно от западна страна) на съществуващия път I-1, обхожда с. Долна Диканя от запад и с. Делян от изток, с. Дяково от изток, преди с. Дяково се слива със Син вариант и свършва пред съществуващия пътен тунел на гр. Дупница; **оранжев** от км 324+890 до км 328+807 (с дължина 3,900 км) отклонява се от Червен вариант при км 20+000 и обхожда Дупница от запад чрез тунел с дължина около 3,0 км, включва се към Зеления вариант от участъка М3 - в чертите на гр. Дупница, като избягва свлачищната зона, в която са изградени сега тунелите при Дупница и **кафяв** от км 305+220 до км 324+000 (с дължина 18,780 км), минава успоредно (главно от източна страна) на съществуващия път I-1, обхожда с. Долна Диканя от запад и с. Делян от изток, с. Дяково от изток и с. Блатино от запад.

М3 е разработен в три варианта: **зелен** от км 326+158 до км 366+852 (с дължина 40,694 км) преминава през Дупница, след това западно от с. Джерман, с. Усойка, с. Слатино, с. Мурсалево, гр. Кочериново, между с. Бяло поле и с. Рилци, като се включва в околоръстния път на Благоевград, варианта е развит по левия бряг на р. Джерман и главно от западната страна от съществуващия път I-1; **оранжев** от км 326+158 до км 366+852 (с дължина 40,694 км), като до км 332+467 съвпада изцяло с зелен вариант, а след него е развит изцяло по нов терен – в началото по десния бряг на р. Джерман до с. Бобошево, и вляво от р. Струма, като след с. Драгодан преминава по десния ѝ бряг, от км 336+400 до км 342+000 варианта е развит изцяло в сервитута на съществуващия газопровод; **Кафяв** от км 324+000 до км 366+500 (с дължина 42,5 км) оформя далечен обход на Дупница, като включва подвариант - кафяв пунктир, който избягва пресичането на жилищни зони до с. Бобошево и е проектиран по левия бряг на (сравнително близо до) р. Джерман. След Бобошево тангира западно по жп линията, преминава западно от с. Мурсалево по левия бряг на Струма включва няколко подварианта за обхождане на Благоевград. Един от подвариантите пресича вододайната зона южно от кв. “Струмско” на Благоевград. Всички подварианти се събират в края на М3 при км 366+500;

М4 е разработен в осем варианта: **Червен** - предвижда автомагистралния път да премине успоредно на р. Струма чрез удвояване на съществуващия път I-1 от Благоевград до Крупник. След Крупник е предложено магистралата да се помести в Кресненското дефиле, като се търси подходящо място чрез засичане в скатите на планината. Вариантът тангира по контура на природния резерват “Тисата”, като засяга само буферната му зона; **Зелен** - в началото започва с тунел, а след км. 371+000 се покрива напълно с червения вариант - до началото на Кресненското дефиле при с. Крупник. След Крупник вариантът влиза в серия от къси и средни тунели, вкл. и под западната част на резервата “Тисата”, не пресича коритото на река Струма, а само на по-големите ѝ западни

притоци, където се предвиждат излизания от тунелите и преминаване над тях с мостове; **Син** - предлага запазване на съществуващия I-1 и използването му, като се предвиждат изграждането на няколко моста и къси тунели; **Алтернативни варианти А и В (източно от Кресненското дефиле)** предвидено е преминаване по нов терен – източно от Кресненското дефиле с повишаване на нивелетата на пътя над 750 м. Включва прокарването на няколко тунела с голяма дължина, на големи мостове, на подпорни съоръжения и големи по обем изкопи и насипи; **Кафяв** - предвижда развитие на магистралата в участъка ѝ между Благоевград и Крупник по съществуващия път, но в началото с по-малък от зеления вариант тунел. След км 383+000 магистралата навлиза в Кресненското дефиле и се движи по реката. Предложени са подварианти, предвидени са навлизания към скатовете, много съоръжения, вкл. високи насипи и дълбоки изкопи; **Зелен** - алтернативен вариант с дължина 29,41 км, който се отнася само за частта от М4 в зоната на Кресненското дефиле между Крупник и Долна Градешница. Варианта предвижда изместване на трасето в посока около 4 km на изток спрямо дефилето изисква повишаване на нивелетата от 300м до 642,5 (респ. 645,0 m) в най-високата част от участъка и слизане на около 145 m в района на Долна Градешница. Предвид пресечения терен се предвижда почти непрекъсната редица от съоръжения – мостове и тунели (общо 18,29 km); **Зелен пунктир** – алтернативен вариант с дължина 31,32 km - премества трасето в източно с. Влахи, респ. източно от буферната зона на “Тисата” и не я засяга. Предвижда много съоръжения, вкл. дълги тунели и наднормени надлъжни наклони (обща дължина 19,9 km).

В допълнението на доклада за ОВОС за участък М4 в района на Кресненско дефиле са разгледани допълнително пътни подварианти – **син и лилав**. Тези варианти започват от км 382+000 (южно от Крупник) и покриват частично трасето на зеления вариант (предложен в основния доклад за ОВОС за доразработване) от началото на М4 до км 392+663. Развити са главно като тунели, които до км 393+300 са по идентична ситуация и нивелета, след което се разделят на двата подварианта. Синият подвариант включва два тунела с дължина съответно 11300 и 650м, като се включва в дирята на кафявия вариант при км 396+650 източно от гр. Кресна. Лилавия подвариант предвижда изграждане на един тунел с дължина 13300м, като при км 397+800 се включва към кафяв пунктир, западно от Кресна.

М5 е разработен в три варианта с подварианти: **Зелен** – от км 393+500 до км 439+176 (с дължина 45,676 км), като преминава източно от р.Струма, успоредно на съществуващия път. След км 16+000 до Сандански е проектиран в единен коридор с жп линията и съществуващия път I-1; **Червен** – от км 393+500 до км 440+395 (с дължина 46,895 км) - обхожда гр. Кресна от изток, след което преминава по западния бряг на р. Струма приблизително до гр. Сандански. От км 8+400 до км 13+500 и от км 14+600 до км 25+000 е разположен в сервитута на газопровода за Р Гърция. Представена е “червена алтернатива”, прехвърляща трасето след с. Ново Делчево през с. Припечене, пресича Струма, като в района на с. Марино поле червената алтернатива се слива с червения вариант; **Кафяв вариант** – от км 393+500 до км 440+500 (с дължина 57,00 км) - преминава с къс тунел под част от резервата “Тисата”. Излиза източно от Кресна (подвариант-пунктир пресича гр. Кресна и м. Моравска) Предложени са алтернативи по десния бряг на Струма след км 417+000, които предвиждат няколко пресичания на коритото на реката. На около 2 km пред границата вариантите се събират.

Различните варианти на трасе на АМ „Струма” засягат пряко или са в непосредствена близост до следните защитени зони: по Директива 92/43/ЕИО за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна - „Острица” с код BG 0001375, „Витоша” с код BG 0000113, „Конявска планина” с код BG 0000298, „Верила” с код BG

0000308 „Зона Скрино” с код BG 0001013, „Орановски пролом – Лешко” с код BG 0001022, „Кресна – Илинденци” с код BG 0000366, „Рупите-Струмешница” с код BG 0001023, „Среден Пирин – Алиботуш” с код BG 0001028 и по Директива 79/409/ЕИО за опазване на дивите птици – „Бобошево” с код BG 0002107, „Кочериново” с код BG 0002099, „Кресна” с код BG 0002003 и „Рупите Струмешница” с код BG 0002098.

Някои от разгледаните варианти на трасе засягат или минават в непосредствена близост до защитени територии и буферните им зони, както следва: резерват „Тисата”, защитена местност „Моравска”, природна забележителност „Момина скала”.

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. Заключението 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, като изграждането на АМ „Струма” между Долна Диканя и ГКПП Кулата е екологически допустимо, ако се направи целесъобразна комбинация от предложените варианти, което няма да доведе до негативни въздействия върху компонентите на околната среда.
2. При избора на трасе на АМ „Струма” са използвани критерии, с които се цели осигуряването на: алтернативен на магистралата първокласен път; ненарушаване и неналагане изместване трасетата на съществуващите комуникации – ж.п. линия, газопровод; заобикаляне на населените пунктове; недопускане на наднормени замърсявания на въздуха и влошаване на акустичната обстановка; ненарушаване на вододайни зони и неунищожаване на водоизточници (вкл. на минерални води); незасягане на защитени зони; минимално засягане на качествени земеделски земи и територии с доказани природни богатства; възможности за обвързване с наличната и проектна транспортна инфраструктура.
3. Въз основа на изложената информация в доклада по чл. 34 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* и използваните критерии за степента на въздействие на инвестиционното предложение върху защитени зони, реализацията на предложението може да бъде одобрена, тъй като:
 - 3.1 Като приложение към доклада (въз основа на писмени указания от МОСВ) е представен доклад за оценка на съвместимостта с предмета и целите на опазване в защитените зони намиращи се в близост или засягащи се от инвестиционното предложение, включително за изграденият участък от АМ „Струма” – М1 София – Долна Диканя. 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 горната Наредба, като е:
 - направена подробна характеристика на инвестиционното предложение за реализация на Автомагистрала «Струма». Взет е предвид териториалния обхват, обема, мащаба на инвестиционното предложение със защитените зони, които се засягат по време на строителството и експлоатацията на магистралата.
 - направена характеристика на плановите, проектите и инвестиционните предложения, които могат да имат неблагоприятни кумулативни въздействия в съчетание с инвестиционното намерение.

- извършена оценка на възможните преки въздействия върху засегнатите местообитания и видове, предмет на опазване в зоните (унищожаване, фрагментация и смъртност), включително и на косвените като влошаване на качеството на съседни на трасето на магистралата местообитания поради пресушаване.
- извършена оценка на комбинираните въздействия: унищожаване и/или увреждане на местообитания и видове (увреждането вследствие прогонване и безпокойство на индивиди; фрагментиране и изолиране на местообитания; прекъсване на екотони и достъпа до ключови местообитания; замърсяване на природните местообитания); прекъсване на миграционни биокоридори за видове с тесен фронт на миграция; връзка между местообитанията от двете страни на трасето и обмен на генетичен материал); смъртност на индивиди.
- оценено всяко въздействие от реализацията на проекта върху всеки тип местообитание и вид, които са предмет на опазване във всички засегнати защитени зони.

3.2 Предложени са конкретни смекчаващи и възстановителни мерки за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху местообитанията и видовете, предмет на опазване в тях.

3.3 Описана е степента на въздействие на всяко едно от алтернативните решения на инвестиционното предложение върху защитените зони, засегнати от него, включително и върху свързващите ги биокоридори.

3.4 Оценена е ефективността на алтернативните варианти, вкл. и нулевата алтернатива, върху предотвратяване или избягване на значителните въздействия.

3.5 Направено е заключение за липса на необходимост от прилагане на чл. 33 на ЗБР, доколкото са налице изпълними алтернативи позволяващи избягването на значително увреждане на предмета на опазване в защитените зони при спазване на задължителни мерки за намаляване на въздействията;

3.6 Препоръчаният алтернативен вариант в района на резерват "Тисата" е допустим при реализирането на условията, посочени в доклада и предвидените в заключението мерки.

4. По време на изготвяне на доклада са проведени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС и са проведени десет 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.
5. Въз основа на предложени, в резултат от общественото обсъждане в гр. Кресна, други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение в участък М4, подучастък с. Крупник – с. Долна Градешница (в района на Кресненско дефиле), ФРПИ е възложило допълнение към доклада за ОВОС. Осигурен е обществен достъп до допълнението към доклада (вкл. оценката за съвместимост) и са проведени две 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.
6. Със свое Решение № I-1/2008 г. Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране:

1. За участък М2 от автомагистралата:

1.1 край на препоръчания кафяв вариант да се промени, като се проучи възможността за включване при с.Блатино или при с. Джерман.

1.2 При техническа възможност да се предвиди избягване преминаването над съществуващият жп тунел за с. Делян.

2. За участък М3 да се предвиди:

2.1 отдалечаване на трасето на автомагистралата от коритото на р.Джерман и р. Струма в източно направление, като се следва следата на лилав пунктир. В зоната между селата Джерман и Усойка при възможност следата да се доближи до трасето на зеления вариант.

2.2 комбиниране (обвързване) на кафявият вариант с оранжевия, в участъка на km 355+000 – 358+000 – северно от с. Бяло поле и кариерите около него.

2.3 изместване на трасето извън кариерите при km 350+000 – 352+000 “Кочериново” в посока изток, като се доближи до трасето на жп линията.

3. За участък М4:

3.1 За подучастък Благоевград – Крупник да се проучи възможността за комбиниране (обвързване) на зеления и червения вариант при км 372+830. Да се направят подобрения в следващата фаза на проектиране, като:

- трасето на пътя се отдалечи от коритото на р. Струма;
- се подобри по възможност габаритът на препоръчаното трасе.
- се възстанови и подобри старият път между Крупник и Железница с цел поемане на местния трафик;

- се използват елементи от проектното решение на кафявия вариант.

3.2 За подучастък Крупник – Кресна (района на Кресненско дефиле):

- успоредно с разработването на лилав (тунелен) вариант, да се търсят възможности за неговото подобряване и достигане до възможно най-добър - екологодопустим, технически осъществим и икономически целесъобразен вариант;

- да се проектира с приоритет трасето в подучастъка, с цел предотвратяване оставането му на „нулев вариант” при влезли в експлоатация други отсечки на автомагистралата;

- при всички изходи да се планира строителство на мостови съоръжения без стъпване на земната повърхност, да се предвидят съоръжения срещу падането на отпадъци от платната върху земната повърхност, както и съоръжения, предотвратяващи изливането на течности (горящи и негорящи от платната към земната повърхност);

- технологичният достъп за машините по време на строителство и експлоатация от съществуващия път да се съгласува с дирекция „НСЗП” при МОСВ, въз основа становище на авторите на изготвената оценка за съвместимост с предмета и целите на защитената зона, с предвиждане на интензивна рекултивация след строителството

- всички изходи на тунелите да бъдат планирани така, че да са едновременно най-близо до съществуващия път и да не се налага общата дължина на изходите да е над 250 метра. При създаване на други аварийни изходи от тунелите, да се предвиди излизането им на нивото на сегашният път.

- да се предвиди изграждането на шахтите на вентилационните отвори да става от тунела към повърхността, като не се създават технологични пътища до вентилационните отвори.

- при възможност да се продължи до с. Долна Градешница за сметка на скъсяването на участък М5, с което няма да се изключат за бъдещото проучване и проектиране варианти, аналогични на представените "алтернативи", източно от Кресненското дефиле и "Тисата".
- да се заложат възможности (респ. запазят подходящи терени) за бъдещо развитие на пътни възли в двата края на подучастъка

4. За участък М5 да се предвиди:

4.1 трасето от Ново Делчево до Ново Кономлади да се проектира на изток от сегашния път, като при възможност да не се засягат застроителните граници на с. Левуново и с. Ново Делчево;

4.2 При пресичане на Марикостиновското поле да не се навлиза по на запад от сегашното трасе. В тази отсечка да се предвидят шумозащитни стени на западната страна на платното, както и стени, за предотвратяване попадането на костенурки върху пътя.

5. С цел опазване от неблагоприятни въздействия върху защитените зони за опазване на дивите птици и биокоридори, важни за опазване на дивите птици по протежение на трасето на автомагистрала Струма (Река Джерман и Струма, Струмани, Рибарници Благоевград, Разливи на р. Струма между Мурсалево и гара Кочериново, Долна Диканя – Спански ливади):

5.1 оградните съоръжения в близост до влажни ливади да се планират с по-ситна мрежа в основата (допълнителна мрежа с по-малко око), с цел опазване от излизане на новоизлюпени птици на ливадния дърдавец на пътното платно;

5.2 да се предвиди изграждането на шумоизолиращи прегради по границата със защитените зони с цел избягване на прякото безпокойство и смъртността на птици – защитена зона "Кочериново" BG0002099 (магистрален участък М3) и Рупите BG0002098 (магистрален участък М5);

5.3 за защитена зона "Кресна BG0002003 (магистрален участък М4) да се извърши проучване и картиране на гнездата на късопръстия ястреб и земеродното рибарче по поречието на реката с цел проектиране на пътното трасе на повече от 300 метра от тях.

6. Да се проектират (с цел изграждане на) многовидови надлези/подлези за опазване на следните ключови видове:

6.1 мечка между село Делян и разклона за село Тополница - 1 брой надлез.

6.2 вълк между разклона за село Тополница и язовир Дяково и между язовир Дяково и разклона за село Дяково – 2 броя подлези.

7. Да се проектират необходимият брой многовидови проходи под мостовете на реки, постоянни или сезонни притоци на р. Струма и мостовете над р. Струма между село Мурсалево и село Кулата.

8. Да се проектират на всеки 200 метра, ако няма друго подходящо многофункционално съоръжение, тръби (под трасето) за преминаване на костенурки.

9. Да се проектират прегради за спиране попадането на костенурки върху платното. Дължината и местоположението им да бъдат в посочени в т.8 на настоящото решение отсечки извън застроените територии.

10. 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 директора на БД „Западнобеломорски район“.

11. 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 директора на БД „Западнобеломорски район“.

~~12. Да се изяснят количествата и местата за захранване с вода (включително за питейно-битови нужди) при строителството на пътя.~~

13. Да се предвидят допълнителни съоръжения (канали, 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.

14. Да се предвиди изграждането на отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води. Да се представи информация за местата на заустване в БД „Западнобеломорски район“, РИОСВ – София и РИОСВ – Благоевград

15. Да се предвиди пресичането на дерета, канали, малки водоеми да се реализира чрез премостване.

16. Да се предвиди колекторните съоръжения за повърхностните води да бъдат оборудвани с подходящи филтри и пречиствателни съоръжения, които да гарантират пречистване на водите до степен, отговаряща на категорията на водоприемника река Струма.

17. В участъците на автомагистралата, които са около и в близост до населени места, да се предвидят подходящи съоръжения за шумозащита.

18. Проектните решения за всички участъци от автомагистралата да осигуряват възможно най-пълно оползотворяване на изкопните земни маси при направата на изкопи и насипи.

19. 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.

20. Да се изготви схема за събиране, временно съхраняване и транспортиране на отпадъците, образувани при строителството и експлоатацията на обекта, която да отговаря на нормативните изисквания по управление на отпадъците.

21. Да се извърши съгласуване на окончателното пътно трасе (по съответни участъци) със съответните служби на БДЖ с цел създаване на възможности за бъдеща модернизация на железницата.

22. След изготвяне на проектните решения за участъка от магистралата в района на резервата “Тисата”, същите да се представят в МОСВ

II. Преди започване на строителството:

23. Да се извърши преместване на костенурки от трасето на магистралата в отсечката между с. Блатино и Дупница (само за кафява алтернатива) и отсечката от с. Ново Делчево до с. Ново Кономлади.

24. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни от БД „Западнобеломорски район“ и/или съответното „ВиК“ дружество за необходимите количества вода при строителството на пътя.

25. Да се представи необходимата документация в БД „Западнобеломорски район“ за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти в съответствие с чл.46, ал.1, т.1, б.”б” от Закона за водите.

26. Да се сключи договор с лицензирана фирма осигуряваща почистването на химическите тоалетни.

27. Да се съгласуват местата на евентуалните депа от земни и скални маси, като се проучи възможността депонирането да се извърши в кариери с изчерпан ресурс, открити рудници (като напр. Ораново) и др.

28. 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 – София и РИОСВ - Благоевград в срок до един месец след сключването им.

29. 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.

30. Да се изготви и съгласува със съответните компетентни органи проект за организация и изпълнение на строителството (ПОИС). Съгласуваният план да се представи в МОСВ (дирекция „НСЗП“), РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград.

31. Да се изготви План за собствен мониторинг на водите, въздуха и почвите. Планът да предвижда и при пускане в експлоатация:

31.1 извършването на периодичен контрол на състоянието (замърсеност и дебит) на повърхностните води и на водоотвеждащите съоръжения (проводимост) – пътни канавки, водостоци и др.

31.2 при пускане в експлоатация и периодично след това (на всеки 5 години) измерване на концентрацията на атмосферните замърсители и шум около населените пунктове и там, където има отделни жилищни сгради.

Планът да се съгласува с БД „Западнобеломорски район“, РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград. Съгласуваният План да се представи в ИАОС за утвърждаване.

32. Да се изготви ландшафтно-устройствен проект, включващ проект за озеленяване, в който да се предвиди използването местни растителни видове, адаптивни към условията и невнасящи дисхармония в ландшафтите и озеленяване по подходящ начин на отворите за преминаване на диви животни. Проектът да се съгласуват с РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград.

33. 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:

33.1 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;

33.2 да включва още: повлияни и ерозирали терени по време на строителството и експлоатацията на отделните участъци от трасето; площадките за временно съхранение на строителни материали и хумусния слой. Съгласуваният проект да се представи в РИОСВ - София и РИОСВ - Благоевград.

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

34. При започване на строителните работи в отделните участъци на автомагистралата писмено да се уведоми съответната РИОСВ - гр. Благоевград и гр. София.
35. Да не се допусне разширяване на обхвата на строителните работи и съответните замърсявания извън определените граници на строителния обект.
36. 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.
37. Да не се извършва базиране на строителна техника, респ. изграждане на служебни пътища и складове, в и в близост до защитени територии, по смисъла на Закона за защитените територии.
38. 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 (музеите в София, Дупница, Благоевград).
39. Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.
40. Да се осигури монтирането на подходящи места на химически тоалетни, които да бъдат използвани при строителството на отделните участъци от трасето на автомагистралата.
41. Образуваните 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.
42. Да се представят в РИОСВ – София и РИОСВ - Благоевград копия от издадените разрешителни за водовземане и/или ползване на воден обект.
43. Да се представи в МОСВ, РИОСВ – София и РИОСВ – Благоевград, съгласуван със съответните Общински комисии за защита от бедствия и аварии План за действие при аварийни ситуации. В плана да се:
 - 43.1 предвидят мерки за намаляване на отрицателните последици и ликвидиране на аварийни ситуации при аварийни разливи на опасни вещества.
 - 43.2 създаде система за отстраняване на последствията от аварийни разливи в околната среда.
 - 43.3 осигури своевременно уведомяване на съответните компетентни органи, в т.ч. съответната РИОСВ и БД „Западнобеломорски район”, за аварийни разливи и технически възможности за отстраняване на разливите и възстановяване на средата.

IV. По време на експлоатация и извеждане от експлоатация:

44. За предпазване на сблъсък на птици всички мостови съоръжения да бъдат осигурени с шумозащитни и светлосигнални мерки - полимерни полутунели с достатъчни за проветряване отвори.
45. 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 противощумни огради, залесяване и др.
46. 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.

Коние от договорите да бъдат представени в РИОСВ – София и РИОСВ – Благоевград в срок до един месец след сключването им.

47. 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.	След отлагане на проектното трасе да се предвиди извършването на ново теренно обхождане с участието на специалисти по флора, фауна и археология, които да оценят съответно необходимостта от преместване на растителни видове, които трябва да се запазят, най-подходящите места от оставянето на отвори за преминаване на диви животни, необходимостта от специален надзор за опазване на археологически и културни паметници	проектиране	редуциране на контраста между урбанизиран и природен ландшафт, ограничаване на релефни и ландшафтни диспропорции
2.	Да не се засягат: - 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
3.	Да се предвиди изграждане на дефрагментиращи съоръжения при наличието в непосредствена близост до съоръжението (до 50 метра) на път или друга инфраструктура.	проектиране	намаляване на неблагоприятното въздействие върху животинския свят
4.	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
5.	При преместването на костенурки от трасето на магистралата, да се съблюдава изпълнението на следните изисквания – ако не се огражда района на строителство събиране от минимум 300 метра ивица, в периода май – юли, изпозпване на обучени да търсят миризма кучета, пускане веднага в близки подходящи местообитания (НАТУРА 2000 зона) или задържане в специални заграждения и пускане около магистралата след приключване на строежа.	преди започване на строителството на отделните участъци на трасе	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.23 от настоящото решение
6.	Да се изготви план за управление на отпадъците и се осигури неговото ежегодно актуализиране.	преди започване на строителството	недопускане замърсяване на района

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
7.	При изграждането на многовидови надлези за опазване на мечка, да се съблюдава изпълнението на следните параметри на надлезите: 1. Инженерни изисквания – широчината – 70-80 метра, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението с височина 2 метра, наклон до 25-30 градуса, входи зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, засаждане на върху съоръжението на групи храсти дебелина на почвата 0,6 метра, неосветен; 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 200 метра периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, минимум 30 % открити поляни (благоприятни условия за костенурки, ограничено човешко присъствие (ако има съществуващо застрояване – рекултивация), навеждащи фуниеобразно съоръжения за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност), липса на осветителни тела	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.6.1 от настоящото решение
8.	При изграждането на многовидови подлези за опазване на вълк, да се съблюдава изпълнението на следните параметри на подлези: 1. Инженерни изисквания – височина минимум 4 метра, широчина минимум 15 метра, съотношение (широчина х височина)/дължина >1.5, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението, входи зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, превишаване на входа на съоръжението над нивото на повърхността извън него (избягване на наводняване), дъното на подлеза – пясък. 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 200 метра периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, минимум 30 % открити поляни, ограничено човешко присъствие и липса на строежи и пътища, навеждащи фуниеобразно съоръжения за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност), липса на осветителни тела.	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.6.2 от настоящото решение
9.	При изграждането на многовидови проходи под мостовите на реки, постоянни или сезонни притоци, да се съблюдава изпълнението на следните параметри на проходите: 1. Инженерни изисквания – височина минимум 5 метра, широчина минимум по 2 метър сухи хоризонтални ивици от двете страни на водното тяло, сухата ивица влиза във водата със скосени страни от 45% към водното тяло, повърхността на сухата ивица – почва или пясък позволяващи развитие на растителност (ивицата съставена от бетонни корита дълбоки 30см. запълнени с пясък или почва), изход на ивицата задължително на нивото на сухите брегове извън съоръжението, входи зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, ограничен достъп на хора до съоръжението, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението, мократа част на съоръжението следва да може да побира цялото средно водно количество характерно за най-многоводния месец без да се заливат сухите ивици, липса на прагове над речното дъно.	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.7 от настоящото решение

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
9.	2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 30 метра периметър, недопускане ново застрояване на периметър 150 метра от него, както и фрагментиране повече от 25 % на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, минимум 30 % открити поляни, ограничено човешко присъствие, навещащи фуниеобразно съоръжения за малки и едри животни (насипи, плътно засадена растителност).	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.7 от настоящото решение
10.	При изграждането на тръбите за преминаване на костенурки, да се съблюдава изпълнението на следните параметри: 1. Инженерни изисквания – диаметър минимум 1.5 метра при кръгъл профил и 1 метър при квадратен профил, лек наклон от централната ос на магистралата към периферията с цел отводняване минимум 1 градус, изход 10-15 см над нивото на външната повърхност без вертикален праг (наклон до 30 градуса) с цел недопускане наводняване, при кръгла тръба дъното запълнено до 2/3 от профила с пясък или земя до формиране на плоска ивица, входи зад преграждащите достъпа до магистралата съоръжения, шумозащитни стени върху и при подходите към съоръжението. 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – минимум 10 метра периметър на съоръжението, недопускане ново застрояване на периметър 100 метра от него, както и фрагментиране повече от 25 % на местообитанията в по-голям периметър, засаждане на дървесна и храстова растителност, ограничено човешко присъствие, навещащи фуниеобразно съоръжения за малки животни (насипи, плътно засадена растителност).	по време на строителството	изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.8 от настоящото решение
11.	При изграждането на прегради за спиране попадането на костенурки върху платното, да се съблюдава изпълнението на следните им параметри: 1. Инженерни изисквания – височина минимум 30 сантиметра плътна, гладка (бетон, дърво), вертикална, трайна преграда отвън към магистралата, от магистралата навън наклонена 30-45 градуса наклон повърхност, ако е стена да е проектирана така, че да не се набира вода, да бъде вкопана поне на 15 сантиметра, ако са адаптирани странични водостоци стената им водеща извън магистралата да е скосена, а вертикалната част да е по посока отвън към магистралата. 2. Управление на периметъра на съоръжението (в рамките на инвестиционното намерение) – да не се допуска обрастване на вертикалната стена или нейното подкпоаване от води и др. отдолу.	по време на строителството	Изпълнение на конкретни мерки за дефрагментация и във връзка с т.9 от настоящото решение
12.	Да се осигури редовно омокряне при разкъртване 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 запрашаването на района при движение на моторните превозни средства и намаляване неорганизираните емисии на прах

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
13.	Да се осигури запазването на хумусния пласт при строителството на отделните участъци на автомагистралата.	по време на строителството	опазване на хумусния пласт и във връзка с проекта за рекултивация
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 запрашаване и др. замърсяване.
17.	Да не се допуска извънгабаритно товарене на МПС с насипни товари и без покритие.	по време на строителство	предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда, в т.ч. минимизиране на запрашаване и др. замърсяване.
18.	При полагане на асфалтови настилки да не се допуска подгриване 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.	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 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
22.	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

№	Мерки	Период на изпълнение	Резултат
23.	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
24.	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
25.	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.

Допуска се предварително изпълнение на Решението на основание чл. 60 от Административнопроцесуалния кодекс, предвид защита на безспорен държавен и обществен интерес с оглед опасността от осуетяване реализирането на инвестиционното предложение от национално значение, включено в Оперативна програма „Транспорт“.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението в 14-дневен срок от постановяването му по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

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.

Дата: 15.01.2008 г.

МИНИСТЪР:

(ДЖЕВДЕТ ЧАКЪРОВ)



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Изх. № 12-00-270

София, 24.03 2011 г.

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО	
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"	
Вх. №	<u>05-00-38</u> <u>28.03.2011</u>

ДО

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

адрес: гр. София, бул. „Македония“ № 3

На вниманието на инж. Лазар Лазаров -

Член на управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“!

АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"	
До	<u>инж. Лазар Лазаров</u>
ПРЕДСЕДАТЕЛ на УС: <u>[Signature]</u>	
Дата: <u>28.03.2011</u>	

На Ваш № 05- 00- 38/ 22.02.2011г.

Относно: Влезли в сила решения по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за Автомагистрала (АМ) „Хемус“ и АМ „Марица“.

Уважаеми г - н Лазаров,

Във връзка с постъпило в Министерството на околната среда и водите (МОСВ) писмо, вх.№ 12- 00- 270 от 28.02.2011 г. с искане на информация за влезли в сила решения на министъра на околната среда и водите, Ви уведомяваме следното:

1. Решение № 32 - ПР/ 2006 г. за преценка необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Реконструкция и модернизация на път I - 5 в участък от км 236+ 800 до км 241+ 800 АМ „Тракия“ - Летище Стара Загора е издадено на 16.12.2006 г. С писма, изх.№ ОВОС - 9537/ 19.12.2006 г. на МОСВ, решението е изпратено до: община Стара Загора (получено е на 21.12.2006 г.), кметство на с. Загоре (получено е на 22.12.2006 г.), кметство на с. Маджерито (получено е на 29.12.2006 г.); Фонд „Републиканска Пътна Инфраструктура“ (получено е на 28.12.2006 г.), с копия до РИОСВ - Стара Загора и Басейнова дирекция за управление на водите (БДУВ) „Източнобеломорски район“, с център гр. Пловдив. Едновременно с това с констативен протокол от 20.12.2006 г. (до 15.01.2007 г.) същото е обявено на интернет страницата и информационното табло на МОСВ. В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение № 32 - ПР/ 2006 г. на министъра на околната среда и водите.

2. Решение № I - 1/ 2008 г. по ОВОС за обект АМ „Струма“ от км 305 + 220 до км 422 + 800 за инвестиционно предложение: „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма“ (Долна Диканя - Кулата)“ и пътните възли - за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590,62 по кафяв вариант; за участък М3 - от км 330+590,62 до км 361+000 по кафяв вариант, от км 361+000 до км 363+500 по вариант лилав пунктир и от км 363+500 до км 367+150 по оранжев вариант; за участък М4 - подучастък Благоевград - п.в. Крупник - от км 367+150 до км 373+000 по зелен вариант и от км 373+000 до км 381+108 по червен вариант, подучастък след п.в. Крупник - от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) по лилав (тунелен) вариант, подучастък до с. Долна Градешница - от

398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) по вариант кафяв пунктир; за участък М5 - от км 401+000 до км 404+500 по вариант лилав пунктир, от км 404+500 до км 408+000 по кафяв вариант, от км 408+000 до км 410+500 по вариант лилав пунктир, от км 410+500 до км 422+800 по зелен вариант и от км 422+800 до ГКПП Кулата по кафяв вариант е издадено на 15.01.2008 г. (забележка: издадено е Решение за поправка на очевидна фактическа грешка № 1-1 (1) / 18.01.2008 г.). С писма, изх. № ОВОС-717/ 15.01.2008 г. и ОВОС-717/ 16.01.2008 г. на МОСВ решенията са изпратени на възложителя - Фонд „Републиканска Пътна Инфраструктура“, на засегнатите общини, както и за сведение на Регионална инспекция по околна среда и води (РИОСВ) - София, РИОСВ - Благоевград и БДУВ „Западнобеломорски район“, с център гр. Благоевград. Освен това съобщения за издадените решения са публикувани на интернет страницата на МОСВ на 15.01.2008 г. и 18.01.2008 г. в Раздел „Ключови теми“ (Превантивна дейност/ Оценка на въздействието върху околната среда/ Издадени решения по ОВОС). Съобщения за издадените решения са публикувани във вестник „24 часа“, съответно на 20.01.2008 г. и 24.01.2008 г..

Решение № I - 1/ 2008 г. по ОВОС за обект АМ „Струма“ от км 305 + 220 до км 422 + 800 е обжалвано в законноустановения срок. С Решение № 11514 от 03.11.2008 г. Върховен административен съд отхвърля жалбите и оставя в сила решението на министъра на околната среда и водите.

3. Решение № 29 - ПР/ 2008 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Път I -1 Обходен път на гр. Монтана (Е - 79) в участък от км 102 + 350 до км 114 + 246“ е издадено на 22.10.2008 г. С писма, изх. № ОВОС - 5184 от 31.10.2008 г. на МОСВ решението е изпратено до община Монтана, до Национална агенция „Пътна инфраструктура“ и до директора на РИОСВ - Монтана. Едновременно с това с Констативен протокол от 22.10.2008 г. (до 06.11.2008 г.) същото е обявено на интернет страницата и информационното табло на МОСВ. В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение № 29 - ПР/ 2008 г. на министъра на околната среда и водите.

4. Решение № 10 - ПР/ 2010 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Изграждане на обходен път на гр. Враца от км 141 + 300 (0 + 000) до км 147 + 600 (6 + 816.6), включително реконструкция на засегнатата техническа инфраструктура“ е издадено на 22.03.2010 г. С Констативен протокол от 22.03.2010 г. (до 06.04.2010 г.) същото е обявено на интернет страницата и информационното табло на МОСВ. С писмо, вх. № 08- 00- 2443 от 20.03.2010 г. на МОСВ община Враца уведомява, че решението е поставено на информационното табло на община Враца и публикувано на интернет страницата на 01.04.2010 г., като в законноустановения срок (01.04.2010 г. - 15.04.2010 г.) не са постъпвали жалби и възражения против решението. В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение № 10 - ПР/ 2010 г. на министъра на околната среда и водите.

5. Решение № 34 - ПР/ 2010 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение „Софийски околоръстен път от км 59 + 400 до км 6 + 310 - разширение и реконструкция и изместване на съоръжения на съществуващата инфраструктура“ е издадено на 27.09.2010 г. и изпратено до Агенция „Пътна инфраструктура“, с копие до РИОСВ - София. Решението е публикувано на интернет страницата на МОСВ и поставено на информационното табло на МОСВ на 27.09.2010 г. и изпратено с писма, изх. № ОВОС -1625 и № 12- 00- 1094/ 28.09.2010 г. до Столична община, до район „Люлин“ (СО), район „Връбница“ (СО), район „Надежда“ (СО). С писмо, вх. № ОВОС - 1625 от 28.10.2010 г. на МОСВ, Столична община изпраща протоколи за обявяване на съобщение на интернет страницата (на 06.10.2010 г.) и на информационното табло на Столична община (на 06.10.2010 г.) и протокол за сваляне (от 25.10.2010 г.) от информационното табло за обяви на Столична община на Решение № 34 -

ПР/ 2010 г. на министъра на околната среда и водите. С писмо, вх.№ ОВОС - 1625 от 18.10.2010 г. на МОСВ, Район „Връбница“ (СО) уведомява за извършеното публично обявяване (на 01.10.2010 г.) на таблото в районната администрация и на интернет страницата си. С писмо, вх.№ ОВОС - 1625 от 08.10.2010 г. на МОСВ, Район „Надежда“ (СО) уведомява за извършеното публично обявяване (на 04.10.2010 г.) на таблото в районната администрация и на интернет страницата си. В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение № 34 - ПР/ 2010 г. на министъра на околната среда и водите.

~~6.Решение № 52- ПР/ 2010 г. за преценяване на вероятната степен на отрицателно въздействие на инвестиционно предложение „Реконструкция и модернизация на път I - 5 АМ „Тракия“ - Летище Стара Загора“ в участъка от км 236 + 800 до км 241 + 800” е издадено на 26.05.2010 г. и обявено на интернет страницата на МОСВ на 26.05.2010 г. С писма, изх.№ НСЗП - 1279 / 27.05.2010 г. решението е изпратено на „Агенция пътна инфраструктура“ (получено на 01.06.2010 г.) и за сведение на директора на РИОСВ - Стара Загора (получено на 31.05.2010 г.). В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение № 52- ПР/ 2010 г. на министъра на околната среда и водите.~~

7.Решение № 5 - 3 от 2010 г. по ОВОС за инвестиционно предложение „Изместване на ж.п. линия София - Кулата от км 199 + 500 до км 206 + 000”, подобект на АМ „Струма” - Лот 4, Сандански - Кулата”, участък от км 423 + 800 до км 438 + 500 на министъра на околната среда и водите, е издадено на 13.04.2010 г. и изпратено с писмо, изх.№ ОВОС - 8454 от 14.04.2010 г. на Агенция „Пътна инфраструктура”, както и на РИОСВ - Благоевград, община Петрич, кметството на с. Марикостиново и кметство на с. Генерал Тодоров (получено на 19.04.2010 г.) и публикувано във вестник „Дневник” на 19 април 2010 г. В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение № 5 - 3 от 2010 г. на министъра на околната среда и водите.

8. Решение на министъра на околната среда и водите за обект АМ „Марица” от км 2 + 900 до км 73 + 320”, с което се изменя и допълва Решение № 37 от 1994 г. за разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект АМ „Марица” от км 2 + 900 до км 117 + 080, е издадено на 02.07.2010 г. и публикувано във вестник „Дневник” на 6 юли 2010 г. С писма, изх.№ 12- 00- 893 от 06.07.2010 г. е изпратено до Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (получено на 09.07.2010 г.), Министерството на регионалното развитие и благоустройството - МРРБ (получено на 09.07.2010 г.), РИОСВ - Пловдив, РИОСВ - Стара Загора, РИОСВ - Хасково, Басейнова дирекция за управление на водите „Източнобеломорски район”, с център гр. Пловдив, община Братя Даскалови (получено на 09.07.2010 г.), община Чирпан, община Първомай (получено на 09.07.2010 г.), община Симеоновград (получено на 09.07.2010 г.) и община Харманли (получено на 09.07.2010 г.). Освен това с писмо, изх.№ 12-00-893 и № 08-00-2971 от 07.07.2010 г. решението е изпратено на община Димитровград и до община Хасково за сведение, както и до Агенция „Пътна инфраструктура” (получено на 09.07.2010 г.). В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение на министъра на околната среда и водите за обект Автомагистрала „Марица” от км 2 + 900 до км 73 + 320”, с което е изменено и допълнено Решение № 37 от 1994 г. за разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект АМ „Марица” от км 2 + 900 до км 117 + 080.

9. Решение на министъра на околната среда и водите за обект „АМ „Хемус” за изменение и допълнение на Решение № 166 - 14/ 1996 г. по ОВОС на министъра на околната среда и водите за разрешаване на реализацията на проекта АМ „Хемус” от км 0 + 000 до км 8 + 500, включително прилежащите пътни възли и отклонения” е издадено на 29.11.2010 г. и публикувано във вестник „Дневник” на 2 декември 2010 г. С писма, изх. № 12- 00- 893 от 30.11.2010 г. решението е изпратено в оригинал на Агенция „Пътна инфраструктура”, с копия до Министерството на транспорта, МРРБ, до РИОСВ - София, БДУВ „Дунавски район”, с център гр. Плевен, до Столична община, до район

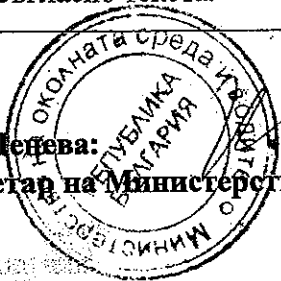
„Кремиковци” (СО), до кметство на кв. Ботунец, кметство на кв. Враждебна, кметство на кв. Челопечене, кметство на с. Яна, кметство на с. Горни Богров, кметство на с. Долни Богров. В МОСВ не са постъпвали жалби против Решение на министъра на околната среда, с което се изменя и допълва Решение № 166 - 14/ 1996 г. по ОВОС на министъра на околната среда и водите.

Приложение: съгласно текста.

С уважение,

Климентина Деева:

/ Главен секретар на Министерството на околната среда и водите/





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 28 - ПР /2009г.

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

На основание чл. 93, ал. 1 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС) и представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал. 1 и 2 от Наредбата за ОС

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма“ в участък „Благоевград – Крупник“ от км 354+000 до км 380+000” - по **“виолетов” вариант с подвариант „висока” нивелета**, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

възложител: Национална агенция „Пътна инфраструктура” - гр.София 1000, пл.„Македония” № 3; ЕИК: 000695089

Кратко описание на инвестиционното предложение:

За инвестиционното предложение за „Строителство на автомагистрала (АМ) “Струма” (Долна Диканя – Кулата)” е проведена процедура по ОВОС и е издадено решение № 1-1/2008г. на министъра на околната среда и водите. Съгласно решението по ОВОС трасето на автомагистралата при км 354+000 е одобрено по **кафяв вариант**, до км 359+000 е успоредно на съществуващият път I-1(E-79), след което се насочва в южна посока към с. Покровник, откъдето при км 363+500 продължава по „оранжев вариант”.

Във връзка с искането на общинска администрация Благоевград и обществеността на града трасето да премине по западния бряг на р. Струма от страна на възложителя са предложени два нови варианта на трасето на АМ „Струма” - „виолетов” и “син”, с предложено ново ситуационно и нивелетно решение в участъка от км 354+000 до км 363+450 в района на с. Бяло поле и гр. Благоевград.

Инвестиционното предложение е разработено в следните варианти: “виолетов” с два подварианта – “ниска” и “висока” нивелета и “син” вариант.

Предпочитаният вариант за реализация е - “виолетов” вариант” започва при км 354+000 и следва следата на одобрения “кафяв” вариант, пресича р. Рилска при км 354+750 и Път I - 1 при км 355+600. Отделя се югозападно от “кафявия” вариант, като се насочва на юг, преминавайки северозападно от съществуващ микроязовир и с. Бяло поле. При км 358+480 пресича с виадукт ж.п. линията София – Благоевград, общински път и след като стъпи на западния бряг на р.Струма се развива южно в близост до ската на планината. При км 361+183 трасето пресича път III-106 “Благоевград – Делчево”, където се предвижда пътен възел “полудетелина” за връзка с Благоевград. Под пътния възел ще остане и пътя за с. Покровник при км 361+355. Трасето се развива по западния бряг на Струма и при км 363+450 източно от с.Покровник, се включва с права в одобрения “оранжев” вариант с идентичен километър 363+450. Дължината на участъка е 9.45 км.

При км 355+350, магистралата пресича пътя за Бараково в траншея, но поради близостта на Път I-1 е невъзможно да се изгради надлез. Предвижда се ситуационна промяна с дължина около 350м, като пътя и кръстовището с път I-1, ще се изместят в югоизточна посока.

Разгледан е подвариант „висока нивелета”, основната разлика при който е по-високият и по-дълъг виадукт над жп. линия, път и р.Струма, $L=960m(24 \times 40m)$ и виадукт от км 360+230 с дължина 1320(33x40м), който решава проблемите на пътния възел с Път III – 106.

Разработеният “син” вариант започва при км354+000 и следва следата на “кафявия вариант”. След като пресече река Рилска при 354+750 и пътя за с.Бараково при км 355+450, той се отделя с лява крива с радиус $R=1000m$ от “кафявия вариант” и се отправя на югозапад. Трасето пресича път I-1 при км356+719, преминава северозападно от село Бяло поле, след което с виадукт се пресича жп линията София – Благоевград, общински път и р.Струма. Преминавайки реката трасето продължава на юг, западно от поречието в скатите на планината. При км 361+400 магистралата пресича път III-106 “Благоевград-Делчево”, където се предвижда пътен възел “полу-детелина”, посредством който ще се осъществява и връзката с Благоевград. След възела трасето продължава на юг по западния бряг на р. Струма и при км363+667.13, източно от с.Покровник, се включва с права в “оранжевия вариант” с идентичен километър 363+500, където е и края на варианта. Дължината му е 9 667.13м.

Приетият габарит на предлаганото трасе е А29 (както и в останалите участъци на магистралата, одобрени с решение № 1-1/2008г. на министъра на околната среда и водите) с обща ширина 29.00м, който включва: среда разделителна ивица – 3.50м; ленти за движение – 2 x (4.50м + 4.50м); лента за спиране - 2 x 2.50м; банкети – 2 x 1.25м.

Реализирането на предложението ще засегне около 460 дка земеделски земи (430 дка – IV-V категория и 30 дка – X категория) в землищата на община Кочериново и община Благоевград – на с. Бараково, с. Бело поле, с. Българчево, с. Зелен дол и с. Покровник.

От км 354+000 до км 355+500 предвидените изменения на трасето (син и виолетов вариант) засягат защитена зона “Кочериново” с код BG0002099 за опазване на дивите птици само в участъка. Синият вариант съвпада с одобреното с решение по ОВОС №1-1/2008г. на МОСВ трасе. Предпочитаният от възложителя **виолетов вариант** се отклонява от синия с не повече от 500м в югозападна посока в границите на зоната.

Инвестиционното предложение представлява “изменение” на основния обект – АМ „Струма”, който попада в обхвата на Приложение № 1 от ЗООС. Съгласно чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС предложението е предмет на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Съгласно разпоредбите на чл. 31, ал. 1 от Закона за биологичното разнообразие и съгласно чл. 2, ал. 1, т. 3, буква "а" от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (ДВ бр.73/2007г.). Инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на описаните по-горе 33.

МОТИВИ:

I. Характеристики на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка, и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:

1. С предвидените във вариантното решение съоръжения, се решава безконфликтно (на две нива) пресичане на съществуващите пътища и жп линията София - Кулата. Предвидените надлези са с ширини, позволяващи разполагане на селскостопански пътища от двете страни на магистралата, по които да преминава селскостопанска техника, хора и животни. С предложените селскостопански подлези се осигурява достъп до обработваемите земи на землищата, пресечени от АМ «Струма».
2. В рамките на ограничителната строителна линия (разположена на 50 м от двете страни на автомагистралата), определена съгласно чл. 6, ал. 1 от Закона за пътищата, определя възможността строителните площадки да се разполагат във всеки един участък от пътната отсечка. Не се очаква да има необходимост от ползването на други терени извън ограничителната строителната линия.
3. Характера на строителството и при добра организация на работа не се предполага сериозен риск от аварийно замърсяване или увреждане на околната среда.
4. Инвестиционното предложение представлява част от предложението "Строителство на автомагистрала (АМ) "Струма" (Долна Диканя – Кулата)", за което има проведена процедура по оценка за съвместимост и е издадено положително решение по ОВОС № 1-1/2008г. Реализацията на **"виолетов" вариант**, представляващ отклонение в участък от 500м, засяга малък участък (от км 354+000 до км 355+500) от защитена зона "Кочериново". Не се очаква реализацията на този вариант да доведе до значително отрицателно въздействие върху местообитанията и видовете, предмет на опазване в зоната.
5. Промяната на трасето на АМ „Струма” от км 345+000 до км 363+450 не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

II. Местоположение, в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относителното наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:

1. Първоначално одобреното трасе преминава по средата на района между гр. Благоевград и р. Струма, при което се засягат значителни площи земя 4 и 5 категория. С реализиране на предложеното изместване на трасето на автомагистралата в максимална степен в западна посока, дава възможност за:

- 1.1 Пълноценно използване на района от Благоевград до р. Струма и от нея до подножието на Влахина планина.
- 1.2 Развитието на гр. Благоевград в тази посока, съгласно предвижданията на Общия устройствен план на града.
2. Съгласно писмо изх. №РД-11-28/18.03.2009г. на БДУВ „Западнобеломорски район” – гр. Благоевград, инвестиционното предложение е в максимална степен отдалечено от шахтовите кладенци за питейно-битово водоснабдяване на гр. Благоевград и не засяга санитарно охранителната им зона.
- 2.1 В близост до пътния възел за връзка на автомагистралата с гр. Благоевград, на км 361+400 (по левия бряг и в самото корито на р. Струма) е разположено находище на термални минерални води, от което в момента функционират два каптажа. Същото е включено в списъка на находищата на минерални води - изключителна държавна собственост. Около водоизточниците в находището няма оразмерени и изградени санитарно-охранителни зони. Осъществяването на предложението не предполага неблагоприятно въздействие върху находището.
3. Инвестиционното предложение не попада в площ, която е предмет на разрешение за търсене и/или проучване, или на концесия за добив на подземни богатства.
4. Не се очаква значително отрицателно въздействие върху предмета на опазване в защитената зона при осъществяване на предложението.
5. Не се очаква осъществяването на предложението да предизвика безпокойство и намаляване числеността на видовете, предмет на опазване в защитената зона.

III. Способността за асимилация на екосистемата в естествената околна среда:

1. Не се очакват отрицателни въздействия върху биокоридорните функции на р. Струма.
2. Реализацията на инвестиционното намерение няма да доведе до нарушаване на земеползването в района. С реализацията на предложението ще се осигури значително намаляване на неблагоприятните въздействия върху земеползването спрямо първоначално одобреното трасе и възможност за развитие на гр. Благоевград съобразно Общият устройствен план на града.
3. Заложените в предлагания за реализация „виолетов вариант висока нивелета” 2480м мостови конструкции значително намаляват дефрагментацията на територията и неблагоприятните въздействия върху растителният и животински свят.

IV. Характеристиките на потенциалните въздействия – териториален обхват, засегнато население, включително трансгранични въздействия, същност, големина, комплексност, вероятност, продължителност, честота и обратимост:

1. С реализацията на предложението не се очакват въздействия върху минералното разнообразие, защитени територии по смисъла на ЗЗТ, на единични и групови паметници на културата, както и от радиации и генетично модифицирани организми.
2. Очакваните емисии при строителството и по време на експлоатацията на инвестиционното предложение няма да се отличават съществено от тези, посочени в документацията въз основа на която е издадено Решение по ОВОС № 1-1/2008г., поради следното:
- 2.1 Климатичните и метеорологични фактори в района и качеството на атмосферният въздух като цяло, не се различават от разгледаните в доклада за ОВОС за АМ

„Струма” в този участък, тъй като всички трасета са в Благоевградската котловина.

- 2.2 Дължината на трасето при различните варианти е близка: по първоначалното трасе – 9.400км и по виолетов” вариант – 9.450 км.
3. Строителството и експлоатацията на автомагистралата не е свързано с постоянно и значително водопотребление, с емисии на отпадъчни води и със значителни въздействия върху повърхностните води.
4. Вариантите за АМ ”Струма” от км 354+000м до км 363+450, включително предпорчитания - **“виолетов” вариант с подвариант „висока” нивелета** преминават през здрав терен без свлачищни и срутищни процеси. С реализацията на предложението не се очаква предизвикането на такива процеси.
5. Не се очаква негативно въздействие от фактор „шум” върху биоразнообразието на района.
6. Не се очаква инвестиционното предложение да има трансграничен характер на въздействие при преминаването през всички етапи на изпълнение и експлоатация.
7. Вредностите от автомобилният трафик по време на експлоатацията като цяло не се променят спрямо одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2008г. трасе, и ще са по-малки от сега съществуващите.
8. Предвид естеството на технологичните процеси, въздействията могат да се определят като локални, краткотрайни, временни и обратими.

V. Обществен интерес към предложението за строителство, дейности или технологии:

Възложителят е уведомил писмено кметовете на Общини Благоевград и Кочериново, и Кметства с. Бараково, с. Бело поле, с. Българчево, с. Зелен дол и с. Покровник, а чрез тях и засегнатото население, като е поставен срок за предоставяне на становища от засегнатите кметства до 15.05.2009г. Съгласно писмо на НАПИ изх.№05-00-120/01.06.2009г. към момента на изготвянето му не са получавани становища, с което възложителят счита, че от страна на засегнатите кметства няма възражения относно реализацията на предложението.

Изразените становища от страна на Общини Благоевград и Кочериново са по отношение на избора на вариантни решения и не съдържат информация относно обществения интерес към предложението.

ПРИ СПАЗВАНЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. По време на проектирането на “виолетов” вариант с подвариант „висока” нивелета:

1. Да се предвиди изграждането на съоръжения, възпрепятстващи попадането на животни на пътното платно
2. Да се предвиди изграждането на шумоизолиращи прегради по границата със защитена зона "Кочериново" BO0002099, с цел избягване на прякото безпокойство и смъртността на птици
3. Да се превиди на всеки 200 метра възможност за преминаване на костенурки, чрез подходящо многофункционално съоръжение.
4. Да се предвиди изграждането на отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води.
5. Да се предвидят необходимите пречиствателни съоръжения за повърхностните

води от магистралата, заустващи във водни обекти

II. Преди започване на строителството:

1. Да се предприемат необходимите действия за получаване на разрешителни от БДУВ „Западнобеломорски район“ и/или съответното „ВиК“ дружество за необходимите количества вода при строителството на пътя.
2. Да се представи необходимата документация в БДУВ „Западнобеломорски район“ за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти
3. Да се съгласуват с кметовете на общини Благоевград и Кочериново, маршрутите за транспортиране на материали за нуждите на строителството, третирането на отпадъците и мерките за контрол по управление на отпадъците, които ще се образуват при изграждането и експлоатацията на обекта.
4. Да се изготви проект, в който да се предвиди използването на местни растителни видове, адаптивни към условията и невнасящи дисхармония в ландшафтите и озеленяването по подходящ начин на отворите за преминаване на диви животни. Проектът да се съгласуват с РИОСВ - Благоевград.

III. По време на строителството:

1. Хумуса да се из земе и депонира на определено място преди започването на строителството. След завършване на строителството да се използва за рекултивация на нарушени терени.
2. Да не се допусне извън сервитута на магистралата намеса по какъвто и да е начин по отношение на ЗЗ „Кочериново“
3. С оглед намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове на горивата, и намаляване нивата на шума от използвани автомобили и строителна механизация е необходимо те да се поддържат технически изправни, да се спазва технологичния режим на работа на различните пътно-транспортни машини, да не се допуска работата на празен ход.
4. Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.
5. Отпадъците (отпадъчни бетони, асфалт, желязо и опаковки) да се събират разделно на определените за това места. Да не се допуска замърсяването на околните терени с тях. 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.

IV. По време на експлоатацията

1. В зависимост от резултатите от извършвания проучвания и при необходимост да се предприемат необходимите допълнителни пасивни и активни мерки за шумозащита на най-близките до магистралата жилищни сгради от с. Бело поле и евентуално от с. Българчево.
2. Складирането на средства за зимно поддържане на магистралата да става при спазване на необходимите мерки за предотвратяване на замърсяване на околната среда

Настоящото решение отменя решение за преценяване на необходимостта от ОВОС №16-ПР/11.06.2009г. на министъра на околната среда и водите.

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконови нормативни актове, както и за изпълнение на условията и мерките, поставени с решение по ОВОС №1-1/2008г. на министъра на околната среда и водите и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ и РИОСВ – Благоевград до 14 дни след настъпване на измененията.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административно-процесуалния кодекс.

Дата:02.10.2009 г.

**МИНИСТЪР: / п. /
(НОНА КАРАДЖОВА)**



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 16 - ПР /2009г.

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

На основание чл. 93, ал. 1 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС) и представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС и по чл. 10, ал. 1 и 2 от Наредбата за ОС

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Предпроектни проучвания за варианти на трасе на АМ „Струма“ в участък „Благоевград – Крупник“ от км 354+000 до км 380+000” - по **“виолетов” вариант с подвариант „ниска” нивелета**, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

възложител: Национална агенция „Пътна инфраструктура” - гр.София 1000, пл.„Македония” № 3; ЕИК: 000695089

Кратко описание на инвестиционното предложение:

За инвестиционното предложение за „Строителство на автомагистрала (АМ) “Струма” (Долна Диканя – Кулата)” е проведена процедура по ОВОС и е издадено решение № 1-1/2008г. на министъра на околната среда и водите. Съгласно решението по ОВОС трасето на автомагистралата при км 354+000 е одобрено по **кафяв вариант**, до км 359+000 е успоредно на съществуващият път I-1(E-79), след което се насочва в южна посока към с. Покровник, откъдето при км 363+500 продължава по „оранжев вариант”.

Във връзка с искането на общинска администрация Благоевград и обществеността на града трасето да премине по западния бряг на р. Струма от страна на възложителя са предложени два нови варианта на трасето на АМ „Струма” - „виолетов” и “син”, с предложено ново ситуационно и нивелетно решение в участъка от км 354+000 до км 363+450 в района на с. Бяло поле и гр. Благоевград.

Инвестиционното предложение е разработено в следните варианти: “виолетов” с два подварианта – “ниска” и “висока” нивелета и “син” вариант.

Предпочитаният вариант за реализация е - “виолетов” вариант с подвариант „ниска” нивелета. Този вариант започва при км 354+000 и следва следата на одобрения “кафяв” вариант, пресича р. Рилска при км 354+750 и Път I - 1 при км 355+600. Отделя се югозападно от “кафявия” вариант, като се насочва на юг, преминавайки северозападно от съществуващ микроязовир и с. Бяло поле. При км 358+480 пресича с виадукт ж.п. линията София – Благоевград, общински път и след като стъпи на западния бряг на р.Струма се развива южно в близост до ската на планината. При км 361+183 трасето пресича път III-106 “Благоевград – Делчево”, където се предвижда пътен възел “полудетелина” за връзка с Благоевград. Под пътния възел ще остане и пътя за с. Покровник при км 361+355. Трасето се развива по западния бряг на Струма и при км 363+450 източно от с.Покровник, се включва с права в одобрения “оранжев” вариант с идентичен километър 363+450. Дължината на участъка е 9.45 км.

При км 355+350, магистралата пресича пътя за Бараково в траншея, но поради близостта на Път I-1 е невъзможно да се изгради надлез. Предвижда се ситуационна промяна с дължина около 350м, като пътя и кръстовището с път I-1, ще се изместят в югоизточна посока.

Разгледан е подвариант „висока нивелета”, основната разлика при който е по-високият и по-дълъг виадукт над жп. линия, път и р.Струма, $L=960m(24 \times 40m)$ и виадукт от км 360+230 с дължина 1320(33x40м), който решава проблемите на пътния възел с Път III – 106.

Разработеният “син” вариант започва при км354+000 и следва следата на “кафявия вариант”. След като пресече река Рилска при 354+750 и пътя за с.Бараково при км 355+450, той се отделя с лява крива с радиус $R=1000m$ от “кафявия вариант” и се отправя на югозапад. Трасето пресича път I-1 при км356+719, преминава северозападно от село Бяло поле, след което с виадукт се пресича жп линията София – Благоевград, общински път и р.Струма. Преминавайки реката трасето продължава на юг, западно от поречието в скатите на планината. При км 361+400 магистралата пресича път III-106 “Благоевград-Делчево”, където се предвижда пътен възел “полу-детелина”, посредством който ще се осъществява и връзката с Благоевград. След възела трасето продължава на юг по западния бряг на р. Струма и при км363+667.13, източно от с.Покровник, се включва с права в “оранжевия вариант” с идентичен километър 363+500, където е и края на варианта. Дължината му е 9 667.13м.

Приетият габарит на предлаганото трасе е А29 (както и в останалите участъци на магистралата, одобрени с решение № 1-1/2008г. на министъра на околната среда и водите) с обща ширина 29.00м, който включва: среда разделителна ивица – 3.50м; ленти за движение – 2 x (4.50м + 4.50м); лента за спиране - 2 x 2.50м; банкети – 2 x 1.25м.

Реализирането на предложението ще засегне около 460 дка земеделски земи (430 дка – IV-V категория и 30 дка – X категория) в землищата на община Кочериново и община Благоевград – на с. Бараково, с. Бело поле, с. Българчево, с. Зелен дол и с. Покровник.

От км 354+000 до км 355+500 предвидените изменения на трасето (син и виолетов вариант) засягат защитена зона “Кочериново” с код BG0002099 за опазване на дивите птици само в участъка. Синият вариант съвпада с одобреното с решение по ОВОС №1-1/2008г. на МОСВ трасе. Предпочитаният от възложителя **виолетов вариант** се отклонява от синия с не повече от 500м в югозападна посока в границите на зоната.

Инвестиционното предложение представлява “разширение” по смисъла на т. 28 от § 1 на Допълнителните разпоредби на ЗООС на основния обект – АМ „Струма”, който

попада в обхвата на Приложение № 1 от ЗООС. Съгласно чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС предложението е предмет на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Съгласно разпоредбите на чл. 31, ал. 1 от Закона за биологичното разнообразие и съгласно чл. 2, ал. 1, т. 3, буква "а" от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (ДВ бр.73/2007г.). Инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на описаните по-горе 33.

МОТИВИ:

I. Характеристики на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка, и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:

1. С предвидените във вариантно решение съоръжения, се решава безконфликтно (на две нива) пресичане на съществуващите пътища и жп линията София - Кулата. Предвидените надлези са с ширини, позволяващи разполагане на селскостопански пътища от двете страни на магистралата, по които да преминава селскостопанска техника, хора и животни. С предложените селскостопански подлези се осигурява достъп до обработваемите земи на землищата, пресечени от АМ «Струма».
2. В рамките на ограничителната строителна линия (разположена на 50 м от двете страни на автомагистралата), определена съгласно чл. 6, ал. 1 от Закона за пътищата, определя възможността строителните площадки да се разполагат във всеки един участък от пътната отсечка. Не се очаква да има необходимост от ползването на други терени извън ограничителната строителната линия.
3. Характера на строителството и при добра организация на работа не се предполага сериозен риск от аварийно замърсяване или увреждане на околната среда.
4. Инвестиционното предложение представлява част от предложението "Строителство на автомагистрала (АМ) "Струма" (Долна Диканя – Кулата)", за което има проведена процедура по оценка за съвместимост и е издадено положително решение по ОВОС № 1-1/2008г. Реализацията на **"виолетов" вариант с подвариант „ниска" нивелета**, представляващ отклонение в участък от 500м, засяга малък участък (от км 354+000 до км 355+500) от защитена зона "Кочериново". Не се очаква реализацията на този вариант да доведе до значително отрицателно въздействие върху местообитанията и видовете, предмет на опазване в зоната.
5. Промяната на трасето на АМ „Струма" от км 345+000 до км 363+450 не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

II. Местоположение, в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относителното наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:

1. Първоначално одобреното трасе преминава по средата на района между гр. Благоевград и р. Струма, при което се засягат значителни площи земя 4 и 5

категория. С реализиране на предложеното изместване на трасето на автомагистралата в максимална степен в западна посока, дава възможност за:

- 1.1 Пълноценно използване на района от Благоевград до р. Струма и от нея до подножието на Влахина планина.
- 1.2 Развитието на гр. Благоевград в тази посока, съгласно предвижданията на Общия устройствен план на града.
2. Съгласно писмо изх. №РД-11-28/18.03.2009г. на БДУВ „Западнобеломорски район” – гр. Благоевград, инвестиционното предложение е в максимална степен отдалечено от шахтовите кладенци за питейно-битово водоснабдяване на гр. Благоевград и не засяга санитарно охранителната им зона.
- 2.1 В близост до пътния възел за връзка на автомагистралата с гр. Благоевград, на км 361+400 (по левия бряг и в самото корито на р. Струма) е разположено находище на термални минерални води, от което в момента функционират два каптажа. Същото е включено в списъка на находищата на минерални води - изключителна държавна собственост. Около водоизточниците в находището няма оразмерени и изградени санитарно-охранителни зони. Осъществяването на предложението не предполага неблагоприятно въздействие върху находището.
3. Инвестиционното предложение не попада в площ, която е предмет на разрешение за търсене и/или проучване, или на концесия за добив на подземни богатства.
4. Не се очаква значително отрицателно въздействие върху предмета на опазване в защитената зона при осъществяване на предложението.
5. Не се очаква осъществяването на предложението да предизвика безпокойство и намаляване числеността на видовете, предмет на опазване в защитената зона.

III. Способността за асимилация на екосистемата в естествената околна среда:

1. Не се очакват отрицателни въздействия върху биокоридорните функции на р. Струма.
2. Реализацията на инвестиционното намерение няма да доведе до нарушаване на земеползването в района. С реализацията на предложението ще се осигури значително намаляване на неблагоприятните въздействия върху земеползването спрямо първоначално одобреното трасе и възможност за развитие на гр. Благоевград съобразно Общият устройствен план на града.
3. Заложените в предлагания за реализация „виолетов вариант висока нивелета” 2480м мостови конструкции значително намаляват дефрагментацията на територията и неблагоприятните въздействия върху растителният и животински свят.

IV. Характеристиките на потенциалните въздействия – териториален обхват, засегнато население, включително трансгранични въздействия, същност, големина, комплексност, вероятност, продължителност, честота и обратимост:

1. С реализацията на предложението не се очакват въздействия върху минералното разнообразие, защитени територии по смисъла на ЗЗТ, на единични и групови паметници на културата, както и от радиации и генетично модифицирани организми.
2. Очакваните емисии при строителството и по време на експлоатацията на инвестиционното предложение няма да се отличават съществено от тези, посочени в документацията въз основа на която е издадено Решение по ОВОС № 1-1/2008г., поради следното:

- 2.1 Климатичните и метеорологични фактори в района и качеството на атмосферният въздух като цяло, не се различават от разгледаните в доклада за ОВОС за АМ „Струма” в този участък, тъй като всички трасета са в Благоевградската котловина.
- 2.2 Дължината на трасето при различните варианти е близка: по първоначалното трасе – 9.400км и по виолетов” вариант – 9.450 км.
3. Строителството и експлоатацията на автомагистралата не е свързано с постоянно и значително водопотребление, с емисии на отпадъчни води и със значителни въздействия върху повърхностните води.
4. Вариантите за АМ ”Струма” от км 354+000м до км 363+450, включително предпорчитания - **“виолетов” вариант с подвариант „ниска” нивелета** преминават през здрав терен без свлачищни и срутищни процеси. С реализацията на предложението не се очаква предизвикането на такива процеси.
5. Не се очаква негативно въздействие от фактор „шум” върху биоразнообразието на района.
6. Не се очаква инвестиционното предложение да има трансграничен характер на въздействие при преминаването през всички етапи на изпълнение и експлоатация.
7. Вредностите от автомобилният трафик по време на експлоатацията като цяло не се променят спрямо одобреното с Решение по ОВОС № 1-1/2008г. трасе, и ще са по-малки от сега съществуващите.
8. Предвид естеството на технологичните процеси, въздействията могат да се определят като локални, краткотрайни, временни и обратими.

V. Обществен интерес към предложението за строителство, дейности или технологии:

Възложителят е уведомил писмено кметовете на Общини Благоевград и Кочериново, и Кметства с. Бараково, с. Бело поле, с. Българчево, с. Зелен дол и с. Покровник, а чрез тях и засегнатото население, като е поставен срок за предоставяне на становища от засегнатите кметства до 15.05.2009г. Съгласно писмо на НАПИ изх.№05-00-120/01.06.2009г. към момента на изготвянето му не са получавани становища, с което възложителят счита, че от страна на засегнатите кметства няма възражения относно реализацията на предложението.

Изразените становища от страна на Общини Благоевград и Кочериново са по отношение на избора на вариантни решения и не съдържат информация относно обществения интерес към предложението.

ПРИ СПАЗВАНЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. По време на проектирането на “виолетов” вариант с подвариант „ниска” нивелета:

1. Да се предвиди изграждането на съоръжения, възпрепятстващи попадането на животни на пътното платно
2. Да се предвиди изграждането на шумоизолиращи прегради по границата със защитена зона "Кочериново" BO0002099, с цел избягване на прякото безпокойство и смъртността на птици
3. Да се предвиди на всеки 200 метра възможност за преминаване на костенурки, чрез подходящо многофункционално съоръжение.

4. Да се предвиди изграждането на отводнителни канавки за отвеждане на скатовите дъждовни води.
5. Да се предвидят необходимите пречиствателни съоръжения за повърхностните води от магистралата, заустващи във водни обекти

II. Преди започване на строителството:

1. Да се предприемат необходимите действия за получаване на разрешителни от БДУВ „Западнобеломорски район“ и/или съответното „ВиК“ дружество за необходимите количества вода при строителството на пътя.
2. Да се представи необходимата документация в БДУВ „Западнобеломорски район“ за издаване на разрешителни за ползване на водни обекти
3. Да се съгласуват с кметовете на общини Благоевград и Кочериново, маршрутите за транспортиране на материали за нуждите на строителството, третирането на отпадъците и мерките за контрол по управление на отпадъците, които ще се образуват при изграждането и експлоатацията на обекта.
4. Да се изготви проект, в който да се предвиди използването на местни растителни видове, адаптивни към условията и невнасящи дисхармония в ландшафтите и озеленяването по подходящ начин на отворите за преминаване на диви животни. Проектът да се съгласуват с РИОСВ - Благоевград.

III. По време на строителството:

1. Хумуса да се из земе и депонира на определено място преди започването на строителството. След завършване на строителството да се използва за рекултивация на нарушени терени.
2. Да не се допусне извън сервитута на магистралата намеса по какъвто и да е начин по отношение на ЗЗ „Кочериново“
3. С оглед намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове на горивата, и намаляване нивата на шума от използвани автомобили и строителна механизация е необходимо те да се поддържат технически изправни, да се спазва технологичния режим на работа на различните пътно-транспортни машини, да не се допуска работата на празен ход.
4. Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.
5. Отпадъците (отпадъчни бетони, асфалт, желязо и опаковки) да се събират разделно на определените за това места. Да не се допуска замърсяването на околните терени с тях. Образуваните 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.

IV. По време на експлоатацията

1. В зависимост от резултатите от извършвания проучвания и при необходимост да се предприемат необходимите допълнителни пасивни и активни мерки за шумозащита на най-близките до магистралата жилищни сгради от с. Бело поле и евентуално от с. Българчево.
2. Складирането на средства за зимно поддържане на магистралата да става при спазване на необходимите мерки за предотвратяване на замърсяване на околната среда

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове, както и за изпълнение на условията и мерките, поставени с решение по ОВОС №1-1/2008г. на министъра на околната среда и водите и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

При промяна на инвестиционното предложение, на възложителя или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми МОСВ и РИОСВ – Благоевград до 14 дни след настъпване на измененията.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административно-процесуалния кодекс.

Дата:11.06.2009 г.

МИНИСТЪР: / п /
(ДЖЕВДЕТ ЧАКЪРОВ)

Приложение Б – Изисквания за подготовката на парцеларни планове

Парцеларният план се комплектова в самостоятелни документации съответно за:

- ☐ земеделската земя (по землища и общини);
- ☐ земята от горския фонд, в т.ч. и горски насаждения върху селскостопанска територия (по землища и общини);
- ☐ земята в регулация (по населени места).

Броят екземпляри на документацията трябва да бъде:

- ☐ 8 за земеделската земя,
- ☐ 10 за горския фонд;
- ☐ 6 за съответната територия в регулация.

Текстовата част се състои от следните компоненти:

- ☐ титулна страница с данни, съгласно чл. 64, т. 1 от Наредба № 8 за обема и съдържанието на устройствените схеми и планове;
- ☐ обяснителна записка;
- ☐ копие от заданието за проектиране на обекта;
- ☐ акт за категоризация за земеделските земи;
- ☐ удостоверение за поливност на земеделските земи;
- ☐ копия от съгласувателни писма на експлоатационни дружества на обекти от техническата и транспортната инфраструктура, засягащи се с проекта на пътя (ел. проводи, далекосъобщителни и телекомуникационни мрежи, ВиК мрежи и съоръжения, ж.п. линии, газопроводи, петролопроводи, напоителни и отводнителни канали и др.);
- ☐ копия от документите за проектантска правоспособност;
- ☐ приемо-предавателен протокол за предоставените от Министерството на земеделието и храните (МЗХ) или от Агенцията по геодезия, картография и кадастър (АГКК) данни по землища от цифровите модели на картите за възстановена собственост (КВС) или от влезлите в сила кадастрални карти и имотни регистри;
- ☐ координатите на обхвата (сервитута) на пътя;
- ☐ обобщена таблица (рекапитулация) на отчужденията за целия обект по землища;
- ☐ регистър на засегнатите земи (за отчуждаване) по отделни землища;
- ☐ баланси (рекапитулации) по землища;
- ☐ обобщени баланси по области;

- регистър на площите с режим на ограничено ползване;
- регистър на площите за временно ползване;
- таблица на реконструираните обекти от техническата инфраструктура;
- 2 броя магнитен носител (CD) с обхвата на пътя в ZEM формат и 1 брой с парцеларен план върху картата за възстановена собственост (КВС) или кадастралната карта в DWG формат.

Графична част - парцеларният план се изработва върху актуалните към момента карти за възстановена собственост (КВС) или кадастрална карта на съответното землище, предоставени от МЗХ или АГКК (Агенция по геодезия, картография и кадастръ).

За земите от горския фонд се прилагат:

- копие от лесоустройствената карта;
- скица на трасето (скица-проект на новообразуващия се имот) с обозначени координати, придружена с партида от регистъра на земеделските земи и гори и земи от горския фонд към картата на възстановена собственост, издадена от общинската служба „Земеделие” по местонахождение на имота.

За засягащи се имоти в регулация, се прилага извадка от действащия план за регулация, с нанесен върху нея обхват на проектирания път.

Прилагат се обзорна схема на картните листове в тяхната последователност и надлъжни профили на реконструираните обекти от техническата инфраструктура.

В обяснителната записка се посочва следната информация:

- наименование на обекта;
- географско разположение и местоположение на обекта – местност, землище на населено място и неговия функционален тип, община, област, отстояние от подробния устройствен план на населеното място, отстояние от най-близко съществуващи обекти /ж.п. линии, водоайни зони и др./;
- описание относно съответствието на нанесения в КВС обхват на съществуващия път с действителното местоположение върху терена и реалния обхват съгласно чл. 5, ал. 2 и 4 от Закона за пътищата и § 1, т. 2 от допълнителните разпоредби на същия и чл. 8, ал. 4, т. 2 от Правилника за приложение на закона за пътищата; при установяване на фактическа грешка спрямо данните от КВС и/или от кадастралната карта, Възложителят се уведомява своевременно;
- описание на проектното решение;
- мотиви за проектирането на конкретния обект;
- обосновка на проектното решение;

- ☐ трасета на засегнатите с проекта мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура, пътни връзки и др.;
- ☐ отразяване размера на земята, подлежаща на отчуждаване за проектния обхват на пътя и за шумозащитни валове и озеленителни пояси (където са предвидени);
- ☐ размер на земята, която може да се ползва при определени ограничения, вид и характер на тези ограничения;
- ☐ природо-защитени обекти и обекти на културно-историческото наследство в близост до трасето;
- ☐ пресичания на водни площи;
- ☐ описание на установена явна фактическа грешка в плана за земеразделяне.

Информацията се систематизира в следните раздели на обяснителната записка:

- ☐ основание и цел на разработката;
- ☐ описание на проекта;
- ☐ същност на разработката;
- ☐ графично съдържание на парцеларния план;
- ☐ характерни особености на разработката.

Регистър на земята за отчуждаване – за засегнатите земи за всяко землище поотделно се изработва регистър и представлява таблица с раздели, съобразно вида територия според основното ѝ предназначение:

- ☐ земеделска територия;
- ☐ горска територия;
- ☐ урбанизирана територия/населено място или селищно образувание;
- ☐ защитени територии;
- ☐ нарушени територии за възстановяване;
- ☐ водни течения и водни площи;
- ☐ за нуждите на транспорта.

В съответните самостоятелни графи на регистъра се посочва следната информация:

- ☐ номер на имота, съдържащ номера на масива и индивидуалния № на съответния имот;
- ☐ вид на територията;
- ☐ начин на трайно ползване на имота;
- ☐ категория на земята;

- ☐ обща площ на имота (дка);
- ☐ засегнатата площ (дка);
- ☐ площ за отчуждаване;
- ☐ площ на имотите държавна собственост, които се отнемат без обезщетение;
- ☐ остатъчна площ, като разлика между общата и засегнатата площ на имота (дка);
- ☐ вид собственост;
- ☐ име, презиме и фамилия на собственика /име на юридическото лице;
- ☐ адрес на собственика, рег.№, вх.№;
- ☐ под съответните графи на регистъра – общ брой имоти, обобщени (сумирани) обща, засегнатата и остатъчна площ.

В отделни регистри се посочват засегнатите имоти за временно ползване и с режим на ограничено ползване при реконструкция на обекти на техническата инфраструктура.

В таблицата за обектите на техническата инфраструктура, засягащи се с проекта на пътя (ел.проводи, далекосъобщителни и телекомуникационни мрежи, ВиК мрежи и съоръжения, газопроводи, петролопроводи, напоителни и отводнителни канали и др.), да бъдат отразени следните данни:

- ☐ местонахождение (землище) и номер на картния лист, в който е нанесен обектът
- ☐ при обекти, разположени успоредно на пътя - дължина и километрично положение (от км до км)
- ☐ при обекти, пресичащи напречно пътя – номер на пикетната точка, километрично положение, дължина.

Балансите на отчужденията се изработват за всяко землище в табличен вид, както следва:

- ☐ баланс на територията по предназначение;
- ☐ баланс на територията по начин на трайно ползване;
- ☐ баланс на територията по вид собственост;
- ☐ баланс на територията по категория на земята;
- ☐ баланс на територията по категория на земята и поливност;
- ☐ баланс на територията по начин на трайно ползване, категория и собственост.

В таблиците са задължителни графите: засегнатата площ, площ за промяна предназначението /изключване от горския фонд/ и площ за обезщетяване (в дка).

Представя се Обща рекапитулация на площите за отчуждаване и за промяна на предназначението в следния вид:

- ☐ община/земище с ЕКТТЕ, собственост, категория, поливност;
- ☐ община/земище с ЕКТТЕ, категория, поливност.

Графичната част се разработва и оформя в съответствие с Наредба № 8.

При реконструкция на съществуващ път засегнатата площ се определя между новопроектирания обхват и реално заснетия с координати съществуващ обхват съгласно чл. 5, ал. 2 и 4 от Закона за пътищата и § 1, т. 2 от допълнителните разпоредби на същия и чл. 8, ал. 4, т. 2 от Правилника за приложение на закона за пътищата.

При спряно („замразено”) строителство, площите за отчуждаване се определят като разлика между реално заснетата (координирана) построена част и обхвата на новопроектирания път, нанесен върху актуализирана КВС или кадастрална карта.

За подлежащите на отчуждаване имоти в регулация, се заснемат (координират) засегнатите части и се нанасят върху действащия регулационен план.

Върху всеки чертеж се отразяват следните данни:

- ☐ ос и обхват на проектирания път, в т.ч. пътни възли и връзки с обозначени посоки, километраж и хектометраж;
- ☐ реално заснет (координиран) обхват на съществуващия път (при реконструкция на същия);
- ☐ засегнатата площ (щрихована);
- ☐ заснети други пътища, жп. линии, обекти от техническата инфраструктура и др., които се засягат от проектирания път, с нанесени дължини и други специфични данни и характеристики на реконструираната им част;
- ☐ номер на имотите и масивите (за горските имоти – номер, отдел и подотдел);
- ☐ наименованията на съседните земища;
- ☐ координати най-малко на две точки от проектния обхват;
- ☐ в таблицата до всички стандартни надписи – наименование на конкретното земище с неговия обхват от км до км и ЕКТТЕ;
- ☐ легенда на обозначенията, цветовете и символите.

Всеки чертеж да бъде подпечатан с печат за проектантска правоспособност.

Всеки чертеж да бъде съгласуван (заверен) чрез полагане на печат и подпис на съответната Общинска служба „Земеделие” и/или на съответната регионална структура на АГКК.

Проектът на парцеларен план да бъде съобразен задължително с действащата към момента на изработването му нормативна уредба.