



**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"**

**СТАНОВИЩЕ**

на

**АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"**

**ОТНОСНО: ПРОВЕДЕНИТЕ СРЕЩИ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ОБСЪЖДАНЕ НА  
ДОКЛАДИТЕ ЗА „ОВОС“ И „ОЦЕНКА ЗА СЪВМЕСТИМОСТ“ ЗА  
ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
„АВТОМАГИСТРАЛА „РУСЕ - ВЕЛИКО ТЪРНОВО“**

В изпълнение на предписание на МОСВ писмо № ОВОС - 13/22.08.2017г. и на основание чл. 97, ал. 3, във връзка с чл. 81, ал. 1, т. 2 от Закона за опазване на околната среда, беше обявено обществено обсъждане на „Доклад за оценка на въздействието върху околната среда“ и „Доклад за оценка на съвместимост“ за инвестиционно предложение

**„АВТОМАГИСТРАЛА „РУСЕ - ВЕЛИКО ТЪРНОВО“**

Срещите за обществени обсъждания се проведоха в периода от 28.11 до 01.12.2017г., на териториите на десет общини засегнати от инвестиционното предложение. За срещите бяха публикувани обяви на 26.10.2017г. във в-к „Телеграф“, „Янтра днес“, „Утро“ и „Форум“. За всяка среща бе съставен протокол от съответната местна администрация, изготвен от служебно лице определено със заповед на кмета.

**ОТНОСНО ПРОВЕДЕНИТЕ СРЕЩИ:**

Срещите за обществено обсъждане се проведоха съгласно обявите, както следва:

1. За населените места: гр. Павликени и с. Паскалевец на 28.11.2017 г. от 10:30 часа в сградата на Общинска администрация – Павликени.
2. За населените места: гр. Горна Оряховица, с. Янтра, с. Първомайци, с. Крушето и с. Поликраище на 28.11.2017 г. от 14:00 часа в сградата на Общинска администрация – Горна Оряховица.
3. За населените места: гр. Велико Търново, с. Беляковец, с. Никоп, с. Ресен, с. Водолей, с. Хотница, с. Самоводене, с. Момин сбор, с. Леденик, с. Пушево, с. Шемшево и гр. Дебелец на 28.11.2017 г. от 16:30 часа в сградата на Общинска администрация – Велико Търново.

4. За населените места: гр. Полски Тръмбеш, с. Петко Каравелово, с. Раданово, с. Каранци, с. Куцина, с. Страхилово, с. Климентово, с. Иванча, с. Обединение, с. Полски Сеновец и с. Стефан Стамболово на 29.11.2017 г. от 10:00 часа в сградата на Общинска администрация – Полски Тръмбеш

5. За населените места: с. Ценово, с. Белцов, с. Пиперково, с. Долна Студена на 29.11.2017 г. от 14:00 часа в сградата на Общинска администрация – Ценово

6. За населените места: гр. Бяла, с. Пет кладенци, с. Стърмен, с. Полско Косово и с. Пейчиново на 29.11.2017 г. от 16:30 часа в сградата на Общинска администрация – Бяла.

7. За населените места: гр. Борово, с. Екзарх Йосиф, с. Горно Абланово и с. Обретеник на 30.11.2017 г. от 10:00 часа в сградата на Общинска администрация – Борово

8. За населените места: гр. Две могили, с. Бъзовец и с. Батишница на 30.11.2017 г. от 13:00 часа в сградата на Народно читалище „Св. Св. Кирил и Методий“ – Две могили, вместо в сградата на Общинската администрация.

9. За населените места: с. Иваново, с. Красен, с. Божичен, с. Щръклево, с. Пиргово, с. Кошов, с. Тръстеник и с. Мечка на 30.11.2017 г. от 16:00 часа в сградата на Общинска администрация – Иваново

10. За населените места: гр. Русе, гр. Мартен, с. Николово и с. Басарбово на 01.12.2017 г. от 09:30 часа в сградата на Общинска администрация Русе в Пленарната зала.

Съгласно присъствените списъци на срещите присъстваха областни управители, зам. областни управители, кметове, кметски заместници, експерти от колектива разработили ДОВОС и ДОСВ, водещият проектант, представители на АПИ и областни пътни управления, журналисти от телевизии и местната пресата, както и заинтересовани граждани и представители на бизнеса, засегнати от инвестиционното предложение.

Срещите откриваха представители на общинските власти, след това съгласно Наредбата за ОВОС срещите се водеха от представител на Възложителя - инж. Виктор Лебанов.

Инж. Георги Петков презентира ДОВОС и заключенията в него.

Красимир Дончев член на екипа изработил ДОСВ презентира оценката за степента на въздействие и заключенията в нея.

На всички срещи имаше мултимедийно представяне на разработките, като бяха осигурени отлични условия във всички общини.

Срещите преминаха в добър и конструктивен тон, дори и присъстващите, които не се интересуваха от заключенията в докладите, а представяха своята визия за алтернатива на трасето, също бяха изслушани внимателно. На срещата в община Горна Оряховица присъстващите настояваха за реализация на син вариант, като не ги интересуваше заключението в ДОВОС. Експертите в презентацията представиха в заключение комбиниран вариант за трасе, предвид на това, че син вариант на трасе е недопустим за реализация, предвид значителните въздействия върху околната среда. Водещият потвърди, че АПИ се съобразява със заключението на експертите, в спазване на екологичното законодателство. Голяма част от присъстващите в Горна Оряховица показаха непознаване на нормативната уредба по околна среда и останаха с убеждението, че са оцетени, предвид на това, че се предлага за реализация комбиниран вариант.

След презентациите на ДОВОС и ДОСВ, думата се даваше на присъстващите за въпроси по предмета на срещите, както и други свързани с реализацията на ИП.

На всеки въпрос беше отговорено изчерпателно от експертите, водещия проектант и представителите на АПИ. На срещата в гр. Русе присъстваше и инж. Дончо Атанасов –

Председател на УС на АПИ, който подробно представи визията на АПИ за реализацията на ИП, както и евентуалните проблеми до издаването на разрешението за строеж.

С изключение на община Горна Оряховица заключенията в ДОВОС бяха приети в останалите общини и комбинирания вариант за трасе беше оценен като най балансиран по отношение на околната среда и социално икономическо отношение. Доказателство за това са връчените декларации от Общинските администрации на гр. Свищов и Павликени, както и становищата на останалите общини в подкрепа на комбиниран вариант.

Представителя на АПИ, прие всички връчени становища мнения и възражения по време на срещите. В законоустановения срок в АПИ се получиха още становища на които отговаряме съгласно чл.17, ал. 5 в приложената таблица.

В АПИ е получен имейл от „ЛАРДЖ ИНФРАСТРЪКЧЪР ПРОДЖЕКТС“ ООД с предложение за изменение трасето на АМ Русе – Велико Търново, където много накратко са нахвърляни идеи за видоизменен син вариант на трасето на АМ Русе – Велико Търново. Към писмото няма приложения, записки, графични материали, профили и др. необходими за комплектуване на проектна документация. При прегледа на предложението се констатира, че се описват бъдещи ж. п. линии и свързващи трасета, които не са съгласувани от компетентните органи – МРРБ и МТИТС /АПИ и НКЖИ/.

Становището на АПИ относно внесената алтернатива е следното:

Процедурата по ОВОС за ИП на АПИ е започнала в началото на 2016г., предвид на което е некоректно във финалния етап на същата да се разглежда нов вариант. след проведени консултации по задание за обхват и съдържание на ДОВОС. В сайта на АПИ има пълна информация за проекта още от неговото стартиране, така че е дадено възможност за мнения, становища и предложения, която не е използвана.

Син вариант е отхвърлен в Оценката за съвместимост като недопустим предвид значителното въздействие върху защитените зони. Независимо от това, че евентуално може да бъде по-къс като вариант след корекции, въздействието остава същото. Не са представени анализи, които да докажат обратното. Не е логично да се оценява частично изменен вариант при условие, че същия е недопустим в Оценката за съвместимост. Комбинираният вариант дава възможност за включване в трафика северозападните общини и социалния ефект е по-голям. По време на обсъжданията Общинската администрация на гр. Свищов внесе декларация за подкрепа на комбинирания вариант.

По отношение на ситуирането на трасето, АМ се проектират в отстояние от населените места, предвид евентуалните въздействия върху тях – вредни емисии, шум, фини прахови частици и др. В случая предложението за начало на АМ в град Русе е неуместно. Началото на трасето на АМ Русе – Велико Търново е съобразено с бъдещ мост над р. Дунав, след изграждането на който ще се облекчи трафика и в гр. Русе, като ще се приключи с дългото чакане за преминаване през Дунав мост. За бъдещият мост и неговото местоположение са водени разговори с компетентните органи на Република Румъния и има принципно съгласие.


Предложените свързващи трасета ще създадат проблеми в близките населените места и също, съгласно ЗООС и ЗБР, е задължително да бъдат подложени на оценка на въздействието.


Предвид изнесените мотиви, съгласно чл. 17, ал. 5, не считаме за необходимо да се включва в ДОВОС предложението Лардж Инфраструкчър Проджектс ООД.

Предвид настоящето становище на АПИ след проведените обществени обсъждания, получените положителни становища за реализация на инвестиционното предложение, моля да назначите Висш експертен екологичен съвет за одобряване на инвестиционното предложение за АМ „Русе – Велико Търново“.

Приложение: Справка в табличен вид с отговори на всички постъпили становища в АПИ в резултат на проведените обществени обсъждания.

С уважение,

  
ИНЖ. ДОНЧО АТАНАСОВ  
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ  
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“



**Становище**

**по предложенията, препоръките, мненията и възраженията в резултат от проведени обществени обсъждания в периода 28.11.2017 г. – 01.12.2017 г. в общини Павликени, Горна Оряховица, Велико Търново, Полски Тръмбеш, Ценово, Бяла, Борово, Две могили, Иваново, Русе на ОВОС на инвестиционно предложение за „Автоматистрала „Русе - Велико Търново“**

<p>„ЗП Калиния Михайлова Ширикова“ гр. Велико Търново изх. № 10 от 21.11.2017 г.</p>	<p><i>Във връзка с реализиране на трасето на ИП в района на гр. Дебелец ЗП Калиния Михайлова Ширикова“ има следните съображения:</i></p> <p>„ЗП КАЛИНА МИХАЙЛОВА ШИРОКОВА“, притежаваща инсталацията за интензивно отглеждане на кокошки носачки, регистрирана като животновъден обект - птицеферма за отглеждане на кокошки носачки (ЗВГ04016), в ПИ 000217, ЕКАТГЕ 20242, Промислена зона, местност „Сухата чешма“, землище гр. Дебелец, Община Велико Търново. Съществуващата на площадката производствена дейност е свързана с интензивно отглеждане на птици с капацитет 168 396 бр. места за стокови носачки и 48 800 бр. места за подрастващи стокови носачки. Технологичното оборудване за отглеждане на птици в птицефермата е съобразено с европейските изисквания за хуманно отглеждане на стокови и подрастващи стокови носачки и отговаря на изискванията за най-добрите налични техники (НДНТ) в бранша. Птицефермата е вписана в регистъра на одобрените предприятия за производство и търговия с храни от животински произход отговарящи на Приложение III на Регламент 853/2004/ЕЕ с регистрационен № ВГ 0419009 на ОДБХ - гр. В. Търново при Областна дирекция по безопасност на храните - МЗГ. В съответствие с изискванията по чл.117, ал.1 и 2 към глава 7, раздел II от ЗООС има издадено комплексно разрешително КР № 545-Н0/2017 от МОСВ. След подробно запознаване с документите от ДОВОС на ИП констатирахме, че проектираното трасе на бъдещата магистрала преминава в непосредствена близост до птицефермата ни и при</p>	<p>Обектът на въздействие (птицеферма за отглеждане на кокошки носачки) е разположен в индустриалната зона на гр. Дебелец (км 131+000) и е в обсега на транспортен шум, излъчван в околната среда в този участък. Шумовата характеристика на транспортния шум в този участък е: <math>L^{25}_{eq} = 70.9</math> dBA за дневен период и <math>L^{25}_{eq} = 62.3</math> dBA за нощен период. Птицефермата отстои на 80 м от края на близката лента за движение на трасето. Регламентираната гранична стойност за шум за индустриални зони е 70 dBA за ден, вечер и нощ. Очакваното ниво на шум, достигащо до обекта е: ден – 62.5 dBA, нощ – 54.0 dBA. Очакваните нива на</p>
--	---	--

	<p>реализация на цитираното ИП, ще граничи до бъдещ паркинг на магистралата. Тази близост на паркинга на бъдещата магистрала и самата магистрала представлява рисков фактор за дейността на птицефермата ни, по отношение осигуряването на „Биосигурност“ и „Нормална звукова среда“ за отглеждането на стоковите носачки в птицефермата.</p> <p>Във връзка с прилагане на мерки за биосигурност, за намаляване риска от пренасяне на високопатогенна инфлуенца (птичи грип) и др. щамове по птиците в птицефермата, в т.ч. и за намаляване на потенциалния риск от вторичен патогенен контакт между птицефермата и пътуващи хора по магистралата, както и за прилагане на мерки за намаляване на шума от трафика по магистралата, настояваме в дневния ред на общественото обсъждане на 28.11.2017 г. от 16:30 часа в Община Велико Търново да бъдат включени за разглеждане и приети следните наши предложения за корекция и допълване на ИП на магистралата. Поставяне на шумоизолираща стена по трасето на магистрала в зоната преминаваща в непосредствена близост до птицефермата ни. Преместване паркинга на бъдещата магистралата на по далечно разстояние от птицефермата ни (ПИ 000217, ЕКАТТЕ 20242, Промислена зона, местност „Сухата чешма“, землище гр. Дебелец, Община Велико Търново).</p>	<p>транспортен шум, достигатци до обекта са под регламентираните изисквания за трите периода от денонощието (ден, вечер, нощ). Предвид малкото разстояние и специфични изисквания към дейността на обекта на въздействие препоръчваме изграждане на шумозащитен екран (стена) по индивидуален проект.</p> <p>Предвид близостта на паркинга до птицефермата препоръчваме при техническа възможност преместването му към пътният възел.</p>
<p>Институт по биоразнообразие и екосистемни изследвания изх. № 1620 от 13.11.2017 г.</p>	<p><b>УВЕДОМИТЕЛНО ПИСМО</b></p> <p>Относно: Внасяне на допълнителна информация във връзка с Докладите по ОВОС и ОСВ за изграждане на Автомагистрала „Русе-Велико Търново“, чрез министъра на околната среда на водите и директора на РИОСВ Велико Търново</p>	
	<p>С настоящото писмо Ви информираме за нововъзникнало обстоятелство в хода на Процедурата по ОВОС на Инвестиционното предложение за изграждане на Автомагистрала "Русе-Велико Търново".</p> <p>Една от най-конфликтните точки от проекто-трасето на автомагистралата е пресичането на долината на река Русенски Лом между километър</p>	<p>Популацията на таксонът <i>Centaurea triumfettii</i> subsp. <i>angelescui</i>, който във Флора на Европа и Червена книга на Румъния е с подвидов ранг, е в</p>

20+600 и километър 21+300 (червен и син вариант съвпадат), където се предвижда изграждането на мостово съоръжение с дължина 717 метра. На левия долинен склон на река Русенски Лом, в най-южната част на имот № 000400 от поземления фонд на село Басарбово (община Русе), приблизително в обхвата на трасето при километър 21 + 100, се намира единственото находище на новоустановения за българската флора таксон Ангелова метличина (*Centaurea angelescui*), с географски координати 43.74652°N, 25.95294°E, публикуван в научно издание през юли 2017 г. (Приложение 1)

Ангеловата метличина е вид, включен в Червената книга на Румъния (Приложение 2) и Червената книга на Молдова (Приложение 3) с категория Критично застрашен. Общият брой на неговите популации е по-малък от 10, като по-голямата част от тях не са потвърждавани през последните 50 години. Той е силно уязвим, тъй като расте на дълбоки черноземни почви, в състава на сухи тревни съобщества или в разредени дъбови гори в равнинната лесостепна зона, където голяма част от тези местообитания в наши дни са напълно унищожени.

Към момента в България таксонът Ангелова метличина е в процес на проучвания за установяване на неговия таксономичен статут, състояние на популацията и оценка на консервационната му стойност.

След изясняване на горните обстоятелства, следваща възможна стъпка би била предложение за включването му в Закона за биологичното разнообразие, както и обявяване на защитена територия, която да обхваща имоти с номера 000400 и 000398 от землището на село Басарбово, в които попадат популациите и на 2 вида от Приложение 3 на ЗБР - Ковачев зановец (*Chamaecytisus kovacevif*) и Диекианов лопен (*Verbascum dieckianum*).

Предвид гореизложеното настояваме Министерството на околната среда и водите, което е гарант и отговорник за опазването на биологичното разнообразие на България, да приложи необходимите законови мерки за

близост, но не попада в обхвата на инвестиционното предложение. Съгласно представените координати, то отстои на около 170 м северозападно от границата на обхвата. В този смисъл не се очаква популацията му да бъде засегната. Въпреки това, с оглед принципа на предпазливостта, предлагаме следната мярка, която ще гарантира липсата на въздействие върху новоустановената популация:

- По време на строителството да не се използва за достъп съществуващия полски път северно от трасето, който минава през установеното находище на *Centaurea triumfettii* subsp. *angelescui*.

	<p>защитата на този таксон.</p> <p>Публикуването на Ангеловата метличина за флората на България е обстоятелство, възникнало в хода на процедурата по разглеждане на Докладите по ОВОС и ОСВ, поради което считаме, че на етап Обществено обсъждане е допустимо въвеждането на някои допълнения, изменения и ограничения, относно предложеното трасе. Основният проблем идва от факта, че при пресичането на долината на река Русенски Лом, която се явява един от най-уязвимите участъци и част от Защитена зона по Директивата за местообитанията BG0000608 Ломовете, проектантът е предложил само един вариант. Предлагаме Министерство на околната среда и водите, като ръководител на процедурата по ОВОС, да изисква проектирането на алтернативен вариант за пресичане на долината на река Русенски Лом или прецизиране на проекто-трасето на настоящия вариант, за строителството на който да бъдат регламентирани ограничения по отношение подходите за придвижване на строителната техника при изграждане на мостовото съоръжение</p>	
<p>Становище на жители и бъдещи жители (собственици на имоти) на с. Хотница, община Велико Търново, подучастъци XI-XIII, 04.12.2017 г.</p>	<p>Във връзка с проекта за изграждане на бъдеща магистрала в района на с. Хотница (подучастъци XI- XIII) заявяваме следните искания:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Крайният проект да бъде максимално близо до предложения вариант „син“, като детелината за включване в магистралата бъде изнесена по-далеч от района на селото,</li> <li>- Настояваме за преразглеждане на отсечката в комбинирания вариант за района на с. Хотница по начин, който да осигури преминаване и връзка с магистралата по алтернативен маршрут (не през селото), по максимално щадящ средата и населението начин.</li> <li>- Предлагаме за разглеждане две възможности, описани конкретно по-долу: 1) корекция на трасето на вариант „син“ с цел избягване преминаването му през защитена зона „Търновски височини“ и 2) алтернативно изменение на трасето на вариант „комбиниран“</li> <li>- Социално-икономически фактори - поминъкът за жителите на селото и</li> </ul>	<p>Трасето на магистралата по син вариант от 2016 г. има множество недостатъци спрямо допълнително разработения и оптимизиран комбиниран вариант от 2017 г., които се изразяват не само в преминаването през защитена зона „Търновски височини“ BG0000213. Част от множеството други отчетени фактори са:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- за разлика от вариант „комбиниран“, вариант „син“ в</li> </ul>



възможността за развиване на естествено земеделие и различни видове туризъм, произлизащи от особеностите на региона (селяски туризъм, природни и исторически забележителности - екопътеки, археологически разкопки, орнитологически особености и др.) През последните години в Хотница са закупени и реновирани значителен брой къщи и този процес продължава.

Новодошлите жители на селото са привлечани от спокойствието, красивата природа, чистотата на въздуха, плодородната почва и възможностите за отглеждане на екологично чиста храна. Тук се е заселила една от най-големите групи чужденци от други държави на ЕС, привлечени основно от гореизброените особености на селото.

Наличието на природни забележителности и археологически обекти предоставя възможност за развиване на устойчив поминък за местното население, свързан предимно с обслужването на туристически групи от ранна пролет до късна есен - пикници през уикендите, дълги почивки през лятото. Туристическият поток обуславя възможности за разработване на къщи за гости, малки магазинчета и предоставяне на различни съпътстващи услуги като етнографски уроци и др. Практически както новодошлите в селото, така и туристите-посетители са хора с високи изисквания към качеството на околната среда. Но това, което може да се случи при варианта, в който магистралата преминава в близост до самото село (заедно с детелината) и очаквания повишен трафик през селото, значително ни обезкуражава.

Магистралите са важен фактор за големите села - за да запазят населението си и да развият поминъка на жителите си. В малките села обаче е обратното - избираме да се заселим или да останем да живеем в тях заради спокойствието и чистия въздух. Убедени сме, че магистрала, построена по вариант, различен от „синия“, ще засегне негативно и необратимо бъдещето на нашето село (както и на с. Момин сбор), минавайки толкова близо до населеното място и променяйки облика и

много по-значителна степен засяга защитена зона „Река Янтра“ BG0000610, което не може да бъде избегнато с изместване на трасето;

- геоложкия строеж и литоложките разновидности по дължината на трасетата, необходимостта от допълнителни укрепителни съоръжения и проблеми свързани с бъдещата експлоатация на трасето по син вариант;
- участъци с изключително тежки теренни условия (надлъжни наклони неподходящи за проектната скорост на автомагистралата), в които има необходимост от изграждане на големи мостови съоръжения с допълнителна лента за тежкотоварни транспортни средства – проблеми с пътната безопасност по време на експлоатация;
- неблагоприятни условия на пресичането с бъдещото трасе на АМ „Хемус“ при

	<p>инфраструктурата на селото.</p> <p>При вариант син магистралата ще е достатъчно близо за удобство на жителите, но без да причинява по-горе описаните предполагаеми вреди. Затова настояваме за преразглеждане на плана за построяване на отсечката в крайния ѝ вариант и максималното ѝ приближаване до „синия“ вариант, без създаване на предпоставки за нарушаване целостта и състоянието на защитените по закон природни местообитания.</p> <p>Във връзка с това предлагаме следните две възможности:</p> <p>- Като отчитаме и подкрепяме опазването на значимите местообитания в подучастъците на магистралата, при строго съблюдаване на законовите изисквания за опазване на биоразнообразието и местообитанията на „Търновски височини“ (BG0000213) - защитена зона по Директива за местообитанията, предлагаме да се коригира в северна посока трасето на вариант „син“ в участъка между 102+500 и 107+500, така че то да не навлиза във въпросната зона. Това би елиминирало единствените случаи на значително въздействие (степен 3) без възможност за смекчаване, които съществуват при вариант син.</p> <p>Обръщаме внимание, че по останалите показатели той засяга най-малко археологически обекти (7 вместо 11), най-къс е и с най-малко предвиждани емисии на парникови газове при строителството и експлоатацията.</p> <p>- Като друга алтернатива предлагаме да се разгледа възможността за корекция на вариант "комбиниран" по следния начин: от зоната северно от с. Ресен трасето да се насочи на югоизток, да премине източно от с. Ресен и да продължи към точка, в която би се обединило с трасето по вариант „син“.</p>	<p>пътния възел между двете магистрала източно на р.Янтра (същото е валидно и за други пресичания по дължината на син вариант) – проблеми с пътната безопасност по време на експлоатация;</p> <p>Предложеното от Вас изменение в трасето на вариант „комбиниран“ северно от с. Ресен с отклонение в източна посока е в пряк конфликт с проектното трасе на АМ „Хемус“, която също е в процес на разработка. Това прави невъзможно осъществяването на такава промяна в трасето на вариант „комбиниран“.</p>
	<p>Ние, долуподписаните, сме сериозно обезпокоени от перспективата за реализация на АМ „Русе - Велико Търново“ по вариант „комбиниран“, при който от северозападния изход на с. Хотница се предвижда да започва пътен възел детелина, а трасето е планирано да се издига по мост от</p>	<p>Изпълнението на посочените в ДОВОС мерки за опазване на културното наследство няма да позволят да бъдат застрашени</p>

	западната страна на селото. Смятаме, че този вариант би нанесъл унищожителни поражения върху селището, което е богато на природни и културно-исторически обекти с национална значимост.	или компрометирани културни ценности.
	<p>I. Село Хотница има живописен ландшафт и едва на 3 км се намира уникалният хотнишки водопад Кая Бунар с живописен каньон, който годишно привлича хиляди туристи. Посетителите на основния туристически обект край селото с екопътската ще трябва да минават под моста на магистралата и да се „наслаждават“ на шума и миризмите от нея, като мостът ще бъде само на 250 метра от тази защитена природна забележителност.</p>	<p>ЗМ Кая бунар (Хотнишки водопад) отстои на около 220 м западно от оста на пътя, а отчетеното надвишаване на средногодишната норма за опазване на човешкото здраве за азотните оксиди в избраната 2045 година е в зона до 75 м. (вж. т. V.1.2.3. Въздействие върху качеството на атмосферния въздух с определяне на териториалния обхват. Приземни концентрации. от ДОВОС)</p> <p>В ДОВОС е определена шумовата характеристика на транспортния поток по автомагистралата в участъка минаващ в близост до с. Хотница (км 111+800) – територия с нормиран шумов режим. Разстоянието от пътното трасе на което се достига регламентираната гранична стойност за шум за жилищна зона подложена на</p>

		<p>въздействието на интензивен автомобилен трафик определя ширината на шумозащитната зона от двете страни на пътя. Ширината на шумозащитната зона определена при безпрепятствено разпространение на шума над равнинна повърхност в разглеждания участък е ден 300 м, нощ 380 м.</p> <p>Разстоянието до жилищната територия на с. Хотница е 560 м, т.е. територията му се намира извън определената зона. Очакваните нива на шум, достигащи до жилищната територия на селото с отчитане на затихването на шума в околната среда в зависимост от разстоянието, влиянието на земната повърхност, релефа, поглъщане във въздуха са ден – 47.8 dBA, нощ – 39.1 dBA, които са далеч под регламентираните гранични стойности. Определящо е очакваното ниво на шум за нощния период.</p>
	2. Хотница е културно-исторически обект от голямо значение с откритото	Провеждането на

	<p>златно тракийско съкровище, едно от най-старите в света. Археологическият потенциал на селото предстои да бъде разгърнат и е много вероятно по трасето да се намерят археологически обекти с висока значимост.</p>	<p>специализирано археологическо проучване, каквото задължително се изисква от ЗКН преди строителството, ще позволи да бъде изяснено дали и доколко ще бъдат застрашени археологически обекти. В резултат от него ще бъдат посочени конкретни мерки за опазването им. Изграждането на АМ ще улесни достъпа до забележителностите и ще подобри възможностите за развитие на културния туризъм.</p>
	<p>3. Розата на ветровете показва, че преобладаващият вятър към селото е западен, понякога със значителна скорост. Смятаме, че в доклада по ОВОС това не е отчетено, както и че източникът на замърсяване в този район ще бъде изнесен на немалка височина над терена и ще доминира над селото. Ще се промени чувствително и шумовото ниво - не само от движението по магистралата, но и от значително увеличения трафик на автомобили през самото село заради разполагането на пътната връзка тук (каквото увеличение ще има по признание на докладчиците на общественото обсъждане във В.Търново на 28.11.2017), за ефекта от което не виждаме оценки в доклада. Настояваме да се направи и включи в докладите на ОВОС оценка за допустимостта на очакваните нива на запрашеност за село Хотница в резултат на увеличения трафик през територията му, заедно със съответните анализи и препоръки.</p>	<p>Розата на ветровете за ХМС Велико Търново, с преобладаващ западен (W 40.8%) и северен (N 30.3%) вятър, е дадена в т. 1.1.4.7 от ДОВОС. При моделирането на разпределението на приземните концентрации (Traffic Oracle) за XII участък на червен и комбиран вариант (в които попада и с. Хотница) е използвана тази роза. Самото село отстои на около 560 м източно от оста на пътя, а</p>

		<p>отчетеното надвишаване на средногодишната норма за опазване на човешкото здраве за азотните оксиди в избраната 2045 година е в зона до 70 м. Отчетените максимални концентрации за фини прахови частици <math>ФПЧ_{10}</math> (сажди) са много ниски - 5-7% от средногодишната норма за опазване на човешкото здраве. (вж. т. V.1.2.3. Въздействие върху качеството на атмосферния въздух с определяне на териториалния обхват. Приземни концентрации. от ДОВОС).</p>
	<p>4. Югоизточно от селото се намира кариера с най-висококачествения материал в региона, която вероятно ще бъде използвана при строителството. Това означава огромен брой преминаващи камиони през селото. Докато при вариант „син“ трафикът от тази кариера няма да минава през никое населено място. Оценка на този проблем също не видяхме в „комбинирания“ вариант, както беше представен. Очакваме допускането на преминаваща тежкотоварна техника и увеличаването на транзитния трафик през селото да доведе не само до повишаване на нивата на запрашеност на въздуха за жителите, но и да предизвика сериозни вибрации, водещи до напукване на къщите и водопроводите, до сляганя на терени. Затова смятаме за приоритет ревизирането на проекта и изнасянето на подобен автомобилен трафик далеч извън селото.</p>	<p>В случай, че по време на строителството на магистралата се използва кариерата трафикът за транспортиране на материалите да не минава през с. Хотница и ЗМ „Кая Бунар“.</p>

Българска фондация Биоразнообразие изх. № 39/04.12.2017	Становище от Българска фондация Биоразнообразие	
	<b>А. Относно ДОСВ</b>	
	Докладът има много неточности, неправилно тълкуване на изискванията на Наредбата за ОС и Наредбата за ОВОС и заключения базирани на неправилна интерпретация на природните местообитания и на местообитанията на видовете, което не дава ясна представа за степента на въздействие на ИП и не би следвало да получава положителна оценка на качеството от контролния орган, в случая МОСВ.	
	<p><b>1. Неправилно тълкуване на степента на въздействие</b></p> <p>В самото начало, в противоречие с Наредбата за ОС и ЗБР (произтичащо от Директивата за местообитанията), където се изисква степента на въздействие да се определи, като значителна и незначителна, е въведено понятието средно въздействие. От приложените обяснения, всъщност става ясно, че такова се определя при загуба на площ на местообитание и вид, около и малко по-голяма от 1%, при което не се променяло природозащитното състояние на това местообитание или вид. Всъщност Ръководството към Директива 92/43/ЕЕС е определило, че при такава еднократна загуба, този вид или местообитание преминава в неблагоприятно лошо състояние, което е достатъчно доказателство за значително отрицателно въздействие. В обсъждането на алтернативите и на съвместимостта с предмета и целите на опазване, авторите на ДОСВ всъщност показват, че определеното от тях, като средно въздействие, всъщност е значително доколкото заключават за несъвместимост на ИП, в някои от участъците.</p>	За съжаление, в законовата уредба, и в частност в цитираната Наредба за ОС, има много малко конкретика, вкл. по отношение методите за определяне на въздействията и тяхната класификация. Няма текст в Наредбата, който да определя наличие само на две степени – значителна и незначителна. Ако имаше, той щеше да бъде използван от експертите за по-голямо улеснение. Така или иначе, както и авторите на становището са отбелязали, и при средно въздействие се предприема мерки за намаляването му до незначително.

	<p><b>2. Грешки при определянето на типове природни местообитания</b></p> <p>При определяне на типовете местообитания са допуснати много грешки и неточности, включително и в посочения видов състав, като са смесени екологично несъвместими видове или такива, които изобщо не се срещат в тази част на България и при тази надморска височина, което поставя въпросът какво точно са наблюдавали на терена. Допуснати са многобройни технически грешки при изписване на латинските имена и съответните български имена. Примерно <i>Prunus spinose</i> - Повет (всъщност трънка), <i>Centaurea solstitialis</i> - Солунска метличина (всъщност слънчева метличина) и др. Системността на тези грешки навежда на предположението, че степенята на въздействие се базира основно на картите в информационната система на МОСВ за Natura 2000 от последното картиране през 2011-2013 г. В състава на природно местообитание 91M0 Балкано-Панонски церово-горунови гори, в зоната на въздействие на ИП върху предмета и целите на 33 Река Янтра и 33 Ломовете е посочена <i>Luzula sylvatica</i>, която е характерна за буковите гори. В тази част на България в състава на 6430 Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс не се среща <i>Filipendula ulmaria</i>. Посочената на много места в доклада, като характерен вид за сухи тревни съобщества <i>Crupina crupinastrum</i> е средиземноморски вид и не се среща в тази част на страната. Подобни невъзможни видови комбинации, включващи видове, които се срещат в други части на страната има и в ДОВОС. Такива са <i>Crocus pulchellus</i>, <i>Huetia cynapioides</i>, <i>Anemone pavonina</i> и др.</p>	<p>Допуснати са няколко дребни технически грешки при изписването на латинските имена, при изписване на името <i>Luzula sylvatica</i> вместо <i>L. luzuloides</i>, <i>Filipendula ulmaria</i> вместо <i>F. vulgaris</i> и <i>Crupina crupinastrum</i> вместо <i>C. vulgaris</i>, както и разместване при форматирането на няколко български имена в табличната форма. Те са неприятни, но не оказват влияние върху коректността при определяне на типовете природни местообитания. Включването на видовете <i>Crocus pulchellus</i>, <i>Huetia cynapioides</i>, <i>Anemone pavonina</i> и др. в текстовете в ДОВОС, също е резултат от техническа грешка.</p>
	<p><b>3. Нерелевантна оценка на въздействието върху предмета на опазване в 33 река Янтра</b></p> <p>Оценката на въздействието върху природните местообитания в 33 Река Янтра, като цяло е нерелевантна. Например оценявано е местообитание 6510 Низинни сенокосни ливади, които не присъстват изобщо в стандартния формуляр на зоната, като във видовия им състав е посочен</p>	<p>Природно местообитание 6510 наистина не присъства в стандартния формуляр на защитена зона Река Янтра, който е от месец декември 2008 г. В последствие, в рамките на</p>



	<p>комплекс от екологично несъвместими видове, като <i>Festuca pratensis</i> (мезофит), <i>Clematis vitalba</i> (лиана) и <i>Orlaya grandiflora</i> (ксерофит).          Всъщност в обхвата на въздействието на ИП се среща природно местообитание 1530* Панонски солени степи и солени блата, което е в стандартния формуляр, а не е било изобщо оценявано в доклада, което е съществен пропуск. Природно местообитание 6510 изобщо не присъства в стандартния формуляр на защитената зона Река Янтра.</p>	<p>проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза Г“, МОСВ 2013, информацията за типовете природни местообитания и площта, която заемат в границите на зоната бяха актуализирани; бяха променени и границите на някои зони, както и беше направена оценка на природозащитното им състояние. В Информационната система за защитени зони от екологичната мрежа Natura 2000 е достъпна именно тази актуализирана информация и там, в данните за защитена зона Река Янтра, присъства като картирано и оценено местообитание 6510. Съвсем нормално е в настоящия доклад наред със собствените теренни проучвания да сме използвали и наличните данни от Информационната система. В този смисъл липсва</p>
--	---	--

		<p>противоречие. Цитираните видове <i>Clematis vitalba</i> (лиана) и <i>Orlaya grandiflora</i> (ксерофит) не са характерни за местообитание 6510, но са установени в екотона на проучвания полигон. Местообитание 1530 не бе установено в границите на обхватите на отделните варианти по време на теренните изследвания. Липсват и данни за наличие на това местообитание в границите на обхватите на отделните варианти и според данните по проект „Картирание и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“.</p>
	<p>Въздействието върху природно местообитание 6250* Панонски лъсови степи също не е адекватно оценено, нито в защитена зона Ломовега, нито в защитена зона Река Янтра. Така например, площите, принадлежащи към него в 33 Ломовега са отнесени към 6210, само въз основа на някои особености, най-важната охрестяването. Всъщност, в зависимост от експозицията, наклона, може и в местообитание 6250* Панонски лъсови степи също може да има висока степен на охрестяване. Така че в случая, това е участък от приоритетно местообитание, който се намира в лошо природозащитно състояние и ще бъде унищожен.</p>	<p>Конкретно за 33 „Ломовега“, освен наличие на охрестяване, важен белег за отхвърляне на наличието на местообитание 6250 на десния бряг на реката е <b>липсата на лъс</b> в границите на картирания като 6210 полигон. Почвата, върху която се развива разглежданото</p>

		<p>тревисто местообитание е хумусно-карбонатна, с излази на основната скала (варовик) на много места, вкл. наличие на малка изоставена кариера за варовик. Подобни терени не могат да бъдат причислени към местообитание 6250. Другия по-малък полигон е в обхвата на реконструкция на полски път, който е на практика лишен от растителност, преминаващ през плътно охрастяване (а не отделни храсти, и дори не <i>висока степен</i> на охрастяване). В границите на пресичането на 33 „Река Янтра“ бе установен един полигон от местообитание 6250, на високия десен бряг на реката, северизточно от с. Белцов. Слизайки по-ниско, към реката, вкл. и на левия бряг, който е по-ниско, лъса изтънява и изчезва, и отново имаме хумусно-карбонатни почви, които определят и типа на тревните местообитания именно като 6210, а не 6250.</p>
	<p>В 33 Река Янтра във видовия състав на засегнатия участък от природно местообитание 6250* Панонски лъсови степи е посочена Румелийската</p>	<p>Видът <i>Centaurea rumelica</i> бе установен като единични</p>

	<p>метличина (<i>Centaurea rumelica</i>). Ако наличието на този вид, пак не е в резултат на техническа или друга грешка, трябва да отбележим, че той е от Приложение 3 на ЗБР и унищожаването му е забранено. По Наредбата за изключеният могат да се предвидят мерки, ако обаче авторите на доклада бяха посочили, че АМ Русе - Велико Търново е обект от първостепен обществен интерес (според чл. 33 на ЗБР), което те не са направили в точка 10 и при липса на друга алтернатива. Освен това въздействие от 1,32% върху общата площ на местообитанието в зоната е оценено, като средно, а то реално е значително.</p>	<p>индивиди в границите на картирания от нас полигон, но извън обхвата на трасето по варианти червен и комбиниран. Регистрираните индивиди се намират в близост до полския път северозападно от трасето и отстоят на около 100 м от границите на обхватите на тези варианти. Поради отдалечеността на находището от обхватите, и предвид мерки 48. и 54. от ДОВОС, не се очакват въздействия върху популацията на <i>Centaurea rumelica</i>. Ето защо подобни въздействия не са разглеждани в ДОВОС.</p>
	<p><b>4. Подценяване и невярно определяне на степента на въздействие върху типове природни местообитания и видове по Директивата за местообитанията</b></p> <p>Оцененото, като средно въздействие върху природно местообитание 91E0* Алувиални гори с <i>Alnus glutinosa</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> от 1,05% в 33 Река Янтра, всъщност е Значително отрицателно въздействие и би следвало да се приложат компенсаторни мерки съгласувани с ЕК (според изискванията на ЗБР), при мотивирана липса на друга алтернатива.</p> <p>Същото се отнася и за 33 Търновски височини, където въпреки определеното като средно въздействие, при реализацията на червения вариант, то е значително за следните местообитания и видове:</p>	<p>По отношение степените на въздействие вж. по-горе (т. 1 от становището на БФБ). Съгласно Наредбата за ОС и различните ръководства на ЕК, компенсаторни мерки се налагат <b>единствено</b> ако липсват смекчаващи мерки, намаляващи въздействията до незначителни (или, разбира се, тяхното предотвратяване), или алтернативи, неоказващи или</p>

	<p>91E0* Алувиални гори с <i>Alnus glutinosa</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> - 1,05% (при комбиниран вариант - 0,8%), <i>Lycaena dispar</i> - 2,14%, <i>Lucanus cervus</i> - 0,9% (определено, като незначително), <i>Morimus funereus</i> - 1,08%, <i>Bombina bombina</i> - 1,15%, <i>B. variegata</i> - 0,94%, <i>Emys orbicularis</i> - 1,07%, <i>Testudo hermanni</i> - 0,98%, <i>Elaphe sauromates</i> - 1,37%, <i>Rhinolophus hipposideros</i> - 1,15%, <i>Rh. ferrumequinum</i> - 1,55%, <i>Rh. blasii</i> - 1,26%, <i>Miniopterus schreibersi</i> - 1,06%, <i>Myotis blythii</i> - 1,12%, <i>M. capaccini</i> - 1,016%, <i>M. emarginatus</i> - 1,17%, <i>M. myotis</i> - 1,112%.</p> <p>Същото важи и за 33 Дряновска река, където въздействието върху приоритетно местообитание 91E0* Алувиални гори с <i>Alnus glutinosa</i> и <i>Fraxinus excelsior</i> варира между 0,99% до 1,04% при различните варианти и е също значително.</p>	<p>оказващи незначителни въздействия. В случая варианти Червен и Комбиниран оказват въздействия които могат да бъдат смекчени с подходящи мерки. Такива не могат да бъдат приложени за вариант Син, поради големите (средни до значителни) площни въздействия. Ето защо той е отхвърлен като <b>несъвместим</b> със 33 от Natura 2000 и се препоръчват негови алтернативи.</p>
	<p><b>5. Непознаване и непълна оценка за степента на въздействие върху целеви видове по Директивата за птиците.</b></p> <p>Оценката върху 33 Ломовеце по Директивата за птиците, също показва непознаване на обектите и непълна оценка на степента на въздействие върху много от целевите видове. Например изказаното твърдение, че в близост до трасето на ИП няма подходящи скални местообитания за бухал (<i>Bubo bubo</i>) или белоопашат мишелов (<i>Buteo rufinus</i>) не отговаря на истината, доколкото именно в района между селата Басарбово и Божичен има много такива. Рибарниците между Басарбово и Красен са едни от най-подходящите за гнездене места за тръстиковия блатар (<i>Circus aeruginosus</i>) в зоната, за зеленоногата водна кокошка (<i>Gallinula chloropus</i>), за малкия воден бик (<i>Ixobrychus minutus</i>) и др. Те са ценни, като място за хранене на черния щъркел (<i>Ciconia nigra</i>) и сивата чапла (<i>Ardea cinerea</i>) и мн. др.</p>	<p>В границите на 33 „Ломовеце“ и трите варианта на трасето са почти идентични. Пресича се р. Русенски Лом и прилежащи изоставени рибарници, пресъхнали през по-голямата част от годината, обрасли с крайбрежна растителност, тревисто-храстови съобщества, крайречни гори, дъбови гори върху варовик, на места формиращ скални венци. Тази обстановка предполага сравнително високо разнообразие на орнитофауната в района.</p>

		<p>Имайки предвид това, в ДОС са препоръчани следните мерки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Строителството в отделните отсечки да започва извън размножителния период на птиците (1 май – 15 август за видовете, които се очаква да бъдат засегнати значително от безпокойство и/или унищожаване на гнезда с яйца/малки).</li> <li>- Двустранно обезопасяване на мостовото съоръжение на р. Русенски Лом с предпазни огради с височина 3 м.</li> <li>- Монтиране на шумоизолиращи прегради с височина 2 м от двете страни на мостовото съоръжение над река Русенски Лом, както и по протежение на 100 м от двете страни на пътя преди и след моста.</li> </ul>
	<p>В оценката за тази защитена зона е допуснато и позоваване на местообитания за водолубивите видове, които не са в нея и нямат отношение към оценката.</p>	<p>В ОС са оценени всички видове птици, които са предмет на опазване в защитената зона според нейния Стандертен формуляр. Такива са изискванията!</p>

	<p>Възможността от смъртност на индивиди, при прокарване на високо-скоростно трасе през ключов биокоридор, каквато е долината на река Русенски Лом в долното ѝ течение също е недооценено. Това важи и за мигриращи и за гнездящи в района видове птици</p>	<p>За всеки вид, предмет на опазване в ЗЗ, е оценена вероятността от смъртност и потенциалното въздействие върху популацията му. За 19 от тези видове въздействието е оценено като значително. За да се намали това въздействие, са предвидени съответните смекчаващи мерки (вж. по-горе).</p>
	<p><b>6. Нереалистична и невярна оценка на нулевата алтернатива и липса на оценка за съществуваща реална алтернатива с минимално въздействие.</b></p> <p>Оценката на нулевата алтернатива не е реалистична, особено в частта за ЗЗ Река Янтра и ЗЗ Ломовете. Настоящият път е извън ЗЗ Ломовете и пресича реката практически в регулацията на град Русе (квартал Долапите) без да оказва въздействие върху местообитания и местообитания на видове, каквито има в района на рибарници Басарбово и между селата Божичен и Красен. Въвщност нулевата алтернатива ще има много по-благоприятно въздействие от реализацията на всички варианти спрямо предмета и целите на опазване на ЗЗ Ломовете, ЗЗ Река Янтра, ЗЗ Дряновска река, а по отношение на синия вариант и за ЗЗ Търновски височини.</p> <p>Въпреки че заключенията в точка 9 от ДОСВ, донякъде компенсират неправилната интерпретация на степента на въздействие при различните алтернативи, остава възможността за запазване на значителното отрицателно въздействие върху някои от местообитанията, вкл. и тези като 1530* Панонски солени степи и солени блата в ЗЗ Река Янтра, които изобщо не са били обект на оценката.</p>	<p>Макар и първокласен път I-5 да не минава през ЗЗ Ломовете, пътя Иваново – Русе я пресича, и по наши наблюдения той е достатъчно натоварен, за да крие потенциален риск за биоразнообразието в района, вкл. за видове, предмет на опазване в нея. В рамките на теренните ни изследвания, без специално проучване и търсене, бяха регистрирани една бялка и един голям стрелец, сгазени на този път. По път I-5 в района на ЗЗ Река Янтра сме установявали още повече жертви, отново, без целенасищен, специфичен мониторинг. Наблюденията ни</p>

		<p>по пътната мрежа на страната от 2009 г. до момента също показват много по-голяма смъртност по първокласните пътища, отколкото по автомагистралите. Данните могат да бъдат предоставени за верификация.</p> <p>По отношение местообитание 1530 вж. по-горе.</p>
	<p>Също така смятаме че е пропусната да бъде оценена и алтернатива за трасе на магистралата която минава по съществуващия околоръстен път на Русе и не предвижда изграждане на нов мост в 33 Ломовете по двете директиви, като трасето на магистралата да се отдели от съществуващия път в западната част на град Русе с избягване или минимално въздействие върху останалите защитени зони от Natura 2000. Ето защо настояваме тази алтернатива да бъде също така задълбочено оценена наравно с останалите предложения за трасе на магистралата.</p>	<p>Предмет на оценката са предложените от Възложителя проектни варианти.</p> <p>Началото на трасето на АМ Русе – Велико Търново е съобразено с бъдещ мост над р. Дунав, след изграждането на който ще се облекчи трафика и в гр. Русе, като ще се приключи с дългото чакане за преминаване през Дунав мост. За бъдещият мост и неговото местоположение са водени разговори с компетентните органи на република Румъния и има принципно съгласие.</p> <p>Съществуващия път ще се ползва от местен трафик.</p>



	<p><b>7. Липса на компенсаторни/компенсиращи мерки</b>  Поради наличието на значително отрицателно въздействие върху видове и местообитания - предмет на опазване на различните защитени зони, в т. 10 от ДОСВ авторите на доклада би следвало да предложат различни компенсиращи мерки, което изисква ЗБР и Директивата за местообитанията. Липсата на такива мерки само по себе си е достатъчно основание за връщане за ДОСВ и съответно на ДОВОС за доработване.</p>	<p>Няма подобно изискване нито в ЗБР, нито в Директивата за местообитанията. Съгласно Наредбата за ОС и различните ръководства на ЕК, компенсаторни мерки се налагат <b>единствено</b> ако липсват смекчаващи мерки, намаляващи въздействията до незначителни (или, разбира се, тяхното предотвратяване), или алтернативи, неосказващи или оказващи незначителни въздействия. В случая варианти Червен и Комбиниран оказват въздействия които могат да бъдат смекчени с подходящи мерки. Такива не могат да бъдат приложени за вариант Син, поради големите (средни до значителни) площи въздействия. Ето защо той е отхвърлен като <b>несъвместим</b> със ЗЗ от Натура 2000 и се препоръчват негови алтернативи.</p>
	<p><b>Б. Относно ДОВОС</b></p>	
	<p>Значителни са непълнотите и грешките и в самия ДОВОС. Там напр. няма</p>	<p>Степента на въздействие върху</p>

	<p>изброяване на вероятно засегнатите популации на консервационно-значими растителни видове от Приложение 3 на ЗБР, което е съществена негова слабост. Нито върху защитените видове растения, нито върху животните (които все пак се посочват в списъци, вкл. и защитените видове) има разработена част, която да посочва степента на въздействие вид по вид. Има само съвсем общи заключения за биологичното разнообразие, като цяло.</p>	<p>животинските видове е определена за всяка засегната конкретна екологична или систематична група. Тези въздействия имат сходен характер, а спецификата им се определя именно от особеностите в тяхната биология. Не е необходимо да се мултиплицират десетки пъти еднообразни текстове („вид по вид“, както се посочва в становището) за въздействия върху видове със сходна биология.</p> <p>Бележката не се приема. Целта на ОВОС не е да се направи литературна справка и представят списъци относно вероятно наличните или вероятно засегнатите консервационни видове в района на инвестиционното намерение, а въз основа на проведените теренни наблюдения да се посочи дали такива се засягат пряко от обхвата на трасето на магистралата.</p>
--	--	--

	<p>Описаните потенциално засегнати екосистеми и съобщества, също са доста общи и някои от тях не отговарят на истината, като например Лесостепни гори от дръжкоцветен дъб (<i>Quercus pedunculiflora</i>), които не се срещат в засегнатия от ИП регион на страната.</p>	<p>Бележката не се приема. Съгласно издание на БАН-Географски институт/2002 г. в Дунавски хълмисто-равнинен окръг такива остатъчни гори се срещат на влажни места покрай реките. Местообитанието е установено по вариант „червен“.</p>
	<p>От друга страна, защитени растителни видове, като <i>Stachys areanariaeformis</i>, <i>Celtis glabrata</i>, <i>Trapa natans</i>, <i>Galanthus elwesii</i>, <i>Chamaecytisus kovacevii</i>, потенциално има възможност да бъдат засегнати от някои от вариантите на ИП, но ги няма дори споменати, като потенциално засегнати.</p>	<p>Посочените видове не са установени в обхвата на трасето.</p>
	<p>Но в ДОВОС в участъци от пасища с храсти, които се пресичат от трасето при: км 50+00 - км 50+300; км 54+500 – км 54+800; км 68+700 – км 69+100, 31+600 до км 31+800; от км 32+300 до км 32+500 и от км 33+100 до км 33+250, 66+050 – км 66+350; км 66+500 – км 66+700, 50+00 - км 50+300; км 54+500 – км 54+800; км 68+700 – км 69+100 и др., в типичния видов състав на съобществата се споменава Татарската змийска трева (<i>Goniolimon tataricum</i>). Видът е защитен според Приложение 3 на ЗБР и би следвало в ДОВОС да има оценка на въздействието върху популацията му, както и да бъдат предложени мерки за опазването му, например програма по Наредбата за изключенията за преместване на засегнати индивиди.</p>	<p>Бележката се приема. Видът е установен в два участъка - км 54+500 – км 54+800; км 68+700 – км 69+100 по вариант „червен“ и в четири - 31+600 до км 31+800; от км 32+300 до км 32+500, км 66+050 – км 66+350; км 66+500 – км 66+700 по „комбиниран“ вариант, но е пропуснато да бъде изведен като засегнат защитен вид. При реализацията на ИП ще се засегнат единични индивиди. Макар и рядък, видът се среща в девет от 20-те флористични райони в страната, а</p>

		<p>популациите му са многобройни. Това определя незначително въздействие, за което не се изискват смекчаваци мерки. Видът не е включен в ЧКБ.</p>
	<p>Без да е в нашата компетентност, но в ДОВОС никъде няма сред засегнатите археологически обекти Красенския скален манастир, при условия че долината на Русенски Лом се пресича точно при този обект.</p>	<p>От землището на с. Красен са известни общо 12 археологически обекта. Сред тях пет представляват останки от скални помещения, църкви и манастири, разположени южно, югозападно и северозападно от селото. При анализа на данните в Археологическа карта на България и трасетата на вариантите на пътя е установено, че само един от обектите при с. Красен (антично селище) е непосредствено застрашен от бъдещето строителство. Според предложените мерки за опазване на културното наследство степенята на застрашеност на всеки обект ще бъде установена след специализирано археологическо проучване по трасето на избрания вариант за</p>

		<p>преминаване на магистралата преди началото на строителството в съответствие с изискванията на Закона за културното наследство. То трябва да обхване обхвата на трасето, както и терените, предвидени за помощни съоръжения. В резултат ще бъдат локализирани всички видими на терена археологически обекти и ще бъде изяснено как трасето и обхвата на автомагистралата комуникират с територията им и в каква степен строителството ще застраши тяхната цялост. В зависимост от това ще бъдат определени конкретни мерки за опазване на всеки от застрашените обекти включително провеждане на спасителни разкопки преди началото на строителните работи. Според разпоредбите на чл. 161, ал. 2 от Закона за културното наследство в процеса на строителните дейности трябва да се</p>
--	--	--

		<p>провежда наблюдение от археолози. Наблюдение трябва да се осъществява и на всички фази от строителните дейности, и при всички дейности, свързани с навлизане в почвения слой. По този начин ще се установи дали няма да бъдат засегнати нерегистрирани археологически обекти или структури, чиито специфики не позволяват те да бъдат локализиран при неструктурирани проучвания.</p>
	<p>В заключение смятаме, че в докладите за оценка за съвместимост и за въздействие върху околната среда на различните варианти за реализация на трасе на АМ „Русе-Велико Търново“ има съществени непълноти, технически и фактически грешки и би следвало ДОВОС и ДОСВ като част от него да бъде върнат за значителна преработка, тъй като в този вид не може да послужи пред контролния орган - МОСВ да вземе обективно решение за реализацията на ИП.</p>	<p>„Забелязаните“ от авторите на Становището „грешки“ често се дължат на тяхното непознаване на биологията на целевите видове от фауната и напълно неадекватното екстраполиране на въздействия върху местообитания на видове върху самите видове. Именно това смесване на екологични понятия цели да заблуди контролния орган – МОСВ и да бъде повлияно върху обективността на неговото решение.</p>

<p>Регионален исторически музей – Русе изх. № 478/07.12.2017 г.</p>	<p>Във връзка с проведеното обществено обсъждане на Доклад за оценка степента на въздействие върху предмета и целите на опазване на защитени зони „BG0000608 „Ломовете“, BG0000610 „Река Янтра“, BG0000609 „Река Росица“, BG0000231 „Беленска гора“, BG0000213 „Търновски височини“, BG0000282 „Дряновска река“ за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна и BG0000205 „Ломовете“ за опазване на дивите птици и Доклад за оценка въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение автомагистрала „Русе-Велико Търново“ на 01.12.2017 г. в гр. Русе, Регионален исторически музей - Русе представя следното становище: Предложеният от екипа по ОВОС и ДОСВ комбиниран вариант за трасе на автомагистралата не води до значително отрицателни въздействия върху елементите на биологичното разнообразие и екосистемите. За да се намали степента на въздействие предлагам на екипите изготвящи ДОСВ И ДОВОС да приемат следните препоръки и мерки по време на проектирането, строителството и експлоатацията на комбинирания вариант на АМ „Русе-Велико Търново“:</p>	<p>--</p>
	<p><b>I. При изготвяне на технически проект и строителство</b></p>	
	<p>1. Да се прилагат най-добрите практики за прилепите при проектиране на техническия проект и планиране изпълнението на строителството, като освен посочените в ДОСВ най-добри практики (Limpens et al. (2005) Bats and Road Construction; National Roads Authority (2005). Best Practice Guidelines for the Conservation of Bats in the Planning of National Road Schemes. National Roads Authority, Dublin; Mitchell-Jones, A.J., (2004) - Bat Mitigation Guidelines и Петров (2008).), да се използва опита и на Министерство на околната среда, развитието и транспорта (благоустройството) на Република Франция и концепцията „зелени мостове“ заложена в ръководството: Bat and road transport infrastructure. Threats and preservation measures. Setra Cete de l'Est Cete Normandie-Centre, november 2009, <a href="http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/7N1">http://www.infra-transport-materiaux.cerema.fr/IMG/pdf/7N1</a></p>	<p>Считаме, че предложените в ДОВОС и ДОС мерки за намаляване на въздействието върху прилепите и по-специално предпазните съоръжения, съответстват на най-добрите практики, възприети в европейските страни. Конкретното тяхно ситуиране по трасето на АМ, предложено в докладите, ще осигури необходимото</p>

EEC 091 GB.pdf.

Прилагането на концепцията „зелени мостове“ намира особено добро приложение, когато линейните транспортни обекти водят до прекъсване на съществуващите линейни елементи от ландшафта - полезащитни пояси, редици или групи дървета покрай пътищата, които се пресичат от високоскоростни трасета. Заложените в ръководството мерки намаляват прякото отрицателно въздействие и създават непрекъснатост, в случаите на пресичане на горски масиви с по-големи площи. Това ще намали значително прекия ефект върху прилепите (намаляване на смъртността), както и ще ограничи до минимум безпокойството им. Въздействието от прекъсването на съществуващите естествени елементи на ландшафта, използвани от прилепите като места за миграция или предвижване към хранителни местообитания, както и места за "swarming", ще бъде сведено до минимум. Особено чувствителни са зоните около скални масиви. Там са предвидени мостови съоръжения в обсега на р. Русенски Лом, р. Янтра, р. Росица и р. Дряновска. Тъй като посочените реки са част от коридори за предвижване на прилепите, автомобилният трафик по мостовете ще доведе до завишаване на смъртността, причинена от сблъсъци. Проблем би било за прилепите и осветяването на тези съоръжения. Трябва да се обърне сериозно внимание при конструиране на предпазни съоръжения около реките Росица и Дряновска, както и в близост до временни стоящи или течащи водни обекти (езера, блата, стари корита на реки, оврази, дерета и други), да се осигури безопасното им преминаване над трасето на автомагистралата.

минимално въздействие върху прилепните популации. Екранните съоръжения, предвидени за реализация в местата на пресичане на речните течения са именно вариант, отбелязан в цитираното методично ръководство за места с повишена летателна активност. Считаме, че в Докладите по ОВОС и ОС са идентифицирани и оценени потенциалните негативни въздействия в критичните места за прилепите, като са предложени и специфични мерки, адекватни за всяко едно от тях, докато в Становището такива, освен местата на пресичане на речните течения, други не се посочват конкретно. Проектните мостови съоръжения, заедно с препоръчаните преградни съоръжения в ДОВОС съответстват на възприетите най-добри практики при опазване на прилепите, като осигуреният просвет над



		реките ще гарантира безпрепятствен полет по време на миграции и няма да предизвика бариерен ефект. В ДОВОС и ДОС са предложени адекватни и ефективни мерки, съобразени с конкретните екологични условия и по отношение на въздействието на проектираното осветление на АМ.
	2. При планираното възстановяване, рехабилитация на свързаните с автомагистралата съседни пътни възли - мостови съоръжения, аквадукти, пасарелки и други потенциални убежища, задължително да се използва специалист по прилепи. Той трябва да установи наличието или отсъствието им (а при необходимост след съгласуване с контролните органи да изведе наличните прилепи от мостови или друг тип пътни съоръжения) с цел превенция и предотвратяване на безпокойство и смъртност. С това трябва да се съобрази изпълнителят в периода на планираните строителни дейности.	Цитираните тук дейности са част от общия проект на АМ, като за тях са приложими всички мерки от ДОВОС и ДОС. Приложими мерки са цитирани по-долу в отговора на Становището (т. 4).
	3. При строителните работи и необходимостта от отстраняване на дървесна растителност отново да се ползва специалист по прилепите, който да установи наличието или отсъствието им в храстуни, кори, цепнатини и др. В случай на присъствие, след съгласуване с контролните органи, да изведе безопасно наличните прилепи.	Адекватната мярка, която касае този казус трябва да бъде приложена още на етап, предхождащ строителните дейности, а не по тяхно време. По-долу предлагаме мярка, целяща установяването на присъствие на защитени видове по смисъла на ЗБР и тяхното опазване.

	<p>4. Изпълнителят на строителните дейности да сключи договор със специалисти зоолози (с разрешение от РИОСВ/МОСВ), които преди започване на строителството да извършат теренни обходи на строителната територия. При намиране на земноводни, влечуги, както и други животински видове, да се осигури безопасното им извеждане от обекта или да се обърне за предписание към РИОСВ. Дейностите да се съгласуват с компетентния орган по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.</p>	<p>Предлагаме да се добави следната мярка: „Да се извършат предварителни теренни проучвания от компетентни специалисти - зоолози преди започване на строителството в обхвата на пътя с цел установяване на популации и/или индивиди на защитени видове от Приложения 2 и 3 на ЗБР. В случаи на установяване на такива видове да се осигури тяхното безопасно извеждане от засегнатата територия или да се предприемат други мерки по предписание на съответното РИОСВ.“</p>
	<p>5. В процедурата за възлагане изпълнението на инженеринга (проектиране на техническото задание) и строителството, да се зложат и възложат теренни проучвания на екип от палеонтолози. Да се направи анализ на данните от наличните извършени геоложки проучвания - геоложки доклади и профили на трите трасета. В случай, че бъде одобрен предлагания от екипа изготвящ ДОВОС комбиниран вариант, да се определят „критични“ участъци, в които се очаква наличие на фосилни находки с научна и експозиционна значимост. Специалистите палеонтолози да изготвят методически указания за действията, които трябва да се предприемат от изпълнителя на строителните дейности за съответните лотове, в случай, че се установят на палеонтологични находки.</p>	<p>Адекватна мярка предлагаме по-долу (т.6).</p>

	<p><i>Предходното е в пряка връзка с факта, че фосилните находки (природни ценности (образци)) са културно наследство, по смисъла на чл. 6, т. 6 на Закона за културното наследство (ЗКН) (ДВ, бр. 19/2009 г., изм. и доп. бр. 96/2017 г.), а по силата на чл. 24 от ЗКН музеят е културна и научна организация, която издирва, изучава, опазва и представя природни образци с познавателна, образователна и естетическа цел.</i></p> <p><i>Съгласно чл. 53, т. 5 от ЗКН според научната и културната област, към която се отнасят, движимите културни ценности са и природни: образци от флората, фауната, палеонтологски и минерални образувания.</i></p>	
	<p>6. Предлагаме по време на строителството да се сключи договор с екип от специалисти палеонтолози, които да инспектират строителните дейности по одобреното трасе за съответните лотове за изграждане. Екипът да може да предписва дейности за опазване, консервиране и безопасно извеждане на установени находки, в случай на откриване на значими образци с научна и експозиционна стойност. Същите може да бъдат предоставени на Регионален исторически музей - Русе, отдел „Природа“.</p>	<p>Предлагаме мярка: „Да се изготви предварителен доклад преди започване на строителството на база съществуваща информация за наличие на фосилни находки. При установяване на такива по време на строителството да бъде осигурено тяхното опазване, консервиране и/или експониране, съгласно експертно становище.“</p>
	<p>7. При планиране на спомагателни трасета или пътни възли, свързани с изграждане на автомагистралата, да се предвиждат същите мерки като горепосочените.</p>	<p>Спомагателни трасета, пътни възли и др. са част от общия проект на АМ и всички горепосочени мерки, както и тези в ДОВОС и ОС се отнасят и до тях. Не е необходимо отделянето им при прилагане</p>

		на мерките.
	<b>II. При експлоатация</b>	
	<p>1. Да се възложи на експерти и да се изготви схема/план за годишен мониторинг на въздействието на автомагистралата и влиянието и върху прилепите (пример: A Review of Bat Mitigation in Relation to Highway Severance, Created by: Stuart Wilson 27/09/11, <a href="http://assets.highways.gov.uk/specialist-information/knowledge-compendium/2009-11-knowledge-programme/A_Review_of_Bat_Mitigation_in_Relation_to_Highway_Severance_PIN_515368.doc.pdf">http://assets.highways.gov.uk/specialist-information/knowledge-compendium/2009-11-knowledge-programme/A_Review_of_Bat_Mitigation_in_Relation_to_Highway_Severance_PIN_515368.doc.pdf</a> като се набележат специални райони за наблюдение. Те задължително да са в близост до скалните масиви, до реките и горските масиви, както и около изградените съоръжения.</p>	<p>Предлагаме следната мярка: „След въвеждане на АМ в експлоатация да бъде изготвена и приложена от АПИ схема на дългосрочен мониторинг за въздействието на трафика върху целевите видове по Натура 2000 след съгласуване със съответната РИОСВ с цел минимизиране на констатирано евентуално нововъзникнало отрицателно въздействие“</p>
	<p>2. В случай на необходимост от ремонт или реконструкция на мостови съоръжения, аквадукти, пасарелки и т.н., отново да се прави оглед от специалист по прилепи, който да установи наличието или отсъствието на прилепи с цел тяхното опазване.</p>	<p>Предлагаме мярка: „Да се извършват предварителни теренни проучвания от компетентни специалисти - зоолози преди започване на ремонтни дейности по трасето на АМ с цел установяване на популации и/или индивиди на защитени видове от Приложения 2 и 3 на ЗБР. В случаи на установяване на такива видове да се осигури тяхното безопасно извеждане от засегнатия обект или да се предприемат други мерки по предписание на РИОСВ.“</p>

<p>Становище от проф. д-р Георги Николов Георгиев и д-р Марияна Николова Георгиева - Гросе 28.11.2017 г.</p>	<p><b><u>КАТЕГОРИЧНО НАСТОЯВАМЕ ДА СЕ ПРИЕМЕ СИНИЯТ ВАРИАНТ НА МАГИСТРАЛАТА РУСЕ - ВЕЛИКО ТЪРНОВО!</u></b> Магистралата Русе - Велико Търново да се прокара на не повече от 2 км от сегашното трасе на главния път Русе - Велико Търново. <b><u>ДА СЕ ПРОЕКТИРА И ПОСТРОИ ПОДХОДЯЩА ВРЪЗКА НА БЪДЕЩАТА МАГИСТРАЛА „ХЕМУС“ СЪС СЕГА СЪЩЕСТВУВАЩИЯ ГЛАВЕН ПЪТ ВЕЛИКО ТЪРНОВО - РУСЕ НА МЯСТОТО, КЪДЕТО ТЕ БИ ТРЯБВАЛО ДА СЕ ПРЕСЕКАТ СЕВЕРНО ОТ РЕКА РОСИЦА</u></b></p>	
	<p>Силно безпокойство сред населението на Поликрайще събужда разпространяваната в средствата за масово осведомяване информация, че трасето на новата магистрала Русе - Велико Търново, която предстои да се изгради, ще бъде изместено на 20-25 км на запад от сегашния главен път при с. Водолей. От разпространяваната информация следва, че въпросът е предрешен.</p> <p>Ние сме <b><u>КАТЕГОРИЧНО ПРОТИВ</u></b> приемането на такъв проект, защото това означава унищожението на нашето село.</p> <p>Данните за състоянието на Поликрайще и на цялата община Горна Оряховица са катастрофални. От 9 септември 1944 г. до днес за 73 години населението на Поликрайще е намаляло с 60%. Едно от най-богатите села в България преди е опустошено, разграбено и разорено. За последните 20 години населението на община Горна Оряховица е намаляло с 20%. Ако така продължава, скоро тук няма да има никого.</p> <p>Нещо повече. Ще западнат и ще загинат и селата Раданово, Петко Каравелово, Куцина, вероятно и Самоводене, разположени на трасето на сегашния главен път Русе - Велико Търново. Силно ще пострада икономиката на цялата община Горна Оряховица. Ще се обезлюдят напълно или в значителна степен Драганово, Янтра, Крушето, Долна Оряховица, Първрмайци и Правда. Самият град Горна Оряховица ще бъде</p>	<p>Съгласно чл. 19 от Закона за пътищата, републиканските пътища се управляват от Агенция Пътна инфраструктура/АПИ/. Съгласно чл. 21, ал. 3 т. 1, АПИ подпомага министъра на регионалното развитие и благоустройството при разработването на проект на стратегия за развитие на пътна инфраструктура в съответствие с държавната политика;</p> <p>2. осъществява управлението на републиканските пътища в съответствие със средносрочните оперативни програми;</p> <p>3. проучва, анализира и</p>

	<p>отдалечен от новата магистрала на повече от 40-50 км и също ще загуби своето икономическо значение. С времето населението оттам също ще се изсели, защото предприятията ще се преориентират и ще се преместят близо до новото трасе на пътя. В подкрепа на твърдението си можем да ви дадем стотици и даже хиляди примери. Силно ще пострадат и общините Лясковец и Стражица.</p> <p>Настояваме за построяването на магистралата през територията на Община Горна Оряховица в близост до Общинския център, което ще допринесе за цялостното стопанско, културно, духовно и всеобщо развитие на общината като цяло, на всяко едно от съставните ѝ селища по отделно, на агломерацията Велико Търново-Лясковец-Горна Оряховица, на цялата Великотърновска област и на България като цяло.</p> <p>Близостта на трасето на новата магистрала, построено в непосредствена близост до сега съществуващия главен път Русе - Велико Търново с централната Гара на Северна България - Гара Горна Оряховица и с летище Горна Оряховица е идеално съчетание на автомобилен, железопътен и въздушен транспорт. Магистралата ще допринесе за рязко повишаване на значението на летището и за превръщането му в международно и за възстановяване на ролята и значението на Гара Горна Оряховица в транспортната система на България. Може да се организира и смесен превоз - магистрала - железен път - летище. Въпросът засяга пряко най-малко <u>между петдесет до сто хиляди души</u>.</p>	<p>прогнозира развитието на автомобилното движение по републиканските пътища;</p> <p>4. изпълнява проекти, финансирани чрез оперативните програми "Транспорт" и "Регионално развитие";</p> <p>Проектните варианти за всички ИП се разглеждат на Експертен техникo – икономически съвет /ЕТИС/, назначен с конкретна Заповед от УС на АПИ. След това проектите варианти се процедурат по ОВОС, съгласно глава шеста от ЗООС и одобрения вариант от Висшия експертен екологичен съвет /ВЕЕС/ на МОСВ е основа за изработване на технически проект със съответните мерки за намаляване на въздействието върху околната среда заложен в издаденото от МОСВ Решение по ОВОС.</p>
--	--	---

	<p>ДОПЪЛНИТЕЛНИ ВЪПРОСИ И МНЕНИЕ В ПОДКРЕПА НА СТАНОВИЩЕТО</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. С каква цел се строи магистралата?</li> <li>2. За кого се строи?</li> <li>3. Какво задание Ви е поставено?</li> <li>4. Какви са предварителните условия магистралата да преминава през Водолей?</li> <li>5. Какви са българските изисквания, определящи къде точно да минава магистралата?</li> <li>6. Какви са европейските изисквания, определящи къде точно да минава магистралата?</li> <li>7. Какви са стандартите, определящи къде точно да минава магистралата?</li> <li>8. Кой и кога е питал населението на Община Горна Оряховица желас ли през територията на общината да премине магистралата?</li> <li>9. Към кого да се обърнем, за да има значение какво искаме?</li> <li>10. Как на нас потърпевшите български граждани се взема предвид нашето мнение и желание?</li> <li>11. Как в качеството ни на собственици на земи се взема предвид мнението ни?</li> </ol>	<p>АПИ спазва напълно нормативната уредба на Р. България при процедурането на ИП.</p> <p>Същото се отнася и за настоящето ИП:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Заданието за ОВОС е съгласувано с компетентния орган МОСВ, където зелен вариант е изключен от ИП.</li> <li>- Докладите за ОВОС и Оценка на степента на въздействие са получили положителна оценка от МОСВ.</li> <li>- Доклада за оценка на степента на въздействие е със заключение, че син вариант ще има значително въздействие върху околната среда и е недопустим. Предвид на което се предлага за одобряване комбиниран вариант.</li> </ul>
--	---	---

12. С какви пари ще се строи магистралата?

13. Сега съществуващият път е най-малко от 8000 години. Той е част от пътя, който идва от Средна Европа през проходите „Червена кула“ и „Предел“ в Карпатите, минава през брода при Нове при Свищов и през Поликрайще. Крънския проход през Белек слиза до Крън, а оттам до Стара Загора, Одрин и Цариград продължава към Мала Азия и Близкия Изток. На него е била столицата на тракийското племе кробизи Берипара и има 51 тракийски могили в землището на Поликрайще. До него е изграден Никополис ад Иструм през 2 век. Тук епископ Вулфила е превел библията за готите през 4 век. От Поликрайще са тръгвали войските на цар Калоян и цар Иван Асен II по този път. Оттук е минал Владислав Варненчик през 1444 г., пренесени са мощите на св. Иван Рилски през 1469 г. По сегашния път са минали десетки пътешественици от XIV до XIX в. По пътя са минали султаните Махмуд II от Русе за Търново през 1837 г. и Абдул Меджид I през 1846 г. от Търново за Русе. Този път тогава специално е трасиран за султана. Поставени са указателни табели, посипан е с чакъл и даже са засадени дървета край него, за да се създаде приятна гледка за султана. Заедно със султана е пътувала свита от 800 души най-високопоставени официални лица в Османската империя, чуждестранни посланици и военни съветници. Затова се нарича „царският път“. По него са дошли в Търново през Поликрайще за пръв път руски войски през 1810 г. и Главнокомандващият на Руската армия през 1877 г. Великият княз Николай Николасвич. Тук в Поликрайще Н.В. Цар Борис III Обединител прави маневрите си през 1936 г.

14. Хората са установили чрез опита си още преди хиляди години къде трябва да бъде пътят. Той се прави по речна долина, а не през пусто поле. Синият вариант ще бъде предпазен от снегонавявания. Червеният постоянно ще бъде засипван със сняг през зимата, както това



сега става с магистрала „Тракия“, защото е построена на неподходящо място. Какво искате хиляди хора да замръзнат и да загинат засипани през зимата ли? Искате постоянно да ходите и да ги спасявате ли?

15. Ако червеният вариант беше подходящ, още преди 8000 години хората щяха да прекарат главните си пътища по него. Къде да минава царският път са решавали в Рим и Константинопол. Те са разбирали от пътища. Щяха да построят главните си пътища през Водолей, а не през Поликрайще още преди 2000 години. Същото щеше да направи и Българската империя.

16. Защо е разработен вариант за преминаване на запад от сегашния път и на такова голямо разстояние?

17. Защо не е разработен и предложен вариант, който преминава на по-близко разстояние по отношение на сегашния път. Защо при предишното предложение такъв вариант съществуваше, а сега го няма?

18. Как ще се осъществи връзката на община Горна Оряховица с магистрала „Хемус“ при синия и при червения вариант?

19. Защо при Полски Тръмбеш се отклонявате от сегашния път още на запад, а не се приближавате към него?

20. Защо сте слели жълтия и червения вариант при Бяла, а не сте слели червения, жълтия и синия след Полски Тръмбеш? Какво пречи?

21. С какво магистралата ще допринесе за икономическото развитие на България и в частност на цялата община Горна Оряховица и на всяко от съставните ѝ селища при всеки от предложените варианти?

22. Проектираното трасе по червения вариант е през съвършено пуста местност. На кого е нужно то? В Иванча живеят 444 души, в Стефан Стамболово 191, във Водолей - 709, в Момин сбор - 125. Това просто е абсурдно!!!

23. Нас само като територия ли ни възприемате, през която трябва да преминете от началната до крайната поставени точки? Вариантът, който предлагате на запад от главния път за нас е съвършено безсмислен.

24. При приемане на червения вариант всичко в община Горна Оряховица ще западне и ще се обезлюди. Хората в Иванча и Стефан Стамболово няма да ги върнете и две магистрали да направите там. А хората, живеещи край сега съществуващия главен път ще ги прогоните с времето.

25. Близо до синия вариант в общините Полски Тръмбеш, Горна Оряховица, Стражица и Лясковец живеят между петдесет и осемдесет хиляди души. Тук са разположени най-голямата гара на Северна България Гара Горна Оряховица и летище Горна Оряховица.

26. След като може да минете през Кресненското дефиле през най-сложни планински условия и през прохода „Витиня“, може да минете навсякъде през равнината. Така, че не три варианта, а най-малко десет възможни варианта има, при които всички интереси ще бъдат удовлетворени в най-пълна степен, стига да помислите малко и стига да желаете да го направите! Желаете ли?

27. Ако се приеме вариантът през Водолей как ще се осъществи връзката на община Горна Оряховица с магистралата? При този неблагоприятен вариант какво пречи да се изгради магистрално отклонение до Горна

Оряховица, което да минава между Поликрайще и Първомайци? Такова е предвидено при Полски Тръмбеш при синия вариант.

28. Защо не предвиждате пътният възел с магистрала „Хемус“ на изток от Ресен, а на запад? Защо не приближавате червения вариант към синия, а го отдалечавате?

29. Ако с червения вариант искате да приближите магистралата към Свищов, какво пречи да направите едно отклонение с магистрален участък от синия вариант при Полски Тръмбеш към Свищов?

30. Червеният вариант е допълнително отдалечен не само от всички селища, но и от Велико Търново. Пътят е удължен. Той минава извън всякакви населени места и далеч от селищата.

31. След като представите Доклад за оценка на въздействието на околната среда (ОВОС) и инвестиционно намерение на предложението за магистрала Русе -Велико Търново задаваме въпрос: КАКВО ПИШЕ В ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ПРОЕКТА ВЪРХУ ХОРАТА, КОИТО ЖИВЕЯТ В СЕЛИЩАТА ПО СЕГАШНИЯ ПЪТ? КОГА ЩЕ ГО ПРЕДСТАВИТЕ ДА ГО ОБСЪДИМ?

32. КАКВО ПИШЕ В ДОКЛАДА ЗА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ИНВЕСТИЦИОННОТО НАМЕРЕНИЕ ЗА ИЗМЕСТВАНЕТО НА ПЪТЯ ВЪРХУ ИКОНОМИЧЕСКОТО РАЗВИТИЕ НА ОБЩИНИТЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА, СТРАЖИЦА, ЛЯСКОВЕЦ И ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ И НА ВСЯКО ЕДНО ОТ СЕЛИЩАТА В ТЯХ? КОГА ЩЕ ГО ПРЕДСТАВИТЕ ДА ГО ОБСЪДИМ?

33. КАКВО ПИШЕ В ДОКЛАДА ЗА ИКОНОМИЧЕСКА ОБОСНОВКА

КОЛКО ЩЕ СТРУВА ПЪТУВАНЕТО ДО НОВАТА МАГИСТРАЛА ОТ ГОРНА ОРЯХОВИЦА? ОТКЪДЕ ЩЕ МИНАВАТ ХОРАТА ОТ СЕЛИЩАТА? КОЙ ЩЕ ИЗПОЛЗВА МАГИСТРАЛАТА И ВЪОБЩЕ НЯКОЙ В НАШИЯ РАЙОН ЩЕ Я ИЗПОЛЗВА ЛИ? КОЛКО ЩЕ СТРУВА ПЪТУВАНЕТО ОТ ПОЛИКРАЙЩЕ ДО НОВАТА МАГИСТРАЛА И ОТКЪДЕ ЩЕ СЕ МИНАВА, СЛЕД КАТО НЯМА НИКАКВИ СВЪРЗАЩИ ПЪТИЩА? КЪДЕ ПРЕДВИЖДАТЕ ДА СЕ ВКЛЮЧВАМЕ В МАГИСТРАЛАТА? КОГА ЩЕ ГО ПРЕДСТАВИТЕ ДА ГО ОБСЪДИМ?

34. ЗАЩО НЯМА ПРЕДВИДЕНИ НИКАКВИ ВРЪЗКИ МЕЖДУ СЕГАШНИЯ ГЛАВЕН ПЪТ И НОВАТА МАГИСТРАЛА?

35. С каква цел строите магистрала „Хемус“? Да пътуват от София до Варна и да ходят на море ли или да развивате Северна България?

36. Защо ѝ е връзка на София с Варна? Защо изобщо магистрала „Хемус“ минава край Велико Търново, а не в посока към Русе например?

**37. СЛЕД КАТО НЯМА ЗНАЧЕНИЕ ОТКЪДЕ ЩЕ МИНЕ ТАЗИ ИЛИ ДРУГА МАГИСТРАЛА:** С каква цел приближавате магистрала „Хемус“ към Велико Търново?

38. Защо прекарвате магистрала „Хемус“ между Ловеч и Плевен, С каква цел? Ако тя няма никакво значение за двата града, защо не продължите по сегашния южен път през Микре. Тогава тя ще мине направо през Търново, а не на 15 км на север и пътят до Варна ще бъде по-кратък?

39. Защо Г-н Кметът на Велико Търново води депутатите от областта и Министъра на транспорта по пътищата до Поликрайще, за да им показва

	<p>как изглежда местността и да съгласува с тях къде да преместят магистрала „Хемус“?</p> <p>40. Само от запад на Велико Търново ли може да мине магистралата? Няма ли други варианти?</p> <p>41. Защо след като магистралата подмине Търново я връщате на изток към стария път към Дебелец, а не продължавате право на юг, както сте се насочили по червения вариант?</p> <p>42. Кметът на Горна Оряховица водил ли е депутатите и Министъра до местността? Ако не - защо? Ако те не искат - защо?</p> <p>43. Защо всички се радват, че магистралата ще мине край тях и ще способства за икономическото им развитие, а тук я отдалечавате от икономическите центрове? Каква е логиката? По образеца на Плевен и Ловеч и тук магистралата трябва да мине възможно най-близко до най-важните центрове Горна Оряховица и Търново.</p> <p>44. С каква цел отдалечавате магистралата „Русе - Велико Търново“ от Горна Оряховица?</p> <p>45. Какво губи Търново, ако магистралата „Русе-Търново“ мине и край Горна Оряховица и какво печели?</p> <p>46. Защо Търново няма интерес магистралата да мине край Горна Оряховица, а я праща в необитасма местност?</p> <p>47. Построяването на магистралата по синия вариант за Горна Оряховица е изключително важно, защото ще осъществява нейната безопасна връзка</p>	
--	--	--

с Велико Търново. Прekiят път през Арбанаси е построен на свлачище и той винаги ще се свлича и непрекъснато трябва да се строи наново и наново.

48. Търновчани се радват и пишат по вестниците, че магистрала „Хемус“ ще мине на 15 км от Търново и това считат за голям успех, че няма да е на 35-40. А защо Търново изобщо не се интересува, че магистралата Русе-Търново ще мине далеч от Горна Оряховица? Тя не е ли в същата област? Те като не искат. Вие като централен държавен орган не може ли да прецените, че ще унищожите с времето цветущи селища? Какво ще спечелите Вие от това? Кой ще спечели, ако община Горна Оряховица западне? След като държавните органи на областта и депутатите не проявяват инициатива, Вие не може ли да им обясните, че е нужна политика за развиване на целия окръг, а не на един град? Един от елементите на тази политика е пътното строителство.

49. Защо между Русе и Две Могили при всичките Ви варианти не се отдалечавате съществено от сегашния път, а след като минете Бяла, изведнъж отивате на 20-30 км на север и запад, преди да завиете на юг. Какви важни селища и икономически обекти има там? С колко удължавате пътя и защо?

50. Според публикации в пресата червеният вариант бил най-екологичен. Какво точно му е екологичното? На синия вариант какво не му е екологично? Няма ли и по двата пътя да се движат едни и същи товарни камиони и коли и по двата пътя да изхвърлят едни и същи замърсени и отровни газове? Или Вие сте загрижени за здравето на населението на Община Горна Оряховица и по тази причина изпращате магистралата на 20-30 км на запад там да се изхвърлят газовете. Понеже там няма никакви хора, няма кого да троят камионите. А защо не се грижите за Велико

Търново и не я изместите още по на запад, за да не замърсява неговия въздух?

51. В пресата пише за лобита на всеки от градовете. Пише, че Ценово и Свищов искат магистралата да мине по-близо до тях. Защо им е близо до Свищов като няма значение. Те не се ли боят, че иде им наруши екологията? Защо Свищов иска да се развива като едно от средствата за това е магистралата. **НИЕ НЕ ИСКАМЕ ЛИ ДА СЕ РАЗВИВАМЕ И НЯМАМЕ ЛИ НУЖДА ОТ МАГИСТРАЛА. ВПРОЧЕМ ОСВЕН НЯКОЛКО ГРАДА ИМА И СЕЛА. ТЕ ДА УМИРАТ ЛИ? С КАКВО ДОПРИНАСЯТЕ ТЕ ПОНЕ ДА СЕ ЗАПАЗЯТ В СЕГАШНИЯ СИ ВИД?**

52. Северна България вече е умряла. По селата са останали по 100-200 души. За това е виновна държавата със своето безразличие. Тук е останало едно островче с хора. И него ли искате да унищожите като махнете пътя. **Каква България искате? От 3-4 града, които се задушават, защото хората в тях няма какво да правят и мезаду тях пустиня. Магистралите защо ги правите. Да прехвърквате от единия град в другия ли? По-добро тогава правете летища.**

53. Кой точно иска червения вариант и в чий интерес е той? Защо в пресата се правят постоянно внушения, че червеният вариант е най-добрият и че вече окончателно е избран. Червеният вариант е **НАЙ-ЛОШИЯТ** не само за Поликрайще и Горна Оряховица, а за цяла България. Докажете ни обратното.

**На въпроса - „Как ще се свърже Горна Оряховица с новата магистрала, ако бъде избрано червеното или комбинираното трасе. От отговора на проектанта стана ясно, че АПИ въобще не е възлагало такова задание и не е мислено по тази тема.“ Ето още задания, за да се**

**види цялата картина:**

54. При синия вариант да се направи връзка на магистралата с пътя Поликрайще- Първомайци-Горна Оряховица.

55. При синия вариант на мястото между Поликрайще-Първомайци-Самоводене да се направи магистрално разклонение в посока към Велико Търново, което да минава през Прохода Дервент и по него да се достига до Велико Търново. Така ще се съкратят около 30-40 км от пътя за тези, които пътуват до Велико Търново и ще се използва сега съществуващият пътен възел при бирената фабрика. Никой от пътуващите за Велико Търново няма да обикаля през Момин сбор. По тази причина този магистрален участък е важен за общините Горна Оряховица, Стражица и Лясковец, а също и за пътуващите от Велико Търново към тези общини. Пътуващите от Велико Търново към бъдещата магистрала „Хемус“ в посока Поликрайще при синия вариант също ще минават по това магистрално отклонение.

56. От същото място всички транзитни тирове и тежки камиони да се отклоняват по сега предвидената за строеж магистрала северно от Самоводене до Момин сбор и после към Дебелец.

57. В края на синия вариант на магистралата Русе-Търново при Момин сбор, където твърдите, че преминава през защитена зона „Търновски възвишения“ я преместете на 200 метра на север и запад да съвпадне с края на червения вариант и няма да минава през защитена зона. Това го посочихте като голяма пречка за приемане на синия вариант. Така пречката ще отпадне. Впрочем проектантът защо в самото начало не е преместил трасето на синия вариант в този участък така, че да не минава през защитена зона. Ако и червеният вариант минава през същата



защитена зона, тогава преминаването на синия през нея няма никакво значение и това възражение на Вашите експерти трябва да се отхвърли като неоснователно.

58. Проявете творчество и преместете на 200 или 500 м на изток или запад трасето на синия вариант в местата, където твърдите, че минава през защитена зона на река Янтра. Така ще излезете от защитената зона и това възражение на експертите също трябва да се отхвърли.

**Ето още задания:**

59. Да се ремонтира основно пътят от главното шосе Русе-Велико Търново към Никополис ад Иструм (Старият Никюп) след моста на река Росица в посока Поликрайще-Куцина. Оттам минават хиляди туристи, а той е с огромни ями като след война. Този път както вювдаме ще представлява връзката на цялата община Горна Оряховица с новата магистрала по червения вариант, по който Вие ни гласите да пътуваме. Заповядайте Вие да пътувате по него.

60. Да се построят нови пътища Поликрайще-Ресен, Поликрайще-Хотница и Поликрайще-Долна Оряховица. Такива са съществували поне 2000 години още от римско време. Съществувал е и пряк път Поликрайще-Драганово, без да се минава през Янтра.

61. Да се направи капитален ремонт на пътищата Поликрайще-Първомайци-Горна Оряховица и Поликрайще-Янтра-Драганово-Попово. Да се асфалтиран и приведат в безопасен вид. Те са в окаяно състояние и са опасни за движението.

62. На пътя Поликрайще-Първомайци-Горна Оряховица да се направи подлез под железопътната линия София-Поликрайще-Горна Оряховица. В

	<p>момента прелезът е изключително опасен за катастрофи с влаковете поради липсата на всякаква видимост от страна на Поликрайще.</p> <p>63. При подлеза, който предлагаме да се изгради между Поликрайще и Първомайци под железопътната линия да се предвиди възможност за удвояване на линията както Поликрайще - Горна Оряховица - Варна, така и на линията Поликрайще - Янтра - Русе.</p> <p>64. Сега съществуващият главен път Русе - Велико Търново след Самоводене в прохода Дервент е особено опасен между разклона за Преображенския манастир и Кожа база- бензиностанцията. Тук той е много стръмен и хлъзгав. През зимата се залежда. Тежките камиони се хлъзгат и го препречват. Там стоим в студа с часове заклещени и не може да се мине нито напред, нито назад. В този участък пътят да се разшири с още едно платно. Така през зимата ще се осигури неговата проходимост.</p> <p>65. Да се направи нов мост на река Янтра между Първомайци и Гара Горна Оряховица. Съществуващият е тесен, претоварен и ще падне. Тогаво трябва да газим реката или да пътуваме до Горна Оряховица през Търново, Шеремета и Лясковец.</p>	
	<b>АНАЛИЗ, ИСКАНИЯ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ</b>	
	<p>1. Да се публикуват всички карти, пътните съоръжения, мостове и пр. с техните технически данни. Да се направят достъпни за всеки един гражданин от районите, около трасето на въпросната бъдеща автомагистрала - и за такива, които нямат компютърен достъп.</p>	
	<p>2. Най-подробно да се запознаем къде точно минават, какви са пътните връзки стар- нов път на всички селища с магистралата.</p>	
	<p>3. Да се посочат точно предимствата и недостатъците на всяко трасе. Колко е дълго, брой мостове, връзки с пътища, колко струва. Какво е отстоянието му от селищата в неговата околност.</p>	

	4. Да се публикуват картите на защитените зони. Кой ги е определил? Какво точно защитават? Може ли да се променят границите им и как?	
	5. Това, което правите ОВОС е погрешно. Правите ОВОС без да е одобрено трасето от тези, които ще го ползват. Едва след като се съгласува трасето къде минава, тогава се прави ОВОС и то се премества на няколко стотин метра, ако не съответства на екологичните норми.	
	6. Да се направи доклад за влиянието върху селищата. Колко струва пътуването до новия път от всяко селище.	
	7. Етапи на проектиране - <b>ПРЕДЛОЖЕНИЯ:</b> Избира се като основен синият вариант. Обсъжда се и се приема. Около основното силно трасе на разстояние от 500 м до 1-2 км се определя сноп от трасета 2,3,5, които удовлетворяват всички. Обсъжда се и се приемат. Прави се екологична оценка. Измежду този сноп се избира най-подходящото или се прави комбинация измежду 5-те трасета от синия сноп като може да се минава от едно на друго, които се отличават на 1-2 км. <b>Проектират се магистрални отклонения със същите характеристики, както основният път за Свищов, Ценово и за където се смята, че е нужно Иванча, Водолей, Паскалевец и т.н. и за където трябва.</b> <b>Проектира се магистралното разклонение от Самоводене през Дервенето до Велико Търново и пътища за Гара Горна Оряховица, Летището.</b>	
	8. Да се направи околоръстен магистрален пръстен като се продължи магистралата на изток до Летището, Лясковец и се свърже при Дебелец със сега предвиденото трасе.	
	9. Да се предвиди връзка с митницата в Горна Оряховица.	
	10. По магистралата да се предвидят изходи за влизане на пожарни и линейки към най-близките бодници, които да се използват само за тази цел при нужда. <b>Дори само от тази ситуация - спешност - намеса на</b>	

	<b>спасителни екипи, СИНИЯТ ВАРИАНТ Е БЕЗ АЛТЕРНАТИВА И ДОРИ ИЗИСКВА ИЗМЕНЕНИЕ В УЧАСТЪКА преди Велико Търново, около Поликрайще на изток.</b>	
	11. Да се започнат отново открити обсъждания пред обществеността за точното трасе, докато се определи къде е най-подходящо да минава. Широко пред обществеността по телевизията с местни експерти.	
	12. Да се проведат кръгли маси.	
	13. Ако се построи червеният вариант, той минава през открита местност и е много опасен при високите скорости, за които се строи магистралата, понеже мястото е открито и има силен страничен вятър от запад, който може при тласъците си да изхвърли от пътя превозните средства.	
	14. Планираното пътно съоръжение при сегашното положение на плана да се приемува в Русе - Дебелец. Свързването с Велико Търново с подвеждащо, че би имало предимства за Велико Търново. Магистралата без магистрално отклонение от мястото между Поликрайще, Първомайци и Самоводене през Дервенето до пътният възел при бирената фабрика в Търново е безсмислена и за Велико Търново. Никой няма да пътува излишни 40-50 км, за да обикаля Търновските възвишения през Момин сбор, за да стигне до река Росица, а ще върви по сега съществуващия път. Това означава, че нищо няма да сте направили, защото то няма да служи на никого.	
	<b>Анализ:</b> Сега съществуващият път Е85 за връзка между Русе и Велико Търново, взето до центъра на всеки от тях е 105 км. За да се пътува от Велико Търново до Русе по магистрала, означава да се пропътуват в една посока на Русе до Дебелец около 7 км, по т.нар. червен вариант по сегашния план разстоянието от Дебелец се дава като 133 км, т.е. поне 140 км, което е увеличение с 30 %. Разходите за гориво се увеличават за всеки ползващ такова трасе, в случая Велико Търново - Русе с 30%. <b>ВРЕДНИ ЕМИСИИ:</b> Всяко едно превозно средство ще отдели на	

	<p>територията на България и особено в нашия район 30% ПОВЕЧЕ ВРЕДНИ ГАЗОВЕ. На практика процентът е повече, защото един тежкотоварен автомобил отделя между 4 и 5 пъти повече вредни газове (CO2) от един лек автомобил.</p> <p>При разход на гориво 40литра (на 40 тонен тежкотоварен автомобил) се отделят 1060 g CO2/km, за тези допълнителни 30 км. означава CO2-емисия: 31,8 kg.</p> <p>Ако само 1000 тежкотоварни камиона минат тези 30 допълнителни км, ще има над 32 тона CO2 повече. Това означава нагледно, че ще се напълнят 65 апартамента 100 кв.м. висока стая 2,5м плътно с CO2.</p> <p>Вземете статистиките за потока на превозни средства и изчислете реално, колко ненужно допълнително замърсяване би се причинили от удължен магистрален път, колко гори трябва да се засъдят, за да се неутрализира. 1 km<sup>2</sup> гора пречиства около 1.000 тона CO2 годишно.</p> <p><b>ТОВА Е ЯВНА ВРЕДА НА ОКОЛНАТА СРЕДА. НАЛИ ИСКАМЕ ДА Я ПАЗИМ?</b></p> <p>Ако имате собственик на електро-автомобил, той за да отиде и се върне от Русе ще му се наложи да преспи там.</p> <p>Батериите стигат за около 150 км, а зареждането им продължава около 8 часа. Ако магистралата отиване и връщане е около 200-210 км (оптимизиран син вариант), то с малък престрой за частично зареждане, може да си свърши работа за 1 ден. Ако е по червения вариант, т.е. над 280 км - това е невъзможно. <b>ТОВА Е ЯВНО УСКЪПЯВАНЕ И В ПАРИ И ВЪВ ВРЕМЕ. СЛЕД КАТО ЗАЯВЛЕНИЕТО Е ДА СЕ ПОДОБРИ ЖИВОТЪТ ТУК, ТО НАПРАВЕТЕ ТАКА, ЧЕ ДА СЕ ПОДОБРИ.</b></p>	
	<p><b>НАСТОЯВАМЕ</b>  <b>ДА СЕ ПРИЕМЕ СИНИЯТ ВАРИАНТ НА МАГИСТРАЛАТА РУСЕ -</b>  <b>ВЕЛИКО ТЪРНОВО С ДОПЪЛНЕНИЕТО, ЧЕ ТРЯБВА ДА СЕ</b>  <b>ПРЕДВИДИ И ПОСТРОИ ВРЪЗКА НА СЕГАШНИЯ ГЛАВЕН ПЪТ</b>  <b>РУСЕ - ВЕЛИКО ТЪРНОВО С МАГИСТРАЛА „ХЕМУС“ НА</b></p>	

	<p><b>МЯСТОТО, КЪДЕТО ВЕРОЯТНО ЩЕ СЕ ПРЕСЕКАТ СЕВЕРНО ОТ РЕКА РОСИЦА И ОПИСАНИТЕ ПО-ГОРЕ МАГИСТРАЛНИ ВРЪЗКИ, В ЧАСТНОСТ САМОВОДЕНЕ - ДЕРВЕНЕТО - ВЕЛИКО ТЪРНОВО.</b></p>	
<p>Отворено писмо от Радослав Христов, гр. Русе</p> <p>вх. № 94-00-3608 от 04.12.2017 г.</p>	<p>Уважаеми господа,</p> <p>Като жител на Северна България, не мога да не съм щастлив от факта, че след толкова години, най-накрая се предприемат реални действия в посока изграждането на автомагистрала между град Русе и старата ни столица Велико Търново. В тази връзка, бих искал да направя предложение за наименование на бъдещата магистрала, тъй като, доколкото виждам от публикациите в пресата и Интернет, тя все още се споменава само с работното си заглавие „Русе - В.Търново“.</p> <p>Предлагам магистралата да се нарича „Дунав“, по примера на досега изградените трасета, наименувани на географските обекти, през/до които преминават - А1 - Тракия, А2 - Хемус, А3 - Струма, А4 - Марица, А5 - Черно море, А6 - Люлин и т. н. Името „Дунав“ би отразило не само едно ново вътрешно трасе, но и връзката със северната ни съседка, посредством реката, както и с цяла Европа, като част от Паневропейски транспортен коридор 9.</p> <p>Като алтернативно наименование, би могло да се използва и „Мизия“, по названието на древната историческа област. Считам го за малко по-неподходящо, тъй като се свързва повече с провинция на Римската империя, която освен това обхваща и територии извън настоящите ни граници. Може би в бъдеще, ако се планира магистрала между Видин и София или Ботевград, „Мизия“ би била по-подходящо наименование на тази отсечка, като разположена по-централно в границите на историческата област.</p> <p>Ще се радвам, ако предложението ми бъде обсъдено и прието. Нямам нищо против и други обосновани идеи от страна на заинтересованите граждани и институции.</p>	<p>Съгласно нормативната уредба в Република България, автомагистралите получават своя номер по ред на строителство.</p> <p>АПИ благодари за изказаното мнение. Всяко предложение от граждани и организации ще бъде взето под внимание при бъдеща дискусия относно наименованието на автомагистралата.</p>

Лардж Инфраструкчър Проджектс ООД	С предложение за изменение трасето на АМ Русе – Велико Търново	Не считаме за необходимо да се включва /допълва/ ДОВОС с предложението предвид изнесените мотиви в становището съгласно чл. 17, ал. 5.
--------------------------------------	--	--