



**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

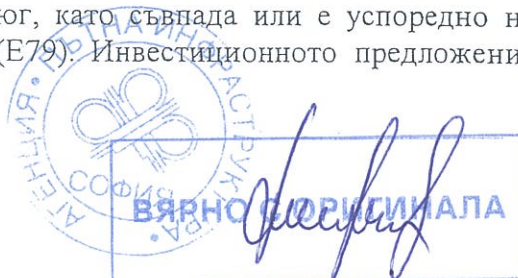
**ОДОБРЯВАМ**

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 км 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





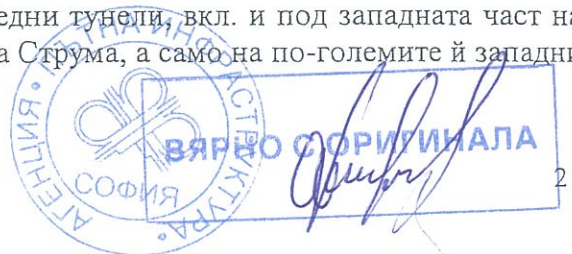
предвижда изграждане на четирипътно платно с характерна за магистралите междинна разделителна ивица и ленти за аварийно спиране.

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 скатовете 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



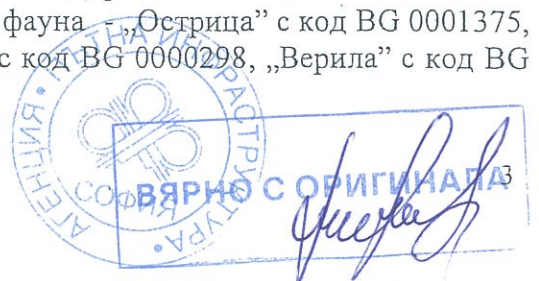


притоци, където се предвиждат излизания от тунелите и преминаване над тях с мостове; **Син** - предлага запазване на съществуващия I-1 и използването му, като се предвиждат изграждането на няколко моста и къси тунели; **Алтернативни варианти А и В (източно от Кресненското дефиле)** предвидено е преминаване 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 сливане 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 доработване) 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 директа 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. Заключение на експертите по ОВОС е, че въз основа на извършения анализ и оценка, следва да се одобри осъществяването на инвестиционното предложение при изпълнение на предложените мерки, 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 плановете, проектите и инвестиционните предложения, които могат да имат неблагоприятни кумулативни въздействия в съчетание с инвестиционното намерение



ВЯРНО С ОРИГИНАЛА



- 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 крайт 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 - екологичнодопустим, 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.



ВАРНО С ОРИГИНАЛА



- 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, Струмјани, Рибарници Благоевград, Разливъ 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” ВГ0002099 (магистрален участък М3) и Рупите ВГ0002098 (магистрален участък М5);

5.3 за защитена зона “Кресна ВГ0002003 (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 (каналы, водостоци и др.), така че пресичаните от магистралата съществуващи напоителни и отводнителни полета, респ. мелиорирани в миналото обработваеми земи, да се запазят и да могат да се използват пълноценно.
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.

