



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

---

**РЕШЕНИЕ**

**ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА**

**№ 1-1/2016 г.**

На основание чл. 99, ал. 2 от *Закона за опазване на околната среда*, чл. 19, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС) и във връзка с чл. 31 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 39, ал. 12 и 13 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони*, (Наредбата за ОС),

**ОДОБРЯВАМ**

Осъществяването на инвестиционно предложение за „Модернизация на Път I-1 (E-79) „Видин-Враца” – Участък № 1 Видин-Димово, Участък № 2 Димово-Бела-Ружинци, Участък № 3 Ружинци-Монтана, за участък № 1 и участък № 2 – по вариант 1 (син) от км 3+757 до км 58+043.58 и за участък № 3 – по вариант 1 (син) от км 58+000 ≡ км 58+043.58 до км 94+800, с жълт подвариант от км 94+800 до км 98+896.73 и коригирано трасе при пресичане на р. Лом

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

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

Инвестиционното предложение е за модернизация на Път I-1 (E-79) „Видин -Враца” в следните участъци: Участък № 1 Видин – Димово, Участък № 2 Димово – Бела – Ружинци и Участък № 3 Ружинци – Монтана. Път E-79, който е част от Общоевропейски транспортен коридор № IV Видин – Кулата, поема основната част от международния товарен трафик, преминаващ през Граничен контролно-пропускателен пункт Дунав мост 2 при Видин. Изграждането на скоростния път е важна стъпка в осъществяване на Общоевропейските перспективи на България.

Общата дължина на трите проектни участъка е около 95 км.

Проектната скорост на модернизирания път е 120 км/час, при габарит Г28 със следните елементи:

- 2 x 1,75 м (3,50 м) разделителна ивица;



- 4 x 3,75 м платна за движение;
- 4 x 0,50 м водещи ивици;
- 2 x 2,50 м ленти за спиране;
- 2 x 1,25 м банкети.

За избора на трасе са разработени проектни варианти за съответните участъци, както следва:

**Участък №1 Видин-Димово (от км 3+757 до км 39+480, с дължина 35.723 км) и Участък №2 Димово-Бела-Ружинци (от км 39+480 до км 61+750, с дължина 22.270 км)**

Съществуващият път и новите варианти преминават през землища в общините Димово, Видин, Макреш, Грамада и Ружинци.

Разработени са три варианта: **Вариант 1 – син**, **Вариант 2 – червен** и **Вариант 3 – розов**. Началото и на трите варианта е км 3+757 – край на изпълнения участък на Дунав мост 2 с габарит Г20.

#### **Вариант 1 – син**

Началото на проектното трасе е при км 3+757, а краят – при км 58+043.58 (дължина 54 286.58 м). Състои се от два участъка:

- **От км 3+757 до км 8+870 (5113 м)** – участъкът е по съществуващото трасе на обход на гр. Видин, като се запазват геометричните елементи на съществуващия път и се уширява габаритът му до Г20. Участъкът е изпълнен за проектна скорост 80 км/ч, която се запазва.
- **От км 8+870 до км 58+043.58 (49173 м)** – участъкът е по изцяло нов терен. Решен е с елементи за проектна скорост на пътя 120 км/ч и габарит Г28.

**Пътни възли:** предвиждат се уширения на габарита до Г20 при км 6+100 (път II-12 Видин-Брегово) и при км 8+350 (път за с. Новоселци); при км 9+590 – предвижда се пътен възел (п.в.) „непълен тропет“ само с две посоки Видин-София по съществуващия път и обратната посока; при км 20+315 – на път III-1413 Дунавци-Синаговци, п.в. тип „диамант“; при км 30+307 – с път III-141, п.в. тип „непълна детелина“; при км 36+164 – за връзка с път VID 3094 Димово-Макреш, п.в. тип „диамант“; при км 46+325 – с път I-1 Бела-Скомля, п.в. тип „пълна детелина“, с връзка с общинския път за с. Дълго поле. За пресичането с път I-1 при км 56+061 се предвижда надлез 2x16+2x12.

**Железопътни линии:** при км 36+383 се пресича съществуващата ж.п. линия Видин-София с надлез; при км 51+823 се пресича ж.п. линия Видин-София и път VID 1003-Медовница с три-отворен надлез 48 м (3 x 16).

**Мостове:** мост при корекция на главен събирателен колектор (ГСК) (ново корито на р. Тополовец, в която се влива р. Делейнска) – км 11+100; мост р. Войнишка – км 16+350; мост р. Арчар – км 39+085; мост р. Барата – км 54+060; виадукт в участъка от км 19+583 до км 19+814.

**Селско стопански (с.ст.) пресичания:** За осигуряване на достъп до земеделските земи от двете страни на пътя са предвидени общо 24 бр. пресичания (подлези и надлези) на съществуващи с.ст. пътища или на други подходящи места: км 12+140 – път асфалтова база (надлез); км 12+941 – с.ст. подлез; км 14+059 – с.ст. надлез; км 15+793 – с.ст. подлез; км 17+090 – с.ст. подлез с един отвор; км 17+780 – с.ст. надлез с отвори 2x16+2x12; км 18+590 – с.ст. подлез с един отвор; км 20+720 – с.ст. подлез с един отвор; км 21+061 – с.ст. подлез с един отвор; км 21+770 – с.ст. подлез с един отвор; км 22+500 – с.ст. надлез с отвори 2x16+2x12; км 26+620 – с.ст. подлез с един отвор; км 27+437 – с.ст. подлез с един отвор; км 28+097 – с.ст. подлез с един отвор; км 29+350 – с.ст. подлез с един отвор; км 33+464 – подлез с един отвор; км 42+571 – с.ст. подлез с един отвор; км 43+927 – с.ст. подлез с един отвор; км 44+824 – с.ст. подлез с един отвор; км 47+420 – с.ст. подлез с един отвор; км 49+375 – с.ст. подлез с един отвор; км 50+400 – с.ст. подлез с един отвор; км 53+847 – с.ст. надлез с отвори 4x18; км 54+625 – с.ст. надлез с отвори 4x18; км 56+916 – с.ст. надлез с отвори 2x16+2x12.

### Вариант 2 – червен

Началото на проектното трасе е при км 3+757, а края при км 59+603.94 (дължина 55 846.94 м). Вариантът е решен максимално близо до съществуващия път, така че същият да се използва по време на строителството и да се запази като транспортна връзка за прилежащите населени места. Състои се от следните участъци:

- От км 3+757 до км 11+635 (7 878 м) – участъкът е по съществуващото трасе на обход на гр. Видин, като се запазват геометричните елементи на съществуващия път и се уширява габаритът до Г20. Участъкът е за проектна скорост 80 км/ч, която се запазва.

- От км 11+635 до км 12+753.28 (1118.28 м) – използва се вече изпълненият участък с габарит Г20 и пътен възел тип „тромпет“.

- От км 12+753.28=км 12+870 до км 59+603.94 – отделя се от съществуващия път при км 12+870 (след края на изпълнения възел тип „тромпет“ на обходния път на гр. Видин). Участъкът е с елементи за проектна скорост 120 км/ч и габарит Г28.

**Пътни възли:** предвиждат се уширения на габарита до Г20 при км 6+100 (път II-12 Видин-Брегово) и при км 8+350 (път за с. Новоселци); при км 16+728 с път за гр. Дунавци, тип „диамант“; при км 19+651 - с път Дунавци-Синаговци за връзка с път II-11; при км 30+079 - за връзка със с. Срацимирово, тип „детелина“; при км 37+091 – за връзка със с. Макреш, тип „непълна детелина“; при км 45+373 – с път III-102, тип „непълна детелина“; при км 52+951- с път VID 1003 Медовница – Орешец, тип „непълна детелина“.

**Железопътни линии:** км 10+582 – пресичане на съществуваща ж.п. линия София – Видин с ж.п. надлез с отвор 14x20=250 м. Предвижда се разваляне на съществуващия надлез и изграждане на нов с габарит Г20; км 16+380 – пресичане на вариантното решение на ж.п. линия София – Видин и пресичане със съществуваща ж.п. линия София – Видин при км: 21+107, 26+580, 39+215, 49+755, 52+860.

**Мостове:** мост при корекция на ГСК (ново корито на р. Тополовец, в която се влива р. Делейнска) – км 14+508; мост р. Войнишка – км 17+085; мост р. Видбол – км 19+400; мост р. Арчар – км 42+689; мост – км 50+280; мост – км 55+115; мост – км 59+130.

#### **С.ст. пресичания:**

Предвидени са общо 7 бр. пресичания (подлези и надлези) на съществуващи с.ст. пътища или на други подходящи места.

### Вариант 3 – розов

Началото на проектното трасе е при км 3+757, а края при км 57+805.07 (по син вариант), дължина – 54 513.25 м. Вариантът е разработен с цел да се използва максимално съществуващия път с подобряване на хоризонталните и вертикалните елементи за проектна скорост 120 км/ч. Развива се с максимално уширение на съществуващия габарит до Г28. Състои се от следните участъци:

- От км 3+757 до км 12+753.28 – участъкът се развива по трасето на червен вариант.

- От км 12+753.28=км 12+910 до км 36+226.67=км 36+000 – отделя се от червения вариант (след края на изпълнения възел тип „тромпет“ на обходния път на гр. Видин). Вариантът е решен по трасето на съществуващия път I-1 или максимално близо до него.

- От км 36+226.67=км 36+000 – участъкът се развива до края по син вариант.

**Пътни възли:** до км 12+753.28=12+910 пътните възли са както при червения вариант; при км 16+730 – с път за гр. Дунавци; при км 19+650 – с път II-11; при км 24+500 – с път 2050 за с. Ивановци; при км 28+500 – с път 2051 за с. Гайтанци; при км 30+420 – с път III-141 Срацимирово – Въртоп; при км 33+250 – осигурява връзка за с. Лагошевици. До края на участъка пътните възли са както са предвидени като при синия вариант след км 36+000.

**Железопътни линии:** км 10+582 – пресичане на съществуваща ж.п. линия София – Видин с ж.п. надлез с отвор 280 м (14x20). Предвижда се разваляне на съществуващ надлез и изграждане на нов с габарит Г20; при км 16+546, пресичане на вариантното решение на ж.п. линия София – Видин; пресичане със същ. ж.п. линия София - Видин при км 21+464, 27+080, 34+500, 36+335, 51+543.

Предложени са площадки за отдиш, които са предвидени двустранно през около 15 км, както следва: Син вариант – при км 16+500, 31+900, 46+500; Червен вариант – при км 15+800, 30+800, 47+800; Розов вариант – при км 15+800, 31+000, 46+500.

Предвидени са центрове за управление през около 40 км, както следва: Син вариант – при км 46+000; Червен вариант – при км 37+000; Розов вариант – при км 39+700.

### **Участък № 3 Ружинци – Монтана (от км 61+750 до км 102+060, с дължина 40.310 км)**

Съществуващият път и новите варианти преминават през землища в общините Ружинци, Монтана и Георги Дамяново.

Разработени са три варианта, два по ново трасе и един при условие за максимално придържане по съществуващия път, като: **Вариант 1 (основен) – син** е по трасе, напълно различно от това на съществуващия път и минава извън границите на населените места, с **алтернативна връзка с обхода на гр. Монтана – жълт подвариант**; **Вариант 2 – червен** е по ново трасе; **Вариант 3 – зелен** е по съществуващото трасе или максимално близко до съществуващото трасе на път I-1(E79).

#### **Вариант 1 – син**

Началото на проектното трасе е при км 58+000 северно от с. Ружинци, а края – при началото на обхода на гр. Монтана при км 97+513.10 (км 102+380 по проекта за обхода), дължина – 39 513.10 м. Вариантът е изцяло по ново трасе, източно от трасето на съществуващия път, без да го пресича и без да навлиза в населените места. Габаритът на пътя е Г28 с проектна скорост 120 км/ч.

**Пътни възли:** За връзка с републиканската пътна мрежа са предвидени три пътни възела и две директни връзки на две нива.

**Пътен възел с път I-1(E79) съществуващо трасе при с. Ружинци на км 58+651:** Възелът е тип „тромпет“. Пътната връзка до кръстовището със съществуващото трасе на път I-1(E79) преди с. Ружинци е с габарит Г10.50 и преминава с надлез над главното направление. Пътният възел обслужва всички посоки на движение в близост до с. Ружинци посредством ново кръстовище със съществуващото трасе на път I-1(E79) и намиращия се в непосредствена близост път III-114 „Лом – п.к. с път III-102“.

**Пътен възел с път IV-11216 „Белотинци-Одоровци-Буковец“ при км 72+745:** Възелът е тип „диамант“. Път IV-11216 с габарит Г8 преминава с надлез над главното направление, като се устройва двойно кръстовище, осигуряващо обслужване на връзките на пътния възел към четвъртокласния път. Пътният възел се намира на 330 м от съществуващия път I-1(E79), където е кръстовището за с. Белотинци.

**Пътен възел с път IV-11222 „п.к. с път I-1– Долна Рикса“ при км 84+914:** Възелът е тип „полудетелина“. Път IV-11222 с габарит Г8 преминава с надлез над главното направление, като се устройва двойно кръстовище, осигуряващо обслужване на връзките на пътния възел към четвъртокласния път. Пътният възел се намира на 370 м от кръстовището със съществуващия път I-1(E79) в непосредствена близост до кръстовища с път IV-10233 за с. Каменна Рикса и за с. Винощице.

От км 95+400 до края на Вариант - 1 габаритът на пътя е намален до Г20 за проектна скорост 80 км/ч, съответстващ на големия качващ надлъжен наклон от 6% и габарита на обхода на гр. Монтана, към който се привързва трасето.

**Пресичания** - трасето на пътя по Вариант - 1 пресича следните пътища: III-114 „Лом – п.к.с път III-102“ при км 59+923 – третокласният път преминава под директното трасе в пътен подлез; IV-10011 „Път I-1(E79) – Черно Поле – Смирненски“ при км 64+592 – четвъртокласният път преминава под директното трасе в пътен подлез; път IV-11216 „Белотинци – Одоровци – Буковец“ при км 72+745 - четвъртокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез, част от пътен възел тип „диамант“; път IV-11222 „Път I-1 (E79) – Клисурска – Долна Рикса“ при км 84+914 - четвъртокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез, част от пътен възел тип „полудетелина“.

**Пресичания със селскостопански и стопански пътища** (общо 17): при км 61+350-селскостопански надлез (ССН) с дължина 72 м; при км 62+985-ССН с дължина 72 м; при км 66+250-ССН с дължина 72 м; при км 68+158-ССН с дължина 72 м; при км 71+360-ССН с дължина 72 м; при км 74+160-ССН с дължина 72 м; при км 76+380-ССН с дължина 72 м; при км 77+322-ССН с дължина 72 м; при км 79+058-ССН с дължина 72 м; при км 80+630-ССН с дължина 72 м; при км 86+865-ССН с дължина 72 м; при км 87+962-ССН с дължина 72 м; при км 89+300-ССН с дължина 72 м; при км 91+418-ССН с дължина 72 м; при км 92+625-ССН с дължина 72 м; при км 95+750-ССН с дължина 72 м; при км 97+150-ССН с дължина 72 м.

**Големи съоръжения:** мостове (над реките и деретата на притоците им) и естакади ще се изградят при нивелетни разлики по-големи от 10-12 м и при пътните възли: Пътен надлез към п.в. с път I-1 при км 58+651 с габарит Г10,5 и дължина 104 м (4x26m); Пътен надлез с път III-114 при км 59+922 с габарит Г9; Пътен надлез над общински път Ружинци-Белоптичене при км 60+521; Мост над река Лом от км 60+609 до км 60+849 с дължина 240м (6x40m); Пътен надлез с път IV-10011 при км 64+914 с габарит Г9; Мост над р. Киселевска бара от км 67+127 до км 67+207 с дължина 80м (2x40m); Мост над приток на р. Киселевска бара от км 67+560 до км 67+720 с дължина 160м (4x40m); Мост над р. Нечинска бара от км 69+375 до км 69+535 с дължина 160м (4x40m); Пътен надлез с път IV-11216 при км 72+715 с габарит Г9 и дължина 72м (4x18m); Мост над Коритарска река от км 77+549 до км 77+669 с дължина 120м (3x40m); Мост над р. Селска бара от км 80+085 до км 80+205 с дължина 120м (3x40m); Пътен надлез с път V-11222 при км 84+885 с габарит Г9 и дължина 72м (4x18m); Мост над р. Войнишка бара от км 86+520 до км 86+680 с дължина 160м (4x40m); Виадукт над сухо дере от км 93+539 до км 93+739 с дължина 200м (5x40m); Виадукт над приток на р. Бучка от км 95+394 до км 95+514 с дължина 120м (3x40m); Мост над р.Бучка от км 95+882 до км 96+162 с дължина 280м (7x40m); Пътен надлез „обход Монтана“ при км 98+116 с габарит Г8 и дължина 72м (4x18m).

Предвижда се изграждането на една площадка за отдих, разположена след пътния възел при с. Белотинци при км 73+650 на терен с равнинен релеф и добра панорама. Център за управление на движението се предвижда при км 87+185 (дясно).

#### **Вариант 1 – жълт подвариант (по алтернативна връзка с обхода на гр. Монтана)**

От км 94+800 до края при км 98+896.73 се развива алтернативно трасе спрямо Вариант 1 (син), което се включва в обхода на гр. Монтана при км 104+400. Общата дължина на участъка е 40 896.73 м.

**Пътни възли:** предвижда се изграждането на нов пътен възел с обхода на гр. Монтана при км 98+116. Преходът в габарита Г28 на скоростния път към габарит Г20 на обхода на Монтана се осъществява от км 97+430 до км 97+500 преди новия пътен възел, който попада изцяло в участъка с габарит Г20 с проектна скорост 100 км/ч за директното трасе. Връзките на възела се включват в участък от обхода на гр.Монтана с проектна скорост 80 км/ч.

**Други пресичания:** В обхвата на пътя жълта връзка (подвариант на вариант 1 – син) попадат следните пресичания: при км 95+779-ССН с дължина 72 м; при км 96+831-ССН с дължина 72 м.

#### **Вариант 2 – червен**

Началото на проектното трасе е в северозападния край на с. Ружинци, а краят – при началото на обхода на гр. Монтана. Трасето преминава предимно източно от съществуващия път, като го пресича на 5 места (при км 63+898, км 71+200, км 73+570, км 85+575 и км 90+635). Общата дължина на участъка е 38 755.74 м.

**Пътни възли:** За връзка с републиканската пътна мрежа са предвидени два пътни възела и две директни връзки на две нива.

**Пътен възел с път I-1(E79) съществуващо трасе при с. Плешивец при км 63+898:** Възелът е тип „полудетелина“. Съществуващото трасе на път I-1(E79) с габарит Г10.50 преминава с подлез под главното направление, като се устройват две кръстовища –триклонно и кръгово на разстояние 380 м едно от друго. Кръговото кръстовище осигурява връзка както

със съществуващото трасе на път I-1(E79), така и с местен път IV-10011. На двупосочните пътни връзки са предвидени уширения в хоризонталните криви.

*Пътен възел с път I-1(E79) съществуващо трасе между с. Винище и с. Горна Вереница при км 90+635:* Възелът е тип „полудетелина“. Съществуващото трасе на път I-1(E79) с габарит Г10.50 преминава с надлез над главното направление, като се устройва двойно кръстовище (с разстояние 270 м между отделните кръстовища) осигуряващо обслужване на връзките на пътния възел към второстепенното направление. На двупосочните пътни връзки са предвидени уширения в хоризонталните криви.

*Пътни връзки с Долна Вереница - гр. Монтана при км 97+643* са еднопосочни и обезпечават връзката с път I-1(E79) при с. Долна Вереница при км 97+643, като осигуряват двете посоки на направлението с. Долна Вереница - Монтана. Връзката в посока с. Долна Вереница - гр. Монтана преминава под главното направление с пътен подлез при км 97+643.

**Пресичания:** Трасето на пътя по Вариант-2 пресича следните пътища: - III-114 „Лом - п.к.с път III-102“ при км 60+047 – третокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез; - съществуващ I-1(E79) при км 63+898 – трасето на съществуващ I-1(E79) преминава под директното трасе в пътен подлез, при пътен възел тип „полудетелина“; - IV-10011 „Път I-1(E79) – Черно Поле – Смирненски“ при км 65+874 – четвъртокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез; - съществуващ I-1(E79) при км 71+200 – трасето на съществуващия I-1(E79) преминава под директното трасе при нов мост над р. Нечинска; - съществуващ I-1(E79) при км 73+570 – трасето на същ. I-1(E79) преминава под директното трасе в пътен подлез; - път IV-11216 „Белотинци – Одоровци – Буковец“ при км 73+948 - четвъртокласният път преминава под директното трасе в пътен подлез; - същ. I-1(E79) при км 85+575 – трасето на съществуващ I-1(E79) преминава под директното трасе в пътен подлез; - съществуващ I-1(E79) при км 90+635 – трасето на същ. I-1(E79) преминава над директното трасе в пътен надлез, при пътен възел тип „полудетелина“.

**Големи съоръжения:** мостове (над реките и деретата на притоците им) и естакади ще се изградят при нивелетни разлики по-големи от 10-12 м и при пътните възли. Съоръженията са 29 на брой, с обща дължина 4515 м.

Предвижда се изграждането на една площадка за отдих, разположена след пътния възел при с. Белотинци при км 75+150 на терен с равнинен релеф и добра панорама.

Център за управление на движението се предвижда в участъка, при км 93+950 (дясно), в непосредствена близост до с. Горна Вереница.

### **Вариант 3 – зелен**

Началото му е при км 58+000 северно от с. Ружинци, а краят - при началото на обхода на гр. Монтана при км 98+899.31 (км 102+380 по проекта за обхода), дължина – 40 899.31 м. Трасето е по съществуващия път I-1(E79) или максимално близко до него, без да навлиза в населените места, покрай които преминава.

**Пресичания:** Трасето на пътя по Вариант - 3 пресича следните пътища: - III-114 „Лом - п.к.с път III-102“ при км 59+924 – третокласният път преминава под директното трасе в пътен подлез; - IV-10011 „Път I-1(E79) – Черно Поле – Смирненски“ при км 63+573 – четвъртокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез, част от пътен възел тип „полудетелина“; - IV-10022 „Път I-1(E79) – Гюргич“ при км 69+395 – четвъртокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез, част от пътен възел тип „тромпет“; - път IV-11216 „Белотинци – Одоровци – Буковец“ при км 73+189 - четвъртокласният път преминава под директното трасе в пътен подлез, част от пътен възел тип „диамант“; - път IV-10233 „Път I-1(E79) – Каменна Рикса“ при км 83+159 – четвъртокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез, част от пътен възел тип „тромпет“; - път IV-11222 „Път I-1 (E79) – Клисарица – Долна Рикса“ при км 86+397 - четвъртокласният път преминава над директното трасе в пътен надлез, част от пътен възел тип „полудетелина“.

**Големи съоръжения:** мостове (над реките и деретата на притоците им) и естакади ще се изградят при нивелетни разлики по-големи от 10-12 м и при пътните възли. Съоръженията са 26 на брой, с обща дължина 3420 м.

Предвижда се изграждането на една площадка за отдих между с. Белотинци и с. Смоляновци (от км 77+016 до км 77+761) на терен с равнинен релеф и добра панорама. Център за управление на движението се предвижда при км 92+335 (дясно) в близост до с. Горна Вереница.

При строителството на скоростното трасе се предвижда използването на утвърдена технология за изграждане на пътища, категория на движение „много тежко“, в съответствие с нормите за проектиране на пътища и технически спецификации за съответния габарит Г28 м (или Г20).

Ще бъдат извършени и реконструкции на съоръжения на други ведомства – съществуващи електропроводи, газопроводи, оптични и ГТ-кабели и водопроводи, пресичащи трасето на скоростния път.

Предложените варианти на трасе на пътя не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но попадат в границите на защитени зони от мрежата Natura 2000, както следва:

- трите варианта (розов, червен и син) на трасето от участък № 1: Път I-1 „Видин – Димово“ пресичат защитена зона BG0000498 „Видбол“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;

- червеният вариант на трасето при с. Бела от участък № 2: Път I-1 „Димово – Бела - Ружинци“, засяга защитена зона BG0002002 „Западен Балкан“ за опазване на дивите птици;

- червеният и зеленият варианти на трасето при с. Ружинци от участък № 3: Път I-1 „Ружинци – Монтана“ засягат защитена зона BG0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;

- зеленият вариант на трасето при с. Ружинци от участък № 3: Път I-1 „Ружинци – Монтана“, засяга защитена зона BG0000503 „Река Лом“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;

- зеленият вариант на трасето при с. Белотинци от участък № 3: Път I-1 „Ружинци – Монтана“, засяга защитена зона BG0002002 „Западен Балкан“ за опазване на дивите птици;

- червеният вариант на трасето при с. Винище от участък № 3: Път I-1 „Ружинци – Монтана“, засяга защитена зона BG0002002 „Западен Балкан“ за опазване на дивите птици,;

- зеленият вариант на трасето при с. Долна Вереница от участък № 3: Път I-1 „Ружинци – Монтана“, засяга защитена зона BG0002002 „Западен Балкан“ за опазване на дивите птици и BG0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, инвестиционното предложение е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони. След преценка на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, съгласно която инвестиционното предложение има вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони BG0000498 „Видбол“, BG0000503 „Река Лом“, BG0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан“ и BG0002002 „Западен Балкан“, и дадени съгласно чл. 39, ал. 5 от същата Наредба указания, е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на инвестиционното предложение (ИП) върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

#### **поради следните мотиви и фактически основания:**

1. В доклада за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда и е направен анализ на очакваните въздействия от реализацията на инвестиционното предложение върху околната среда и здравето на хората. Обобщеното въздействие на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху

компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, но с малък териториален обхват и с незначителен кумулативен ефект, в съответствие с национални и европейски нормативни изисквания, и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда, поради следното:

1.1. Резултатите от прогнозирането за вариант 1 син по отношение на атмосферното замърсяване във всички населени места в съответните подучастъци при трите участъка, включително при отчетен кумулативен ефект, не отчитат замърсяване на атмосферния въздух в жилищни зони, свързано с надвишаване на нормите.

1.2. Не се очаква негативно въздействие върху количественото и качествено състояние на повърхностните и подземни води. Не се очакват съществени въздействия върху хидроморфологичното състояние на повърхностните водни обекти.

1.3. Въздействието върху земните недра по време на строителството може да се определи като пряко и същевременно незначително, при спазване на нормативните изисквания. По време на експлоатацията няма вероятност от въздействие върху състоянието на земните недра. Отрицателното въздействие върху земите и почвите е с локален обхват, оценено със средна степен (по време на строителството) и с ниска степен (по време на експлоатацията).

1.4. Отрицателните въздействия върху растителния и животинския свят при строителството на пътя ще са с локален обхват и средна степен на значимост. Въздействието при експлоатацията на съоръжението ще е непряко, с локален обхват и ниска степен на значимост.

1.5. Съгласно констатациите на колектива независими експерти, разработили доклада за ОВОС, не са установени растителни видове в района на ИП, обект на защита от *Закона за биологичното разнообразие и Директивата на Съвета 92/43/ЕИО*. Липсват и видове от Червената книга на Република България.

1.6. Характерът на въздействията на отпадъците при реализацията на ИП, върху компонентите на околната среда, може да се класифицира като пряко и обратимо, с незначителна степен и малък териториален обхват.

1.7. При строителството на пътя не се предвижда използване на опасни химични вещества, смеси и продукти, подлежащи на забрана, както и съхраняване на опасни вещества на строителните площадки. В периода на експлоатацията не се предвиждат дейности с опасни химични вещества.

1.8. По време на изграждане на новото трасе на магистралата, вибрации ще бъдат излъчвани само при работата на определени машини и съоръжения. Пътят в периода на експлоатация не е източник на вибрации.

1.9. Влиянието върху ландшафта ще е с допустими изменения в типологията му и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Основният тип ландшафт ще остане непроменен, като няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

1.10. Експлоатацията на пътя „Видин – Враца” няма да създава заплаха за недвижимите културни ценности в близост до съоръжението.

1.11. Резултатите от прогнозирането при отчитането на кумулативни въздействия за Вариант 1 син не показват кумулативен ефект от експлоатацията на модернизирания път и оставащото движение по съществуващия главен път, свързан с отчитане на обща зона на наслагване, покриваща населени места или значителна промяна на зоните с концентрации над 100% пределно допустими концентрации (Средногодишна норма за опазване на човешкото здраве за азотните оксиди -  $0.04 \text{ mg/m}^3$ ) около модернизирания път. При успоредни или паралелни трасета, модернизираният път ще изведе по-голямата част от трафика на по-голямо разстояние от населените места. Не се очаква кумулативен ефект върху жилищната територия



на гр. Димово от наслагването на шума от транспортния поток по път I-1 (син вариант) и този по новопроектирания обход на града.

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

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

2. Скоростният път е национален обект съгласно чл. 3, ал. 8 от *Закона за пътищата*. С Решение № 325/19.05.2011 г. на Министерския съвет участъкът от републикански път I-1 „Видин – Монтана“ е обявен за обект с национално значение и за национален обект.

3. Трасето на Път I-1 (E-79) е част от Общоевропейски транспортен коридор № IV. Подобряването на параметрите на националната пътна инфраструктура ще допринесе за успешното вписване на Република България в европейската транспортната инфраструктура. С реализацията на проекта ще се подпомогне цялостния растеж в региона чрез развитие на икономиката и селското стопанство, увеличаване на търговията и услугите, както и разкриване на нови работни места по време на строителството.

4. Реализацията на инвестиционното предложение за модернизация на Път I-1 (E-79) „Видин-Враца“ по Вариант 1 „син“ ще окаже незначително въздействие върху структурата и целостта на засегнатите защитени зони, тъй като ги пресича в малки участъци – BG 0000498 „Видбол“ от км 19+700 до км 19+810 и BG 0000503 „Река Лом“ от км 60+690 до км 61+790. Трасето на пътя по подвариант „жълт“ (алтернативна връзка с обхода на гр. Монтана) няма да засегне защитени зони BG 0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан“ и BG 0002002 „Западен Балкан“. С прилагането на подходящите мерки, реализацията на Път I-1 (E-79) по Вариант 1 „син“ с алтернативна връзка с обхода на гр. Монтана – жълт подвариант, ще окаже следните въздействия върху:

#### 4.1. Защитена зона BG 0000498 „Видбол“

4.1.1. Реализацията на инвестиционното предложение засяга 16.213 дка или 0,12% от площта на защитената зона, което е оценено като незначително въздействие върху териториалната цялост и структурата на зоната;

4.1.2. Реализацията на ИП ще окаже въздействие върху три природни местообитания, предмет на опазване в защитена зона -3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranuncilion fluitantis* и *Callitricho-Batrachio*, от което само по време на строителството ще бъдат увредени 1,087 дка или 0,04% от общата му площ в зоната и 6430 Хидрофилни съобщества от високи тревы в равнините и в планинския до алпийския пояс, от което ще бъдат унищожени 0,428 дка или 0,05%, от общата му площ в зоната. Въздействието върху двете местообитания се определя като незначително, тъй като засегнатата площ е незначителна, за да не предизвика промяна в структурата им. Въздействието върху природното местообитание 91E0\* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), което е оценено като значително (1,642 дка или 4,9% от покритието му в защитената зона) ще бъде предотвратено с прилагане на конкретна мярка, ограничаваща обхвата на пътя.

4.1.3. По отношение въздействието върху местообитанията на видове, числеността и структурата на популациите им:

- очакваното увреждане на местообитания на видовете риби, предмет на опазване в защитената зона, варира от 0,089% до 0,606 % от общата площ на разпространението на

местообитанията им в зоната. Въздействието се оценява като незначително предвид временния му характер – само по време на строителството;

- незначително по степен увреждане по време на строителството и експлоатацията ще има върху потенциални местообитания на видовете земноводни и влечуги, като очакваната загуба е между 0,07 и 0,75% от общата площ на картираните местообитания в зоната;

- оценената загуба на потенциални местообитания на видовете **бозайници**, предмет на опазване в зоната, възлиза на 0,27 % от местообитанието на видрата, 0,026% от местообитанията на лалугера и 0,4 % за пъстрият пор, и се оценява като незначително въздействие, каквото е и въздействието върху потенциалните ловни местообитания на видовете прилепи;

- въздействието промяна на естествените характеристики на потенциални местообитания на видовете **безгръбначни** – бисерна мида и ивичест теодоксус - е временно и то по време на строителството и е в незначителна степен.

#### 4.2. Защитена зона BG 0000503 „Река Лом”

4.2.1. Инвестиционното предложение по Вариант 1 „син” засяга 65,924 дка или 0,46% от площта на защитената зона, което е оценено като незначително въздействие върху нейната териториална цялост и структурата ѝ;

4.2.2. Реализацията на ИП ще окаже въздействие върху три природни местообитания, предмет на опазване в защитена зона - 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculion fluitantis* и *Callitricho-Batrachio*, от което само по време на строителството ще бъдат увредени 0,607 дка или 0,05% от площта му в зоната; 91E0\* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), подтип В, от което ще бъдат засегнати 1,244 дка или 0,66 % от площта му в зоната. Въздействието върху двете местообитания се определя като незначително, тъй като засегнатата площ е малка, за да не предизвика промяна във функциите им.

Въздействието върху природното местообитание 91M0 Балкано-Панонски церово-горунови гори, Подтип 1 Континентални (мизийски) смесени дъбови гори, което е оценено като значително (31,801 дка или 6,08% в защитената зона) ще бъде предотвратено с прилагане на конкретна мярка, която предвижда изместване на трасето извън площта на местообитанието.

4.2.3. По отношение въздействието върху местообитанията на видове, числеността и структурата на популациите им:

- Незначително въздействие под 0,1 % от общата площ на отделните видове ще окаже реализацията на ИП само по време на строителството върху местообитанията на видовете риби, предмет на опазване в зоната, което ще бъде предотвратено с прилагане на постановените с настоящото решение мерки;

- Въздействието върху потенциални местообитания на видове земноводни и влечуги е между 0,05 и 1,47% от общата площ на картираните местообитания в зоната и може да бъде сведено до незначително с прилагането на смекчаващите мерки, постановени с настоящото решение;

- Предвид малките площи, които ще бъдат засегнати от строителството и експлоатацията на пътя върху потенциалните местообитания на видра, лалугер, прилепи, безгръбначни, въздействието се определя като незначително.

4.3. Реализирането на пътя по Вариант „син” с алтернативна връзка с обхода на гр. Монтана – жълт подвариант няма да доведе до фрагментация на природни местообитания в двете защитени зони, тъй като е предвидено премостване на р. Видбол и р. Лом, така че да запазят параметрите си, а водното течение - скоростта си. Фрагментация на потенциални местообитания има само за лалугера, а за видрата и пъстрия пор тя ще е временна, само по време на строителството, като и за трите вида тя е незначителна.

4.4. Възможна е смъртност на индивиди от видовете риби, земноводни и влечуги, безгръбначни и прилепи, предмет на опазване в двете защитени зони, само по време на строителството. С прилагането на постановените с решението мерки въздействието ще бъде

сведено до незначително или ще бъде предотвратено и няма да доведе до промени в популационните параметри на засегнатите видове.

4.5. Незначително по степен е въздействието безпокойство върху видовете бозайници, предмет на опазване, като видрата, но то ще се прояви само по време на строителството в малки площи от защитените зони.

5. Съгласно становища на Басейнова дирекция за управление на водите (БДУВ) - Дунавски район (изх. № 437/10.02.2014 г.), инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на екологичните цели и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложи в Плановите за управление на речните басейни (ПУРБ) на Дунавски район.

6. Със становища с рег. № 04-09-73/22.06.2015 г. и рег. № 04-09-73/30.09.2015 г. Министерство на здравеопазването дава положителна оценка на доклада за ОВОС по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, тъй като не се очаква реализацията на инвестиционното предложение за модернизация на Път I-1 (Е-79) в разглежданите три участъка, да създаде предпоставки за възникване на риск за населението на разположените в близост до пътното трасе населени места в краткосрочен и дългосрочен план при изпълнение на постановените с настоящото решение мерки, предвидени да предотвратят, намалят, или където е възможно, да прекратят значителните вредни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

7. В хода на процедурата по ОВОС са извършени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада по ОВОС с всички приложения към него и са проведени срещи за обществено обсъждане в периода 25-27 ноември 2015 г. в общините Монтана, Георги Дамяново, Ружинци, Видин, Грамада, Макреш и Димово. На обществените обсъждания са разгледани въпроси по реализацията на ИП (относно оползотворяването на хумусния слой, въздействието върху населението по време на строителството, местата на добиване на карьерните материали, отстоянията до населените места), като не са направени възражения срещу осъществяването на инвестиционното предложение.

На поставените по време на срещите за обществено обсъждане въпроси са дадени отговори и е изразено мнение от страна на представители на екипа от експерти, изготвили доклада за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и ДОСВ и от възложителя.

Преди, по време и след срещите за обществено обсъждане на доклада за ОВОС няма постъпили писмени становища, предложения или възражения от представители на обществеността. От възложителят е представено писмено становище (с вх. № 12-00-1872/10.12.2015 г.) по реда на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС относно проведените срещи за обществено обсъждане на доклад за ОВОС.

В рамките на предвидения в Наредбата за ОС едномесечен срок считано от 09.10.2015 г. за достъп на обществеността до доклада за ОСВ, както и в рамките на общественото обсъждане на ДОВОС с ДОСВ по реда на Наредбата за ОВОС не са получени мотивирани писмени становища, попадащи в хипотезата на чл. 39, ал. 10 от Наредбата за ОС, респективно чл. 17, ал. 7 от Наредбата за ОВОС.

8. Със свое Решение I-1/2016 г. от 05.01.2016 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

**и при следните условия:**

***I. За фазата на проектиране:***

1. Да се проведат консултации с компетентните органи относно наличието на зони за защита на водите, както и относно наличие на водоползвания с издадено разрешително по *Закона за водите* (ЗВ) в обсега на проектното трасе.

2. Да се проведат консултации с юридически лица относно наличието на зони за защита на водите и съоръжения за водоснабдяване в обсега на проектиране на трасето.

3. В случаите на отсъствие на определени санитарно-охранителни зони (СОЗ) на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване (ПБВ) и минерални води, проектите за конкретните участъци да се съгласуват от съответната басейнова дирекция (БД), както и да се консултират със съответния ВиК оператор.

4. Да се спазят изискванията на ЗВ във връзка с разрешителния режим за ползване на воден обект при изграждане на линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти, за водовземане за технологични нужди и с други цели и за заустване на отпадъчни води.

5. За нуждите на строителството за насипи и за земна основа на настилката да се извършат изследвания за характеризирание на скалите по отношение на тяхната приложимост.

6. Да се разработи План за управление на строителни отпадъци за всеки участък, съгласно чл. 11, ал. 1 на *Закона за управление на отпадъците (ЗУО)*.

7. Да се изготвят проекти за шумозащитни съоръжения (екрани-стени) за с. Новоселци и с. Синаговци.

8. При планиране на строителството, календарният план-график за изпълнение на строително-монтажните работи да бъде съобразен с времевите ограничения и забрани за извършване на строителни дейности в определени участъци, съгласно предвидените в мерки т. IV на настоящото Решение.

9. Да се изготви и съгласува с Регионална инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) Монтана и БДУВ Дунавски район План за управление на околната среда (ПУОС) и План за собствен мониторинг.

## ***II. Преди и по време на строителството:***

1. Преди началото на строителството за всеки участък, местоположението на временните площадки за съхранение на земни и скални маси, които ще се използват на обекта и площадки за изкопани земни и скални маси, които не отговарят на проектите спецификации за влагане в строежа, да бъде съгласувано със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, в съответствие с чл. 19, ал. 1 от ЗУО.

2. Маршрутите на движение на обслужващия строителната дейност транспорт да се съгласуват със съответните общини и кметства.

3. Терените, предвидени за изграждане на центрове за управление на движението и площадки за отдих да се проучват и с оглед възможността за тяхното индивидуално водоснабдяване и канализация.

4. Преди началото на строителството да се извършат предварителни археологически проучвания за локализиране при наличие на видими на терена (в обхвата на съответния участък) археологически обекти. Да се провеждат спасителни разкопки за проучване на културните пластове и археологически структури в обхвата на пътя.

5. Да се провежда археологическо наблюдение за недопускане разрушаването на археологически обекти или структури.

6. Да се предвидят и изпълнят (при използване на отнетия и депониран хумусен слой) рекултивационни дейности на насипи и откоси на пътя и на местата за временно съхранение на строителни материали и отпадъци от строителството, на площи за заем на земи и почви, и временни строителни площадки.

7. Образуваните отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.

8. Строителните отпадъци да се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

9. Да се спазват условията (режимът) при преминаване на трасето в санитарно – охранителните зони (СОЗ). В случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници за ПБВ и минерални води, да се съблюдават препоръките на БДУВ Дунавски район, направени на етапа на проектиране.

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

11. Проектираните шумозащитни съоръжения да се изградят преди въвеждането на пътя в експлоатация.

### **III. По време на експлоатацията:**

1. Да се извършва контрол (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените до скоростния път населени места. При установяване на наднормено замърсяване с атмосферни замърсители, причинено от интензивен трафик и/или неблагоприятни метеорологични условия, възложителят да разработи и прилага система от мерки за преустановяване на наднорменото замърсяване.

2. Да се провеждат контролни измервания (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на нивата на шум в най-близко разположените жилищни зони, след изграждане на шумозащитните екрани-стени, за оценка на акустичната им ефективност. При установяване на шумови нива над граничните стойности съгласно табл. 2 на приложение № 2 от *Наредба № 6 от 2006 г. за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и на вредните ефекти от шума върху здравето на населението*, да се предприемат допълнителни шумозащитни мерки.

3. Третирането на отпадъците, които ще се формират в периода на строителните дейности и експлоатацията на пътното съоръжение, да се извършва в съответствие с изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.

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

<b>№</b>	<b>Мерки</b>	<b>Период /фаза на изпълнение</b>	<b>Резултат</b>
1.	Осветлението на зоните за почивка да бъде предвидено на разстояние по-голямо от 15 м от обхвата на пътя и на височина най-малко 10 м от земната повърхност.	проектиране	Опазване на биоразнообразието – намаляване на смъртността на прилепите в резултат от сблъсък с движещи се МПС.
2.	При разработването на ландшафтно-устройствените проекти дендрологичният състав на растителните видове максимално да съобразява характера на местната флора, като не се допуска внасянето на инвазивни видове.	проектиране	Предотвратяване нахлуване на неместни и инвазивни видове.

3.	<p>Да се предвиди плътна ограда от двете страни на пътя във всички участъци, посочени в таблица № IV-1 към настоящото решение, с изключение протежението на мостовите съоръжения, пътните възли, високи изкопи и насипи над 6 м. Оградата трябва да е непрекъсната, с гладка вертикална повърхност с височина 100 см над терена, вкопана не по-малко от 15 см. Тя може да бъде изградена от плоскости (плексиглас, ламарина и др.), подходящи бетонни елементи или ситна мрежа (с отвори по-малки от 0.5x0.5 см). Оградата трябва да бъде позиционирана така, че отворите на водостоците да останат извън нея спрямо пътя.</p>	проектиране и строителство	Опазване на биоразнообразието.
4.	<p>Да се предвидят допълнителни водостоци в близост до местата, посочени в таблица № IV-1 към настоящото решение, технологично изпълними в зависимост от теренните условия. Водостоците могат да бъдат правоъгълни със сечение минимум 1.5x1.5 м или тръбни с диаметър минимум 1.5 м. В случаите, когато се налага заустване на канавки във водостоците чрез вертикални шахти, поне една от стените на шахтата трябва да е с наклон, не по-голям от 45 градуса.</p>	проектиране и строителство	Опазване на биоразнообразието.
5.	<p>В участъка на пътя, пресичащ защитена зона BG0000498 „Видбол”, обхватът на пътя да се намали до 15 м от дясната страна по посока нарастващия километраж и до 40 м от лявата.</p>	проектиране и строителство	Предотвратяване на въздействието върху местообитание 91E0.
6.	<p>Трасето в участъка, преминаващо през границите на BG0000503 „Река Лом”, да се проектира и измести в западна посока.</p>	проектиране и строителство	Намаляване до незначителна степен на въздействието върху площта на местообитание 91M0 на 1.225 дка (0.23%), както и на фрагментацията му в границите на зоната
7.	<p>Да се проектира и изгради система за събиране на повърхностния отток от мостовите съоръжения над р. Видбол и р. Лом и отвеждането му за пречистване в каломаслоутайтели.</p>	проектиране и строителство	Предотвратяване замърсяването на водите на реките и запазване на естествените характеристики на местообитанията на водните безгръбначни и рибите в защитените зони „Видбол” и „Река Лом”.

8.	При изграждане на мостовото съоръжение над р. Лом да не се допуска изграждане на временни пътища, изсичане на дървета, съхранение на земни и скални маси, вкл. временно, извън обхвата на пътя.	проектиране и строителство	Максимално ограничаване на площта на въздействията в защитените зони.
9.	Да се предвиди изграждане на плътна ограда от двете страни на пътя в 100-метровите отсечки непосредствено преди и след моста на р. Видбол и от км 60+850 (края на моста на р. Лом) до км 61+800. Оградата да бъде непрекъсната, гладка, вертикална повърхност с височина 100 см над земята, като долния ѝ край е вкопан минимум на 15 см в земята. Тя може да бъде изградена от плоскости (плексиглас, ламарина и др.), подходящи бетонни елементи или ситна мрежа (с отвори по-малки от 0.5x0.5 см). Да бъде позиционирана така, че отворите на водостоците (ако такива се проектират) да останат извън нея спрямо пътя.	проектиране и строителство	Предотвратяване на риска от смъртност на индивиди от видове земноводни и влечуги, предмет на опазване в защитени зони BG0000498 „Видбол” и BG0000503 „Река Лом”.
10.	Да се проектират и изградят описаните подолу съоръжения за дефрагментация при км 60+900, км 61+100, км 61+300 и км 61+500. При необходимост местоположението им може да бъде променено с до 50 м в едната или другата посока. Подходящи са правоъгълни водостоци със сечение минимум 1.5x1.5 м или тръбни с диаметър минимум 1.5 м. В случаите, когато се налага заустване на канавки във водостоците чрез вертикални шахти, поне една от стените на шахтата трябва да бъде с наклон, не по-голям от 45 градуса.	проектиране и строителство	Намаляване на въздействието върху видовете животни, предмет на опазване в защитена зона „Река Лом”.
11.	Преди започване на строителните дейности, участъците превантивно да се обхождат и при установяване на костенурки, индивидите да се преместят в съседни достатъчно отдалечени територии с подобни местообитания.	строителство	Опазване на защитените видове костенурки.
12.	Да се използва технически изправна строителна механизация.	строителство	Намаляване на вредните емисии в атмосферния въздух.
13.	Да не се допуска извънгабаритно товарене с насипни материали.	строителство	Ограничаване на праховите емисии.
14.	При сухо и ветровито време да се омократ насипни материали и строителни отпадъци в местата, определени за временното им съхранение.	строителство	Ограничаване на праховите емисии в атмосферния въздух.
15.	Да се оросяват терените по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време.	строителство	Ограничаване на праховите емисии в атмосферния въздух.

16.	Да не се използват материали, съдържащи приоритетни вещества.	строителство	Опазване на водните обекти.
17.	Употребата на опасни вещества и смеси (напр. горива и масла, битум, материали за нанасяне на трайна маркировка) да се извършва съгласно мерките за контрол на експозицията, посочени в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба, вкл. мерки при аварийно изпускане или разливи.	строителство	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси.
18.	Да не се допуска съхранението или депонирането на отпадъци, съдържащи приоритетни, опасни и вредни вещества, генерирани в процеса на строителство в границите на СОЗ. В случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници за ПБВ и минерални води да се спазват препоръките на съответната басейнова дирекция, направени на етапа на проектиране.	строителство	Опазване на водните обекти.
19.	Да не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителните машини, както и извършването на ремонтни дейности на транспортна техника и машини в района на строителството.	строителство	Опазване на почвите и водите.
20.	След приключване на строителните работи на дадени строителни площадки от съответен участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се транспортират на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО.	строителство	Опазване на почвите и въздуха.
21.	В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, лицензирана за този вид отпадъци.	строителство	Опазване на почвите и водите.
22.	Отнетият хумусен слой да се съхранява на определените за целта депа и впоследствие да се използва за рекултивация на нарушените терени.	строителство	Опазване на почвите.
23.	В близките до населени места участъци (разположени до 200 м от трасето) строителните дейности да се извършват само в светлата част на деня.	строителство	Ограничаване на шумовото въздействие.



24.	Работният персонал, в зависимост от спецификата на работата, да бъде снабден с необходимите лични и колективни предпазни средства.	строителство и експлоатация	Опазване на здравето и редуциране на здравния риск по отношение на работещите, подложени на вредни въздействия.
25.	Подготвителните работи по оформяне на трасето на пътя в границите на защитените зони да започват преди или след размножителния сезон на повечето животински видове, който е от 1 април до 30 юни.	строителство	Намаляване риска от смъртност за видове животни, вкл. птици, предмет на опазване в защитените зони.
26.	Строителството на мостовите съоръжения над р. Видбол и р. Лом да се извършва извън периода на размножаване на рибите от 1 април до 15 юли.	строителство	Намаляване въздействието върху видове риби, предмет на опазване в ЗЗ „Видбол” и „Река Лом”
27.	Да се ограничат строителните работи (вкл. движение на машини, временно съхранение на материали и т.н.) в отсечката от км 61+100 до км 61+800 до не повече от 30 м от оста на трасето.	строителство	Намаляване засегнатата площ от местообитанията на <i>Testudo hermanni</i> .
28.	При строителството на мостовите съоръжения на р. Видбол и р. Лом течението на реките да бъде предпазено от повишаване на замътняване посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии.	строителство	Елиминиране на риска от смъртност и намаляване загубата на потенциални местообитания за видове риби, предмет на опазване в двете защитени зони
29.	За рекултивацията на териториите, заети от местообитания на лалугера и пъстрия пор; засегнати от строителството в границите на ЗЗ „Видбол” да се използва само местна тревна растителност с цел възстановяване.	строителство	Възстановяване на местообитанията.
30.	Ландшафтното оформяне на трасето и рекултивацията на нарушени терени в границите на защитени зони да става само с местни видове.	строителство	Възстановяване на местообитанията.
31.	В границите на защитените зони да не се разкриват съпътстващи строителството временни пътища, строителни площадки, площадки за временно съхранение на отпадъци и паркинги за строителната механизация и транспортните коли извън обхвата на пътя.	строителство	Предотвратяване унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони.
32.	Да не се допуска извършването на изкопни дейности в речните корита на р. Видбол и р. Лом и преминаването на транспортна строителна техника през бродове на р. Видбол по време на размножителния период на рибите - от 1 април до 15 юли.	строителство	Намаляване въздействието върху видове риби, предмет на опазване в засегнатите защитени зони, в т.ч. загуба на хайвер, смъртност на личинки и малки на видовете риби предмет на опазване.

33.	Да не се допуска депониране на инертни материали в речните корита, миене на транспортна и строителна техника в реките и в границите на защитените зони.	строителство	Намаляване въздействието върху видове риби, предмет на опазване в засегнатите защитени зони, в т.ч. загуба на хайвер, смъртност на личинки и малки на видовете риби предмет на опазване и опазване на водите.
34.	Да бъдат маркирани точно маршрутите за подходите към строителните обекти.	строителство	Опазване на биоразнообразието и местообитанията.
35.	Да се предвиди периодично почистване на пътните отводнителни съоръжения.	експлоатация	Ограничаване на праховите емисии и опазване на водите.
36.	Да се спазват нормативните изисквания за експлоатация по отношение използване на материали за зимно поддържане на проходимостта на пътя – сол и луга.	експлоатация	Опазване на водните обекти.
37.	Организацията отговаряща за поддържането на пътното платно да осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл. 12, т. 2 на ЗУО.	експлоатация	Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
38.	Да се поддържа проходимостта на съоръженията (водостоци, проходи и др.) и оградите.	експлоатация	Опазване на биоразнообразието.

Таблица № IV-1. Локализация на мерките (извън границите на засегнатите защитени зони), спрямо проектираното трасе на Вариант 1 (син), вкл. жълтия подвариант.

Участъци, където е необходимо проектиране на плътни огради		Допълнителни водостоци (по участъците, дефинирани в първите две колони)
От км	До км	
<b>Участък № 1 Видин – Димово и Участък № 2 Димово – Ружинци, Вариант 1 (син)</b>		
7+500	7+700	
9+000	9+700	
10+200	12+200	При км 10+500
13+600	13+800	
14+500	14+700	
16+250	16+450	
19+000	19+500	При км 19+200
21+250	21+400	
23+200	23+500	
29+500	30+000	
32+400	33+400	При км 32+500, 32+700, 32+900, 33+100 и 33+300
37+250	42+100	На всеки 200 м, считано от км 37+500 включително
43+350	43+550	
47+300	47+450	

48+500	49+500	На всеки 200 м
50+100	50+400	При км 50+300
51+100	51+700	При км 51+300 и 51+600
52+500	52+600	
52+900	53+100	
54+000	54+500	
56+000	58+000	На всеки 200 м
<b>Участък № 3 Ружинци - Монтана, Вариант 1 (син)</b>		
67+100	68+200	На всеки 200 м
69+100	70+500	На всеки 200 м, считано от км 69+200 включително
74+500	74+900	
75+200	75+500	
77+500	78+250	При км 77+750 и 77+950
79+450	79+650	
80+000	80+250	
81+700	86+000	При км 82+050, 82+250, 82+750, 82+950, 83+305, 83+550, 83+750, 83+950, 84+350, 84+550, 84+750, 84+950, 85+400 и 85+550
86+500	86+750	
88+600	88+900	
90+700	90+900	
92+250	92+350	
93+500	93+800	При км 93+650
		При км 94+500
<b>Участък № 3 Ружинци - Монтана, Вариант 1 (син) с жълт подвариант</b>		
95+400	95+650	
95+850	96+150	На всеки 200 м

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно Министерството на околната среда и водите (МОСВ) във възможния най-ранен етап.

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

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

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

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението по реда на Административно-процесуалния кодекс в 14-дневен срок от съобщаването му.

Дата: 15.01.2016г.

