

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ

НА

**ДОКЛАД ЗА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА
СРЕДА НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

**„ПЪТ II-11 „МИЗИЯ – ОРЯХОВО – КРУШОВЕНЕ“ - ОБХОД НА
ГРАД ОРЯХОВО“ ОТ КМ 0+000 ДО КМ 8+770,00“**



ВЪЗЛОЖИТЕЛ: АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ - ГР. СОФИЯ

ИЗГОТВИЛ: КОНСОРЦИУМ „П ЮНАЙТЕД - ВДП 2“

Представяващ Консорциум „П Юнайтед - ВДП 2“

/д-р Петър Петров/

София, 2019 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	3
1. АНОТАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ	3
2. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	4
3. НЕОБХОДИМИ ПЛОЩИ ЗА ИЗГРАЖДАНЕ, ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ЗАКРИВАНЕ И РЕКУЛТИВАЦИЯ	6
4. ЕТАПИ НА РЕАЛИЗАЦИЯ	7
5. ОСНОВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ	8
6. ОСНОВНИ СУРОВИНИ И МАТЕРИАЛИ	11
6.1 ПО ВРЕМЕ НА СТРОИТЕЛСТВО.....	11
6.2 ПО ВРЕМЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ.....	14
6.3 ПО ВРЕМЕ НА ИЗВЕЖДАНЕ ОТ ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ЗАКРИВАНЕ.....	14
7. ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА, КОИТО СЕ ОЧАКВА ДА БЪДАТ НАЛИЧНИ НА ПЛОЩАДКАТА	15
8. ИЗПОЛЗВАНИ ЕНЕРГОНОСИТЕЛИ – ВИД И КОЛИЧЕСТВО; ХАРАКТЕРИСТИКА НА ГОРИВАТА; ЕФЕКТИВНОСТ НА ЕНЕРГОПОЛЗВАНЕТО	15
9. ВОДНИ КОЛИЧЕСТВА	15
10. КАКВИ ОТПАДЪЦИ ЩЕ СЕ ОТДЕЛЯТ?	16
10.1 ОТПАДЪЧНИ ГАЗОВЕ.....	16
10.2 ОТПАДЪЧНИ ВОДИ	17
10.3 ТЪВЪРДИ ОТПАДЪЦИ.....	19
10.4 ЕНЕРГЕТИЧНИ ЗАМЪРСИТЕЛИ	22
11. ОТНОСНО АЛТЕРНАТИВИТЕ	24
11.1 НУЛЕВА АЛТЕРНАТИВА	24
11.2 АЛТЕРНАТИВИ ПО ТЕХНОЛОГИЯ	25
11.3 АЛТЕРНАТИВИ ПО МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	27
12. СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА	28
13. ВЪЗМОЖНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ	34
14. ПРЕДВИДЕНИ МЕРКИ	41
15. СТАНОВИЩА И МНЕНИЯ	56
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	59

ВЪВЕДЕНИЕ

Докладът за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) на инвестиционно предложение „Път II-11 „Мизия - Оряхово - Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“ е изготвен в съответствие с Българското и Европейско законодателство.

Докладът е изготвен от консорциум “П Юнайтед - ВДП 2” от независими експерти по отделните компоненти на околната среда.

Целта на оценката на въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение е да определи, опише и оцени преките и непреките въздействия върху човека и компонентите на околната среда, включително биологичното разнообразие и неговите елементи, почвата, водата, въздуха, атмосферата, ландшафта, земните недра, природните обекти, минералното разнообразие и взаимодействието между тях.

1. АНОТАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Инвестиционното предложение е свързано с „Път II-11 „Мизия - Оряхово - Крушовене“ и е за изграждане на път - обход на град Оряхово.

Съществуващият път II-11 „Лом - Козлодуй - Мизия - Оряхово - Крушовене - Никопол“ е важна транспортна артерия от така наречения Крайдунавски маршрут. Участъкът осъществява транспортна връзка между населените места в община Оряхово и пристанищата Лом и Никопол.

Целта на инвестиционното предложение е изграждане на обход на гр. Оряхово и е свързана с извеждане на транзитния, генериран и привлечен трафик извън централната част на гр. Оряхово чрез изграждане на обходен път и надеждно отводняване на пътното тяло.

В резултат на реализацията на обходния път се очаква подобряване на транспортно експлоатационните качества и комфорта при пътуване, повишаване безопасността на движение, както и пропускателната способност на пътния

участък. Реализацията на ИТП ще доведе до подобряване на транспортната връзка между населените места в община Оряхово и пристанищата Лом и Никопол.

Наличието на активни свлачищни процеси затруднява експлоатацията на съществуващия път в участъка около км 199+000 и създава сериозен проблем на жителите на гр. Оряхово. Избягването на този проблемен участък и елиминирването на негативното влияние на тежкотоварния транзитен поток, както и подобряване безопасността на движение, могат да бъдат решени чрез реализиране на настоящето ИТП.

С изграждането на обходния път на гр. Оряхово ще се елиминира участък с активирани свлачищни процеси.

2. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

Понастоящем Път II-11 минава през центъра на гр. Оряхово и през покрайнините на с. Лесковец, което е свързано с влошаване качествата на приземния слой на атмосферата, повишени нива на шум (респ. санитарно-хигиенните условия на селищната среда) и възможността от ПТП. Освен това много често този участък е затварян за движение поради активни свлачищни процеси и големи деформации на асфалтовата настилка. Това налага реализиране на настоящето инвестиционно предложение.

Инвестиционното предложение попада на територията на област Враца, община Оряхово, землищата на гр. Оряхово, с. Лесковец и с. Селановци.

Обходният път на гр. Оряхово ще бъде разположен в селскостопански район, отдалечен от населеното място, като разстоянието от линията на регулация на гр. Оряхово по 1-ви вариант се движи от 100 m (индустриална зона), до 430 - 690 m (за жилищни райони), а по 2-ри вариант - 1860 m.

От с. Лесковец първият вариант е разположен до линията на регулация по протежение на 350 m, а по втори вариант отстои на 1320 m от селото.



Фигура 1 Местоположение на ИП по Вариант 1 и Вариант 2

- **Вариант 1** (от км 0+000 до км 6+016.89) е с начало път II-11 при км 114+815 с обща дължина на трасето 6016,89 м. В посока югоизток трасето заобикаля стълбове високо напрежение и след това при км 0+990 пресича път III-306 „Кнежа - Оряхово“ около 950 м преди кръстовището с път II-11.

Трасето продължава на североизток, обхожда промишлената зона на гр. Оряхово и гробищния парк на града. След това преминава над дълбоко дере, след което заобикаля от юг лозови масиви. В участъка от км 5+200 до км 5+600 трасето се развива северно от с. Лесковец, от км 5+780 до км 5+950 участъка засяга част от пояс III на санитарно-охранителна зона (СОЗ) ТК 5155. Включва се в съществуващото трасе на път II-11 приблизително при км 122+580. Краят на този вариант за трасе е около 100 м след табелата за начало на с. Лесковец (приблизително при км 122+580).

Вариантът е на разстояние около 100 м от индустриалната зона на Оряхово и на 430 - 690 м от жилищни сгради на града. При с. Лесковец тангира до крайни къщи около км 5+200 - 5+550 (350 м).

Общата дължина на трасето е 6016,89 м.

• **Вариант 2** (от км 0+000 до км 8+769.55) е с начало от път II-11 при км 114+250 с обща дължина на трасето 8,769.55 м. С прав участък в посока югоизток, вариантът повтаря трасето на съществуващ полски път и пресича път III-306 „Кнежа - Оряхово“ около 1800 м преди кръстовището с път II-11. В този участък се засягат частни земеделски земи, но е разгледан като вариант, за да се избегнат реконструкциите на 2 броя електропроводи при първия вариант.

Продължението е развито на около 1200 м в югоизточна посока по път III-306 и северно от с. Селановци. Предложеното решение в участъка от км 1+685 до км 3+350 пресича земеделски земи, след което до км 7+000 преминава през територии общинска собственост; след това се пресича сухо дере и се повтаря трасето на съществуващия стопански път; заобикалят се частни имоти и възвишение с площадки на „Нефт и газ“; Включва се в път II-11 около 1400 м след края на с. Лесковец.

В края на участъка от км 7+200 до км 8+770, трасето преминава през защитена зона BG0000334 „Остров“ по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна. Преминаването е в периферията на ЗЗ с дължина около 1570 м.

В този участък трасето е развито по съществуващия стопански път и асфалтовия път за достъп до площадка R9 за добив на нефт.

Вариантът е на разстояние 1860 м от гр. Оряхово и на 1320 м от с. Лесковец.

Общата дължина на трасето е 8+769.55 м.

3. НЕОБХОДИМИ ПЛОЩИ ЗА ИЗГРАЖДАНЕ, ЕКСПЛОАТАЦИЯ, ЗАКРИВАНЕ И РЕКУЛТИВАЦИЯ

Дължината на пътя, по варианти, е посочена в **таблица 1**.

Таблица 1 Дължина на трасето на ИП, в т

Дължина в метри	Вариант №1	Вариант №2
	6016.89	8769.55

С изграждането на обходен път на гр. Оряхово ще се засегнат нови площи в размер, различен за разработените варианти, който зависи пряко от тяхната дължина (I-ви вариант - 6,016.89 km и II-ри вариант 8,769.55 km).

По 2-ри вариант (основен) засегнатите имоти са с площ около 243 дка от землищата на гр. Оряхово, с. Селановци и с. Лесковец.

Земеделските земи, които е предвидено да бъдат засегнати, са от „без категория“ до III, IV, V и VI категория, като най-голям процент са IV категория и VI категория - над 70%. Земите, които ще бъдат засегнати от строителството на обходния път са почти изцяло от земеделски фонд, а останалите - територии за транспорт са малък дял.

По време на експлоатация на инвестиционното предложение не е необходимо усвояване и засягане на нови терени.

При проектирането на трасето се е стремяло засягане колкото е възможно повече нискодобивни и непродуктивни земи и по-малко чувствителни и защитени територии и зони.

4. ЕТАПИ НА РЕАЛИЗАЦИЯ

Реализацията на ИП включва следните етапи:

- първи етап: подготвителни работи, временно строителство - офис площадка и подготовка на строителната площадка;
- втори етап: земни работи - изкопи, насипи;
- трети етап: малки съоръжения;
- четвърти етап: изграждане на отводнителни съоръжения и бордюри и полагане на основни пластове за пътна настилка;

- пети етап: полагане на асфалтови пластове, изграждане на облицовани окопи, принадлежности на пътя, хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация на трасетата.
- шести етап: довършителни работи.

5. ОСНОВНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Инвестиционното предложение се отнася за изграждане на път - обход на гр. Оряхово, с което се цели извеждане на транзитния, генериран и привлечен трафик извън централната част на гр. Оряхово.

Инвестиционното предложение за изграждане на обходен път предвижда избягването на проблемен свлачищен участък, елиминиране на негативното влияние на тежкотоварния транзитен поток, както и подобряването на безопасността на движение.

Целта на ИП е:

- Подобряване на транспортно-експлоатационните качества и комфорта при пътуване, повишаване на безопасността на движение, както и пропускателната способност на пътния участък;
- Извеждане на транзитния, генериран и привлечен трафик извън централната част на гр. Оряхово чрез изграждането на обходния път;
- Надеждно отводняване на пътното платно;
- Други.

Обходният път на гр. Оряхово е развит в два варианта - варианти 1 (алтернативен) и 2 (основен).

- Вариант 1 е близо до индустриална зона на града и е с по-малка дължина (6016.89 m), завършва преди с. Лесковец и транзитното движение остава да минава през селото.
- Вариант 2 е с по-голяма дължина (8769,55 m), като обходът е по-отдалечен от града, и новото трасе се включва в път II-11 след с. Лесковец. По този

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

начин е осигурен обхода му. Така обходният път на гр. Оряхово по втори вариант става обходен и за с. Лесковец, което е благоприятно от екологично гледна точка.

Основните технически параметри на пътя, предмет на ИП, за варианти

1 и 2, са както следва:

- Дължина, в м:
 - За вариант 1 - 6016.89 м
 - За вариант 2 - 8769,55 м
- габарит - 10,50 м;
- водещи ивици - 2 x 0,25 м;
- ленти за движение: 2 x 3,50 м;
- банкети - 2 x 1,50 м;
- Трасето на пътя в по-голямата си част следва съществуващ път и селскостопански пътища.

Vпр. = 90 km/h (по изключение могат да се допуснат участъци с Vпр. = 60 km/h), съгласно Норми за проектиране на пътища от 2000 г.

Обобщеното сравнение на двата варианта е представено на **Таблица 2**.

Таблица 2 Обобщено сравнение на двата варианта за обходен път на гр. Оряхово

№	Показатели	Мярка	Варианти		Предимства	
			I-ви	II-ри	I-ви	II-ри
1	Дължина	km	6+016,89	8+769,55	+	-
2	Мин R хоризонт. крива	m	202	340	-	+
3	Мах надлъжен наклон	%	8	5,5	-	+
4	Мин. Надлъжен наклон	%	0,5	0,5 (0)	+	-
6	Мин. R на изпъкн. верт. крива	m	3000	4400	-	+
7	Мин. R на вдлъбн. верт. крива	m	3000	3000	равностойни	
8	Големи съоръжения	бр	1	0	-	+
9	Реконструкции на водопроводи	бр	2	1	-	+
10	Реконструкции на ел. проводни	бр	10	2	-	+
11	Реконструкция на ТТ-кабели	бр	2	0	-	+
12	Опазване на околната среда	+/-			-	+
12.1	СОЗ		Попада в III-ти пояс	Не попада	-	+
12.2	ЗЗ		Не попада	Попада в периферията на ЗЗ „Остров“	+	-
12.3	Обход на населени места	Бр.	1	2	-	+

Предвидени са реконструкции на газопроводи и нефтопроводи още за (собственост на “ТПроучване и добив на нефт и газ” АД):

- „Реконструкция на газопровод от км 7+600 до км 8+500.
- „Реконструкция на съществуващи нефтопроводи от сондаж Р-13 и Р-14 при км 8+500.
- „Реконструкция на съществуващи нефтопроводи при км 8+550.

Отводняване

Отводняването на пътното тяло в прав участък и преходни криви към хоризонталните криви е повърхностно. Водите от настилката и банкетите посредством надлъжния и напречен наклони се довеждат до откосите на пътното тяло (отводнителни окопи в изкоп или система от бетонови бордюри и улеи при високи насипи) и от тук се отвеждат извън пътното тяло.

В изкопните участъци от трасето отвеждането на повърхностните води от пътното платно се осъществява посредством облицовъчни окопи, като се предвижда дренаж под окопа. Всички предвидени окопи са облицовани. Дренажът е изпълнен от PVC перфорирани тръби с $\Phi 200$ mm

При насипи до 3 m повърхностните води от настилката чрез надлъжен и напречен наклон се довеждат посредством откоса на пътното тяло до окопа. При насипи над 3 m и надлъжни наклони по-големи от 0,5% повърхностните води се оттичат покрай бордюор 8/16 от вътрешната страна на банкета и чрез бетонови улеи се отвеждат до окопа.

Изграждането на облицован окоп в петата на насипа се налага поради равнинния терен. Улеите са разположени през 40 m.

За доброто поддържане на дренажите са предвидени ревизионни шахти - максимум през 60 m. Навсякъде окопите са облицовани със сглобяеми бетонови елементи ЕО1,5/200 (100) върху пясъчна възглавница.

Големи съоръжения

При първи вариант е необходимо изграждането на виадукт с дължина 200 m от км 2+410 до км 2+610 при премостване на дълбоко дере с дълбочина 17-19 m. Теренът (лъос) е неустойчив и това сериозно би затруднило фундирането на виадукта.

При втори вариант не се налага изграждането на големи съоръжения.

Провеждането на прилежащите води през пътното тяло се осъществява чрез 5 тръбни водостока $\Phi 1000$ при км 1+800, км 2+260, км 7+660, км 8+060.00 и км 8+571.6.

За осигуряване безопасност на движението в участъците на водостоците и високите насипи над 3 m са предвидени ограничителни системи за пътища.

Пътни връзки и кръстовища

Кръстовище при км 0+327.73 в дясно - триклонно;

Пътна връзка при км 0+530 - свързва стария път II-11 с новопроектираното трасе;

Пътна връзка при км 2+705.46 - свързва стария път III-306 с новопроектираното трасе на обхода;

Пътна връзка при км 3+039.65 - свързва стария път III-306 с новопроектираното трасе на обхода;

Пътна връзка при км 8+633.33 - свързва стария път II-11 с новопроектираното трасе.

6. ОСНОВНИ СУРОВИНИ И МАТЕРИАЛИ

6.1 ПО ВРЕМЕ НА СТРОИТЕЛСТВО

Основните строителни процеси, които се изпълняват при изграждането на пътища, са:

- Отнемане на хумуса;
- Изкопни работи - земни и скални;
- Насипни работи - пътна основа от натрошен камък;

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

- Асфалтови работи - за плътния асфалтобетон и биндера се използва полимер модифициран битум; при земни почви се изгражда зона "А" с дебелина 50 см; при скални участъци зона "А" липсва;
- Отводнителни работи - дренажни тръби, бетон за заустване на дренажи, подложен бетон, арматура, облицовки на окопи, сглобяеми елементи;
- Големи съоръжения - мостове, тунели, надлези, подлези;
- Малки съоръжения - водостоци, подпорни стени от армонасипи, бетон за съоръжения;
- Реконструкция на инженерни мрежи;
- Биологична рекултивация на откоси;
- Ландшафтно оформление;
- Сигнализация и маркировка.

За строителните работи се използват следните суровини и материали:

- Изкопни работи в земни и скални почви. Изкопните маси ще се използват за насипи при извършване на рекултивацията и за подобряване на черните пътища за достъп до трасето;
- Строителни материали: не свързващи материали; битумни свързващи материали; бордюри; дренажни тръби - PVC; бетонни тръби; сглобяеми бетонни елементи за италиански отводнителни улеи; бетон - различни класове; бетон за съоръжения; арматура за съоръжения; кофраж; метални елементи; предпазна ограда; стълбчета; предпазна мрежа; маркировъчни и пътни знаци. Доставката на материалите ще се извършва от строителни бази в района.

Количествата на използваните суровини и материали определени на този етап от проектиране са приблизителни, но достоверни.

Най-общо, тези суровини и материали могат да се групират така:

- Инертни материали:

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

- пясък за пясъчни възглавница при полагане на плочите в окопите;
- трошен камък за изпълнение на пътната основа;
- трошен камък (битуминизиран и с циментова стабилизация за изпълнение на пътната основа;
- баластра за насипни и дренажни пластове.
- Битум за:
 - плътен асфалтобетон;
 - биндер;
 - асфалтова смес за основен пласт на покритието.
- Земни маси за насипни работи;
- Земни маси и хумус за рекултивация.
- Бетон и бетонови елементи:
 - минералбетон върху уплътнени несортирани минерални материали;
 - бетон, приготвен на място или разносен за водостоци, ревизионни и дъждоприемни шахти, монолитни стоманобетонни плочи за изпълнение на мостовете;
 - стоманобетонови предпазни огради за съоръженията;
 - сглобяеми и изливни стоманобетонови и бетонови елементи - греди, пилоти, стълбове, бордюри.
- Стомана за армировка, кофражни елементи, парапети, чугун за решетки и капаци и еластични огради;
- Материали за нанасяна на трайна маркировка по пътното платно;
- Тръби и елементи от PVC за изпълнение на реконструкцията и подмяната на участъци от водопроводите;
- Пътни знаци (стандартни и нестандартни).

По време на строителството ще се използват също гориво-смазочни материали и електроенергия за строителната механизация.

По време на строителството се използва ограничено количество вода, главно при изграждане на насипите за изкуствено уплътняване на строителната почва и през сухи периоди, за ограничаване запрашаването при движението на строителната и транспортна техника.

Основните природни ресурси, суровини и материали, които ще бъдат използвани при реализиране на инвестиционното предложение са: вода за мокрите процеси при извършването на строителните дейности и вода за питейно-битови нужди на работниците; горива за използваните моторни превозни средства, машини и съоръжения, които ще бъдат използвани при извършване на строителните работи; различни строителни материали; електроенергия за извършване на някои технологични процеси при реализирането на намерението, както и за битови нужди на работниците. За предвидените строителни дейности ще бъдат използвани предимно готови строителни материали - асфалтобетон, конструктивни елементи и др.

6.2 ПО ВРЕМЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ

По време на експлоатацията, в случай на извършване на ремонтни дейности, се използват същите суровини и материали, както при строителството, а при постоянната поддръжка на пътя се извършва подмяна или поставяне на нови маркировъчни знаци. При зимни условия за нормална експлоатация на трасето се осигуряват необходимите количества пясък, луга и др.

По време на експлоатацията природни ресурси ще се използват при извършване на ремонтни работи по трасето на пътя, основно инертни материали.

6.3 ПО ВРЕМЕ НА ИЗВЕЖДАНЕ ОТ ЕКСПЛОАТАЦИЯ И ЗАКРИВАНЕ

На настоящия етап няма план за извеждане от експлоатация на пътя. Предполага се, че той ще бъде експлоатиран повече от 50 години.

7. ОПАСНИ ХИМИЧНИ ВЕЩЕСТВА, КОИТО СЕ ОЧАКВА ДА БЪДАТ НАЛИЧНИ НА ПЛОЩАДКАТА

В района на инвестиционното предложение няма да се съхраняват опасни химични вещества, както по време на строителство, така и по време на експлоатация и рекултивация.

В териториалния обхват на инвестиционното предложение няма да се използват или съхраняват опасни вещества или препарати, равни или надвишаващи количествата по Приложение 3, Глава VII на ЗООС.

Съгласно становище на МОСВ с изх. № ОВОС-38/15.12.2017 г., в близост до вариант 1 и вариант 2 на ИП няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма, раздел I от ЗООС.

8. ИЗПОЛЗВАНИ ЕНЕРГОНОСИТЕЛИ – ВИД И КОЛИЧЕСТВО; ХАРАКТЕРИСТИКА НА ГОРИВАТА; ЕФЕКТИВНОСТ НА ЕНЕРГОПОЛЗВАНЕТО

По време на строителството, експлоатацията, закриването и рекултивацията на инвестиционното предложение не се налага използването на електрическа и топлоенергия. Технологичният процес на ИП е осигуряване на алтернативен транспортен маршрут и намаляване на пътния трафик във вътрешността на гр. Оряхово.

9. ВОДНИ КОЛИЧЕСТВА

➤ за технологични нужди

Водни количества, необходими за технологични нужди по време на строителството – потискане на прахоотделяне, уплътняване на насипи, сондиране, и др. подобни, ще се осигуряват от най-близко разположени повърхностни водни тела, „Вик“ оператори или общински язовири. За целта е необходимо получаване на Разрешително за водовземане от БДУВ в зависимост от района, в който попада трасето, Разрешително от кмета на общината след

решение на общинския съвет за водни обекти общинска собственост, договор с „ВиК“ оператори или „Напоителни системи“ ЕАД.

Качествените изисквания към водите за технологични нужди не се поставят. Във връзка с опазването на повърхностните и подземни водни тела от замърсяване е необходимо тези води да са с качества отговарящи най-малко на изискванията за води за напояване съгласно *НАРЕДБА № 18 от 27.05.2009 г. за качеството на водите за напояване на земеделските култури (обн., ДВ, бр. 43/2009 г.)*. Водите за технологични нужди не трябва да съдържат вещества определяни като приоритетни и специфични замърсители като концентрациите им не трябва да надхвърлят изискванията на *НАРЕДБА за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители (обн., ДВ, бр. 88/2010 г., изм., бр. 88/2013 г.)*.

Количеството на тези води се определя от изпълнителя на строителните дейности, в зависимост от технологичната нужда от такова водоползване. Води за технологични нужди ще се използват главно по време на строителството.

➤ **за битово-хигиенни нужди**

По време на строителството ще се използват ограничени количества за питейни и хигиенни нужди. За питейни нужди на самата строителна площадка ще се използва бутилирана вода.

От ВиК дружествата в района ще се получава и вода за противопожарни нужди. Точните количества ще се отчитат съгласно условията на сключения договор.

10. КАКВИ ОТПАДЪЦИ ЩЕ СЕ ОТДЕЛЯТ?

10.1 ОТПАДЪЧНИ ГАЗОВЕ

Емисиите за посочените замърсители на атмосферния въздух през периода на строителство ще бъдат пренебрежимо малки, краткотрайни и локализирани в работните участъци. Количествата на тези емисии ще зависят пряко от

провежданите изкопно/насипни работи, както и от разпределението им във времето и по трасето.

По време на експлоатацията на инвестиционното предложение не се очакват организирани източници на емисии.

Емитираните количества вредни вещества от тези линейни източници зависят от т.нар. статични и динамични фактори. Статичните фактори, които ще бъдат отчетени са габаритите на пътя, наклоните в отделните участъци и вида на района (извънградски).

Към динамичните фактори могат да бъдат отнесени: проектна скорост; категория на движението; структура на потока от ППС и основно прогнозната интензивност на движението (определена чрез преброяване в пунктове и/или прогнозирано изменение в годините по участъци).

10.2 Отпадъчни води

При инвестиционното предложение за обходен път на гр. Оряхово не се предвижда извършване на жилищно строителство, изграждане на водопроводна и канализационна мрежа и пречистване на отпадъчни води.

От съществено значение е обаче отвеждането на падналите върху пътното платно дъждовни води в предвидените пътни отводнителни съоръжения. От особено значение са изпълнението на проектираните напречни наклони и нивелетата на пътя, за да не се получат застои на валежни води върху прилежащите терени и да не се затруднява и застрашава движението на моторните превозни средства.

По време на строителството на обходен път на гр. Оряхово няма да бъдат формирани битови и производствени отпадъчни води. Работниците ще ползват химични тоалетни, които периодично ще бъдат зареждани и почиствани. Локално замърсяване на подземните води в района може да се предизвика от течове на

нефтепродукти от МПС и използваната механизация, но при своевременното им отстраняване опасността ще бъде ликвидирана.

При строителството на обекта на инвестиционното предложение не се очаква замърсяване на повърхностни води, тъй като при технологичните процеси няма да бъдат формирани производствени и битови отпадъчни води и отдалечените и без това водоприемници няма да бъдат замърсявани.

В проекта е предвидено ефективно отводняване на пътното платно чрез подходяща нивелета и достатъчен брой мостове и водостоци.

Отводняването на пътното тяло в прав участък и преходни криви към хоризонталните криви е повърхностно. Водите от настилката и банкетите посредством надлъжния и напречен наклони се довеждат до откосите на пътното тяло (отводнителни окопи в изкоп или система от бетонови бордюри и улеи при високи насипи) и от тук се отвеждат извън пътното тяло.

В изкопните участъци от трасето отвеждането на повърхностните води от пътното платно се осъществява посредством облицовъчни окопи, като се предвижда дренаж под окопа. Всички предвидени окопи са облицовани. Дренажът е изпълнен от PVC перфорирани тръби с $\Phi 200$ mm.

При насипи до 3 m повърхностните води от настилката чрез надлъжен и напречен наклон се довеждат посредством откоса на пътното тяло до окопа. При насипи над 3 m и надлъжни наклони по-големи от 0,5% повърхностните води се оттичат покрай бордюр 8/16 от вътрешната страна на банкета и чрез бетонови улеи се отвеждат до окопа.

Изграждането на облицован окоп в петата на насипа се налага поради равнинния терен. Улеите са разположени през 40 m.

За доброто поддържане на дренажите са предвидени ревизионни шахти - максимум през 60 m. Навсякъде окопите са облицовани със сглобяеми бетонови елементи ЕО1,5/200 (100) върху пясъчна възглавница.

В геоложкия доклад е заложено изискването „да се вземат всички необходими мерки за недопускане на оводняване на строителните изкопи от подземни и повърхностни води и да се предвиди възможност за изпомпване на водите, навлизащи на строителната площадка“.

При избор на вариант 2 инвестиционното предложение не попада във водни тела и санитарно-охранителни зони, но попада в защитена зона „Остров“ с код BG0000334 за опазване на местообитания и биологични видове, за които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване, определени съгласно чл. 119а, ал.5 от ЗВ.

БДДР е определила необходимите смекчаващи мерки и мерки за намаляване на въздействието върху природни местообитания, предмет на опазване в защитената зона, отбелязани в т. 6 от ДОВОС.

Съгласно инвестиционното предложение не се предвижда заустване във воден обект.

10.3 Твърди отпадъци

В периода на строителство на пътното трасе основно ще се генерират характерни за изкопните и строителните дейности видове отпадъци, а именно: изкопани земни и скални маси; изкопан неподходящ за насип материал от изкоп; смесени строителни отпадъци; метални отпадъци; дървесен материал; асфалтови смеси.

Очаква се да се генерират и отпадъци от горското стопанство при подготовката на трасето и отстраняване на дървесно-храстова растителност.

Ще се генерират битови отпадъци от строителните работници. Също така ще се генерират и незначителни количества отпадъци от отработени масла от строителната механизация. Количествата на тези отпадъци ще зависят от провежданите изкопно/насипни работи (баланс на земните маси) и строителните дейности.

Отпадъците от почва, камъни и изкопани земни маси (код 170504) ще се генерират по време на изкопните дейности. Изкопаните земни и скални маси ще се използват за насипване и подравняване на терена, където е необходимо.

По време на строителството не се очаква отделянето на опасни отпадъци, защото сервизното обслужване на строителната техника е от външни фирми, извън трасето на инвестиционното предложение.

Отпадъци от опаковки ще се отделят при монтажните дейности и при разопаковане на конкретни строителни елементи, необходими за изграждането на обходен път на гр. Оряхово. Предвижда се тяхното разделно събиране и предаване за последващо третиране.

Очакваните количества биоразградими зелени отпадъци ще се генерират при подготовката на трасето и отстраняване на дървесно-храстова растителност.

Очакваните количества битови отпадъци са минимални. Отпадъците следва да се събират в пластмасови чували, с цел предаването им за последващо третиране на фирми, притежаващи разрешително по чл. 35 на ЗУО.

За периода на експлоатацията ще се предвидят мероприятия по поддръжка на съоръженията и пътното трасе, като те ще бъдат включени в общия план за действия при аварийни и кризисни ситуации на автомагистрала.

При експлоатацията основните видове отпадъци ще бъдат битови (код 20 03 01) и отпадъци от паркове и градини (код 20 02 01) и в минимални количества.

В периода на експлоатацията ще се генерират още и отпадъци от трафика и от ремонтни работи по трасето, също в минимални количества.

При нормална експлоатация на инвестиционното предложение се очаква да се генерират следните видове отпадъци: части от автомобили и разкъсани автомобилни гуми; хидравлични и двигателни масла, спирачни течности и други, образувани при течове от неизправни автомобили; отпадъци от почистване на

крайпътните канавки и разделителната ивица; трупове на ударени от транспортните средства животни и неправомерно изхвърлени на и покрай пътното трасе битови отпадъци, в т.ч. и на местата за почивка.

При инциденти, пътнотранспортни произшествия или аварии на транспортни средства, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци, ще се генерират различни по вид отпадъци, в зависимост от характера на превозваните материали. Генерират се и отпадъци от разливи/течове/разпиляване от цистерни и товарни автомобили, превозващи течни или оводнени материали. Към генерираните отпадъци се причисляват агрегати и части от автомобили, както и излезли от употреба автопревозни средства, претърпели пътнотранспортни произшествия. При извършване на ремонтни дейности по пътното платно ще се генерират смесени строителни отпадъци (инертни материали), метални отпадъци и фрезована асфалтова настилка. Количествата на генерираните различни по вид отпадъци е непрогнозируемо и е в резултат от аварийни ситуации и/или ПТП.

При организираната поддръжка на пътното трасе ще се предвиди и почистването му от тези отпадъци и извозването им до близкото сметище за РДНО на гр. Оряхово.

През време на експлоатацията на ИП се очакват отпадъци от почистването на пътните канавки, тяхното събиране и извозване, което е от съществено значение за бързото отвеждане на оттичащите се дъждовни води от пътното платно. Количеството на тези отпадъци не е голямо, но тяхното периодично събиране и извозване е от голямо значение за безпроблемното оттичане на повърхностните води, безопасността на движение, естетическото и екологичното състояние на пътния участък.

10.4 ЕНЕРГЕТИЧНИ ЗАМЪРСИТЕЛИ

По време на строителството

По време на строителството ще се генерира основно шум от движението на автотранспортната техника, изкопно-насипните и строителни дейности. Очакваните стойности за шумовото натоварване на работната среда в района на ИТТ ще бъдат под пределно допустимите норми.

Източниците на шум при строителство на инвестиционното предложение се определят от вида и броя на техниката, която ще се използва - багер, булдозер, валяк, асфалторазстилагч, товарни автомобили и други. Нивата на шум, излъчван от най-често използваните машини са: багер (80 -90 dBA), булдозер, фадрома (97 - 105 dBA), валяк (в кабината на водача 87 dBA), асфалторазстилагч (89 - 92 dBA), тежкотоварни автомобили (85 - 92 dBA).

На територията на съответния участък от пътя и около него се очакват значителни нива на шум - над 85 dBA, което ще влоши шумовия режим в района, като ще се отрази по-значително върху работещите на обекта.

Шумово натоварване може да се очаква и в населените места, през които преминава обслужващата строителна техника, превозваща необходимите материали за строителството.

По своя характер излъчването от източниците шум по време на строителството ще е постоянно.

По време на експлоатацията, основен източник на шум в околната среда около трасето на бъдещия обходен път, в отделните участъци, ще бъде транспортният поток по него. Излъчваният от него шум е непостоянен по характер. Шумовата характеристика (еквивалентно ниво на шума, dBA) на транспортния поток като линеен източник на шум, зависи от неговите параметри: интензивност (брой МТТС за час), структура (% на тежкотоварните МТТС и автобуси в общия поток), скорост на движение. Отчитат се и параметрите на пътното

платно - вид настилка и надлъжен наклон.

Генерираният шум от автомобилния трафик няма да достига населеното място (Оряхово) и няма да влошава хигиенните условия на жилищната среда - по вариант 2. За с. Лесковец вторият вариант е по-благоприятен, тъй като е отдалечен от него.

Наднормени нива на общи вибрации. От литературни данни и експертни изследвания е известно, че тежкотоварните и строителните машини генерират общи вибрации в наднормени нива. Те са в по-голяма степен проявени при по-старите машини. На общи вибрации ще бъдат изложени водачите на тежкотоварните камиони, цистерни, багери, кранове, булдозери. Общите вибрации увреждат главно костно-ставния апарат, съдовата система, а чрез ефекта на резонанса те оказват и неблагоприятен ефект върху редица вътрешни органи.

Локални вибрации - На въздействието на локални вибрации ще бъдат изложени и работещите с къртачни и асфалт-почистващи машини. Неблагоприятният здравен ефект се изразява в увреждания на сетивната и малките съдове система на горните крайници. Този ефект е по-силно изразен при работа в условията на преохлаждащ микроклимат.

Неблагоприятен микроклимат - Работата ще се извършва на открито, което в най-добрия случай я причислява към категорията за неблагоприятен микроклимат "Работа цялгодишно на открито". Освен това, през летните месеци в кабините на тежкотоварните и изкопни машини има условия за прегряващ микроклимат

По време на строителството тежкотоварните и строителните машини генерират общи вибрации в наднормени нива. Вибрациите, излъчвани при работата на някои машини и съоръжения са фактор на работната среда, на строителната площадка.

Строителната дейност не е източник на вибрации в околната среда, извън очертаванията на строителната площадка.

По време на експлоатацията транспортния поток по пътя не е източник на вибрации в околната среда.

По време на строителството осветените строителни площадки са източник на светлинни лъчения.

По време на експлоатация трафикът по обходния път е източник на светлинни лъчения.

По време на строителство и експлоатация на пътя, строителните дейности и трафикът не са източник на други лъчения.

По време на експлоатация, на ИТТ не се очаква превишаване на нормите за дневен и нощен шум. Експлоатацията на ИТТ не е свързано с генерирането на шум над пределно-допустимите норми.

По време на експлоатация трафикът по обходния път е източник на светлинни лъчения.

11. ОТНОСНО АЛТЕРНАТИВИТЕ

11.1 Нулева АЛТЕРНАТИВА

Съществуващо положение

Понастоящем Път II-11 минава през центъра на гр. Оряхово и през покрайнините на с. Лесковец, което е свързано с влошаване качествата на приземния слой на атмосферата, повишени нива на шум (респ. санитарно-хигиенните условия на селищната среда) и възможността от ПТП. Освен това много често този участък е затварян за движение поради активни свлачищни процеси и големи деформации на асфалтовата настилка.

Настоящото инвестиционно предложение представлява обходен път на гр. Оряхово и е от значение за развитието на региона.

Нулевата алтернатива означава запазване на съществуващото положение и преминаване на транзитен трафик от път II-11 през гр. Оряхово, което като еколого- и икономически несъобразно, е неподходящ избор.

Не реализирането на инвестиционното предложение ще запази съществуващото положение на пътната инфраструктура, тоест основната транспортна връзка на територията на община Оряхово ще продължава да преминава през населеното място. Това е свързано с влошаване качествата на приземния слой на атмосферата, повишени нива на шум и възможността от ПТП.

В това състояние пътят представлява изключително сериозна опасност за движещите по него автомобили, поради активни свлачищни процеси и големи деформации на асфалтовата настилка.

Нулевата алтернатива е неприемлива предвид неотложната необходимост от изнасяне на транзитния трафик извън населеното място и подобряване на техническите параметри на пътя.

11.2 АЛТЕРНАТИВИ ПО ТЕХНОЛОГИЯ

Проектът съобразява утвърдена технология за изграждане на пътища II-ри клас. Технологията за строителство на пътища е регламентирана в „Норми за проектиране на пътища“ и Техническа спецификация за съответния габарит. Поради това, не са проучвани и разглеждани други алтернативи по технология.

Големи съоръжения

➤ Първи вариант

При първи вариант е необходимо изграждането на виадукт с дължина 200 m от км 2+410 до км 2+610 при преместване на дълбоко дере с дълбочина 17-19 m. Теренът (лъос) е неустойчив и това сериозно би затруднило фундирането на виадукта.

➤ Втори вариант

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

При втори вариант не се налага изграждането на големи съоръжения. Провеждането на прилежащите води през пътното тяло се осъществява чрез 5 тръбни водостока $\Phi 1000$ при км 1+800, км 2+260, км 7+600, км 8+060.00 и км 8+571.6.

Обобщеното сравнение на двата варианта е представено на **Таблица 3**.

Таблица 3 Обобщеното сравнение на двата варианта на трасе на ИП

№	Показатели	Мярка	Варианти		Предимства	
			I-ви	II-ри	I-ви	II-ри
1	Дължина	Км	6+016,89	8+769,55	+	-
2	Мин. R хоризонт.крива	м	202	340	-	+
3	Максимален надлъжен наклон	%	8	5,5	-	+
4	Минимален надлъжен наклон	%	0,5	0,5 (0)	+	-
5	Мин. R на изпъкн. верт. крива	м	3000	4400	-	+
6	Мин. R на вдлъбн. верт. крива	м	3000	3000	равностойни	
7	Големи съоръжения	бр.	1	0	-	+
8	Реконструкция на водопроводи	бр.	2	1	-	+
9	Реконструкция на ел. проводни	бр.	10	2	-	+
10	Реконструкция на ТТ-кабели	бр.	2	0	-	+
11	Опазване на околната среда	+/-			-	+
12	СОЗ		Попада в III-ти пояс	Не попада	-	+
13	33		Не попада	Попада в периферията на 33 „Остров“	+	-
	Обход на населени места	бр.	1	2	-	+

Предвидени са реконструкции на газопроводи и нефтопроводи още за (собственост на "Проучване и добив на нефт и газ" АД):

- „Реконструкция на газопровод от км 7+600 до км 8+500.
- „Реконструкция на съществуващи нефтопроводи от сондаж Р-13 и Р-14 при км 8+500.
- „Реконструкция на съществуващи нефтопроводи при км 8+550.

11.3 АЛТЕРНАТИВИ ПО МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ

Вариант 1

Вариант 1 (от км 0+000 до км 6+016.89) е с начало път II-11 при км 114+815 с обща дължина на трасето 6016,89 м. В посока югоизток трасето заобикаля стълбове високо напрежение и след това при км 0+990 пресича път III-306 „Кнежа - Оряхово“ около 950 м преди кръстовището с път II-11.

Трасето продължава на североизток, обхожда промишлената зона на гр. Оряхово и гробищния парк на града. След това преминава над дълбоко дере, след което заобикаля от юг лозови масиви. В участъка от км 5+200 до км 5+600 трасето се развива северно от с. Лесковец, от км 5+780 до км 5+950 участъка засяга част от пояс III на санитарно-охранителна зона (СОЗ) ТК 5155. Включва се в съществуващото трасе на път II-11 приблизително при км 122+580. Краят на този вариант за трасе е около 100 м след табелата за начало на с. Лесковец (приблизително при км 122+580).

Вариантът е на разстояние около 100 м от индустриалната зона на Оряхово и на 430 - 690 м от жилищни сгради на града. При с. Лесковец тангира до крайни къщи около км 5+200 - 5+550 (350 м).

Общата дължина на трасето е 6016,89 м.

Вариант 2

Вариант 2 (от км 0+000 до км 8+769.55) е с начало от път II-11 при км 114+250 и с обща дължина на трасето 8,769.55 м. С прав участък в посока югоизток, вариантът повтаря трасето на съществуващ полски път и пресича път III-306 „Кнежа - Оряхово“ около 1800 м преди кръстовището с път II-11.

В този участък се засягат частни земеделски земи, но е разгледан като вариант, за да се избегнат реконструкциите на 2 броя електропроводи при първия вариант.

Продължението е развито на около 1200 m в югоизточна посока по път III-306 и северно от с. Селановци.

Предложеното решение в участъка от км 1+685 до км 3+350 пресича земеделски земи, след което до км 7+000 преминава през територии общинска собственост; след това се пресича сухо дърво и се повтаря трасето на съществуващия стопански път; заобикалят се частни имоти и възвишение с площадки на „Нефт и газ“; Включва се в път II-11 около 1400 m след края на с. Лесковец.

В този участък трасето е развито по съществуващия стопански път и асфалтовия път за достъп до площадка R9 за добив на нефт.

Вариантът е на разстояние 1860 m от гр. Оряхово и на 1320 m от с. Лесковец.

Общата дължина на трасето е 8+769.55 m.

12. СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

Атмосфера.

- Районът на инвестиционното предложение в климатично отношение попада в умереноконтиненталната климатична област. Характеризира се със студена зима и горещо лято.
- За община Оряхово се характерни засушавания през летните месеци, поради високите температури и валежната сянка на Карпатите.
- Валежите имат ясно изразен пролетно-летен максимум.
- Близостта на р. Дунав е причина за честите мъгли през ранна пролет и късна есен.

За района на община Оряхово преобладават ветровете с посока запад-изток. Тихото време е близо 33%.

Атмосферен въздух.

- Община Оряхово е с незначителен индустриален потенциал, който не оказва влияние върху замърсяването на въздуха.
- Не са отчетени стойности на атмосферните замърсители над допустимите оценъчни прагове.
- На територията на община Оряхово няма предприятия, които целогодишно да отделят вредни емисии в атмосферата.
- Община Оряхово се характеризира с нисък потенциал на замърсяване, тъй като климатичните условия не благоприятстват задържане и събиране на атмосферни замърсители в приземния въздушен слой.

Води

• Съгласно басейновото разделение на речните региони у нас, вариантите на трасе на обходен път на гр. Оряхово, попадат в териториалния обхват на Басейнова дирекция „Дунавски район“ с център гр. Плевен;

• Вариант 1 (км 0+000 - км 6+016,89) на ИП засяга пояс III-ти на санитарно-охранителна зона, около водоизточник на подземни води, собственост на „АСТРА-Ф“ ЕООД - София - тръбен кладенец „ТК - АСТРА - Ф - Лесковец“ в землището на с. Лесковец, община Оряхово;

• Вариант 2 (км 0+000 - км 7+495,35) на ИП попада в защитена зона „Остров“ с код BG0000334 за опазване на местообитания и биологични видове, за които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване, определени съгласно чл. 119а, ал.5 от ЗВ;

- Вариант 1 и Вариант 2 на ИТ попадат в областта на разпространение на подземни водни тела - порови води в Кватернера - между реките Лом и Искър с код *BG1G0000QPL023*; порови води в Неогена - Ломско - Плевенска депресия с код *BG1G0000N2034* и карстови води в Ломско - Плевенска депресия с код *BG00N1BP0036*.

Земни и Почви.

- Трасето за обход на гр. Оряхово попада в Ломско-Свищовския агроклиматичен район, който е подходящ за отглеждане на пшеница, царевица, соя слънчоглед, зеленчукопроизводство, лозя и овощни култури;

- Според бонитировачното групиране на селскостопанските земи, трасето засяга малко земи от III (земи с бал от 71 до 80) и V (земи с бал от 51 до 60) бонитетни групи, и предимно земи от IV (земи с бал 61 до 70) и VI (земи с бал 41 до 50) бонитетни групи, както и земеделски земи "без категория".

- Трасето за обход на гр. Оряхово засяга основния почвен тип в землището на общината - карбонатен чернозем, който се отличават с голяма плътност, дълбок орен слой и значително съдържание на органично вещество и калциеви карбонати;

- Карбонатните черноземи се образуват върху скална основа от лъос, мергели, варовици, наноси. Образуваните върху лъос карбонатни черноземи предразполагат към формиране на свлачища;

- В по-малка степен са представени алувиално-ливадните почви, които са разпространени по поречията на големите реки, за района на община Оряхово, това е р. Огоста, и кафявите горски почви, които заемат по-високите части на терена;

- Почвите на територия на община Оряхово не са замърсени с тежки метали и металоиди.

Ландшафт.

- В района на инвестиционното предложение се срещат аграрен, антропогенен и аквален тип ландшафти;
- Вариант 1 на инвестиционното предложение преминава в по-голяма близост до индустриален и селищен подтип антропогенни ландшафти;
- Вариант 1 и Вариант 2 на инвестиционното предложение преминават почти изцяло през територии на аграрен ландшафт от сеитбооборотен подтип, антропогенен ландшафт.

Природни обекти - Защитени територии.

Инвестиционното предложение - по варианти на трасе 1 и 2 не засяга и не граничи със защитени територии. Направената справка в регистъра на ЗТ в ИАОС също показва, че в проучваната зона няма защитени територии, съгласно Закона за защитените територии.

В зоната на проучване от 300x300 метра около оста на трасета варианти 1 и 2 няма установени защитени територии, съгласно Закона за защитените територии.

Биологично разнообразие - Флора.

От досегашните флористични проучвания, в предлагания за нов път терен, не се срещат редки и застрашени растителни видове включени в Приложение II на директива 92/43, както и видове, които са обект на защита съгласно Закона за биологичното разнообразие, Закона за лечебните растения и Червената книга на България.

На мястото на деградирани гори от цер, космат дъб, полски бряст и храсти са създадени салкъмови култури (*Robinia pseudoacacia*), които заемат сравнително малки площи.

В широкия обхват на ИГП са констатирани три природни местообитания, две от които с приоритетна стойност и съгласно Закона за биологичното разнообразие са включени в СФ на Защитената зона по НАТУРА 2000 „Остров“ с код BG0000334. Тези природни местообитания са:

- 3150 Естествени еутрофни езера с растителност от типа Magnopotamion или Hydrocharition - не се засяга пряко.
- 6250* Панонски льосови степни тревни съобщества - трасето минава по югоизточната граница на МО в местността Дълбоки дол.
- 91E0* Алувиални гори с *Alnus glutinosa* и *Fraxinus excelsior* (Alno-Pandion, Alnion - incanae, Salicion albae) - в Дълбоки дол. Не се засяга пряко.

Биологично разнообразие – Фауна.

Анализ на въздействието върху целеви животински видове е разработен в ДОС, разгледан в два алтернативни варианта. По отношение на местообитанията на видове:

Реализацията на обходния път по **Вариант 1** не засяга местообитания на целеви видове от защитената зона. Въпреки това, трасето ще окаже въздействие върху 5 целеви вида имащи местообитание на трасето на обходния път: Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*), Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*), Лалугер (*Spermophilus citellus*), Степен пор (*Mustela eversmanni*), Пъстър пор (*Vormela peregusna*).

Вариант 2

При реализацията на трасето на обходния път по **Вариант 2** (основен) от целевите видове безгръбначни животни и риби, предмет на опазване в ЗЗ не се очаква нито пряко, нито косвено загуба на местообитания.

Защитени зони по Натура 2000.

Трасето на пътя по вариант 1 не попада във и не граничи със ЗЗ от мрежата Натура 2000.

Трасето на пътя засяга една ЗЗ - ЗЗ ВГ0000334 Остров по Директивата за местообитанията.

Материално и културно наследство.

Предоставените варианти на обходния път на град Оряхово преминават съответно вариант 1 през землищата на гр. Оряхово и с. Лесковец, а вариант 2 освен тях засяга и част от землището на с. Селановци. При проучването на източниците на информация се установи, че общо 25 археологически обекта са разположени в землищата тези населени места, като 17 от тях са регистрирани в АИС АКБ. Всичките обекти бяха въведени в *kml и ситуирани спрямо разположението на осевата линия на трасето на двата варианта и прилежащата зона на проучване от 300 м от двете страни.

При това се установи, че само два от тях попадат в рамките на 300-метровата зона на проучване на вариант 1 от трасето.

По трасето на вариант 2 не са налични към момента регистрирани археологически обекти.

Естествени и антропогенни вещества и процеси. ИТТ, независимо от това в кой вариант ще се реализира е на територия, на която не протичат естествени процеси и няма наличие на антропогенни вещества.

Различни видове отпадъци и техните местонахождения.

ИТТ, независимо от това в кой вариант ще се реализира е на територия, на която няма съществуващи местонахождения на отпадъци.

Основните количества отпадъци при реализация на ИТТ ще се отделят в етапите на строителство и закриване и рекултивация. За тяхното екологосъобразно управление е предвидено транспортиране на отпадъците до база на фирмата, на чиято територия ще бъде организирано предварителното съхранение на отпадъците до предаването на фирми за последващо третиране.

Генетично модифицирани организми. Инвестиционното

предложение няма отношение към генно модифицираните организми.

13. ВЪЗМОЖНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ

Атмосфера.

Териториален обхват на въздействие:	Не се очаква
Продължителност на въздействието:	Не се очаква
Степен на въздействие:	Не се очаква
Честота на въздействието:	Не се очаква
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очаква
Трансгранични въздействия:	Не се очаква

Характеристиките на климатичните условия по трасето при двата разглеждани варианта са равностойни.

Атмосферен въздух.

Териториален обхват на въздействие:	Локален, в обхвата на трасето на пътя и близките прилежащи територии
Продължителност на въздействието:	Постоянно
Степен на въздействие:	Ниска
Честота на въздействието:	По време на строителство и експлоатация
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

Може да се заключи, че както трасе 1, така и трасе 2 ще доведат до намаляване на вредните емисии и преди всичко до тяхното изместване от близките населени места. От 2-те проектни трасета обаче, по отношение на компонента „Качество на въздуха“, вариант на трасе 2 оказва значително по-слабо въздействие върху околната среда в сравнение с трасе 1 и е предпочитан за реализиране.

Води

Повърхностни води.

Териториален обхват на въздействие:	Локален мащаб, с малък териториален обхват
Продължителност на въздействието:	Краткосрочно
Степен на въздействие:	Ниска
Честота на въздействието:	Периодично/временно (при изграждане на обекта и изграждане на съответната инфраструктура)
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

Хидроложките условия по трасето при двата разглеждани варианта са сравнително равностойни. По отношение на въздействието върху качеството на повърхностните води няма съществена разлика кой от вариантите ще бъде реализиран.

Подземни води.

Териториален обхват на въздействие:	Локален мащаб, с малък териториален обхват
Продължителност на въздействието:	Краткосрочно
Степен на въздействие:	Ниска
Честота на въздействието:	Периодично/временно (при изграждане на обекта и изграждане на съответната инфраструктура)
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

Въздействието на ИПТ върху подземните води, не се очаква и в двата разглеждани варианта. Първи и втори вариант на трасето са равностойни.

Земни и почви.

Териториален обхват на въздействие:	Дължината на пътя по съответния вариант по ширината - габарит 10,5 м
Продължителност на въздействието:	Повече от 50 години
Степен на въздействие:	По време на строителството - висока степен, а по време на експлоатацията - слаба
Честота на въздействието:	През целия период на строителството
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на компонент „Земни и почви“ двата варианта са равностойни, с лек превес на втори вариант, тъй като трасето му следва съществуващ път, в района на който почвите са вече антропогенно повлияни.

Земни недра.

Териториален обхват на въздействие:	В границите на габарита на пътя (10,5 m)
Продължителност на въздействието:	Периода на строителство на ИП
Степен на въздействие:	Ниска
Честота на въздействието:	Еднократна
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на компонент земни недра, двата варианта са равностойни.

Ландшафт.

Териториален обхват на въздействие:	Локален
Продължителност на въздействието:	Постоянна
Степен на въздействие:	Ниска
Честота на въздействието:	Продължаващи
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на компонент ландшафт, двата варианта на трасе са равностойни.

Природни обекти – Защитени територии.

Териториален обхват на въздействие:	Не се очаква
Продължителност на въздействието:	Не се очаква
Степен на въздействие:	Не се очаква
Честота на въздействието:	Не се очаква
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на Природни обекти – Защитени територии, двата варианта на трасе са равностойни.

Минерално разнообразие.

Териториален обхват на въздействие:	Локални. В границите на габарита на пътя.
Продължителност на въздействието:	Постоянна
Степен на въздействие:	Незначителна
Честота на въздействието:	По време на строителството
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на минералното разнообразие, двата варианта на трасе са равностойни.

Биологично разнообразие. Флора и растителност.

Териториален обхват на въздействие:	Локален, регионален
Продължителност на въздействието:	Среднотрайно
Степен на въздействие:	Слаба
Честота на въздействието:	Периодично
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на компонент „Флора, растителност и природни местообитания“, по-подходящо за реализиране на ИТТ е трасе вариант №1.

Биологично разнообразие. Фауна.

Териториален обхват на въздействие:	- Вариант 1 е с обща дължина на трасето 6016,89 т. и не засяга ЗЗ от Натура 2000. - Вариант 2 е с обща дължина на трасето 8,769.55 т. Трасето преминава през защитена зона „BG0000334 Остров“. Преминаването е в периферията на ЗЗ и е с дължина около 1570 т. Трасето засяга <u>0,042 %</u> от ЗЗ.
Продължителност на въздействието:	Краткотрайни по време на строителството
Степен на въздействие:	Временно, отрицателно по време на строителството
Честота на въздействието:	Дълготрайно по време на експлоатацията
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

Въздействието и при двата варианта на трасе са равностойни.

Защитени зони по Натура 2000.

Териториален обхват на въздействие:	Локално
Продължителност на въздействието:	Краткотрайно
Степен на въздействие:	Ниска
Честота на въздействието:	Еднократно
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

Въздействието и при двата варианта на трасе са равностойни.

Материално и културно наследство.

Териториален обхват на въздействие:	Локален, в обхвата на трасето на пътя
Продължителност на въздействието:	Краткосрочно
Степен на въздействие:	Ниска - съществува известен риск да бъдат застрашени два от известните културни ценности При вариант 2 - няма такъв риск
Честота на въздействието:	Временно
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на компонент Материално и културно наследство, по-подходящо за реализиране на ИТТ е трасе вариант № 2.

Здравен риск за населението и работещите. Вредни физични фактори (Шум, вибрации, лъчения и др.).

Териториален обхват на въздействие:	Локален мащаб, с малък териториален обхват
Продължителност на въздействието:	Дългосрочно (Постоянно)
Степен на въздействие:	Незначителна
Честота на въздействието:	Не се очаква
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	не се очакват
Трансгранични въздействия:	не се очакват

По отношение на здравния риск и вредните физични фактори, подходящ за реализиране е вариант № 2 на трасето на пътя.

Естествени и антропогенни вещества и процеси.

Териториален обхват на въздействие:	Локално
Продължителност на въздействието:	За периода на строителство, експлоатация, закриване и рекултивация
Степен на въздействие:	Незначителна
Честота на въздействието:	Периодично
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на въздействието на фактора „Опасни вещества“, първи и втори вариант на трасе са равностойни.

Различни видове отпадъци и техните местонахождения.

Териториален обхват на въздействие:	Локално
Продължителност на въздействието:	За периода на строителство, експлоатация, закриване и рекултивация
Степен на въздействие:	Незначителна
Честота на въздействието:	Периодично
Кумулативни и синергични въздействия върху околната среда:	Не се очакват
Трансгранични въздействия:	Не се очакват

По отношение на въздействието на фактора „Отпадъци“, първи и втори вариант на трасе са равностойни.

Генетично модифицирани организми.

Инвестиционното предложение няма отношение към генетично модифицираните организми.

Трансгранично въздействие. За трансгранични въздействия могат да се считат: „въздействия, които се простират върху няколко държави, извън границите на държавата на произход на инвестиционно предложение, но не са глобални по своята същност. Същността и местоположението на инвестиционното предложение във всички фази на реализация, включително строителство, експлоатация, закриване и рекултивация, както и неговото местоположение, не предполага негативно въздействие в трансграничен контекст.

14. ПРЕДВИДЕНИ МЕРКИ

Препоръчаните от експертите в ДОВОС мерки за минимизиране на вредните въздействия върху околната среда при реализация на инвестиционното предложение са предвидени за всички фази на реализация на инвестиционното предложение:

- проектиране
- строителство
- експлоатация
- закриване и рекултивация

За етапа на проектиране, строителство, експлоатация, закриване и рекултивация са препоръчани мерки, които се отнасят за опазването на:

- Атмосфера. Атмосферен въздух
- Повърхностни и подземни води
- Почви
- Земни недра
- Ландшафт
- Защитени територии
- Минерално разнообразие

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

- Биологично разнообразие (Флора, растителност и местообитания, Фауна, включително птици)
- Материално и културно-историческо наследство
- Отпадъци и опасни вещества
- Здравен риск. Вредни физични фактори.

Таблица 14-1 Предвидени мерки за ограничаване на вредното въздействие върху околната среда от реализацията на инвестиционното предложение

№ по ред	Мярка	Период (фаза) на изпълнение	Очакван резултат
<u>Повърхностни и подземни води</u>			
1.	Проектирането на инвестиционното предложение да се съобрази с геоморфоложките, инженерно геоложките и хидроложките условия на района.	Проектиране	Ограничаване въздействието върху повърхностните и подземните води.
2.	При проектирането да се съобразят забраните и ограниченията в ЗВ, произтичащи от: предоставени индивидуални права чрез разрешителни за водовземане или за ползване на воден обект; наличие на водни обекти, предоставени за общо водовземане и ползване; зона за защита на водите - водни обекти и водоизточници за питейно-битово водоснабдяване и техните СОЗ, опазване на водностопанските системи и съоръжения, вкл. дигите.	Проектиране	Ограничаване въздействието върху повърхностните и подземните води.
3.	Да се проведат процедури по издаване на разрешителни за ползване на повърхностни водни обекти по смисъла на закона за водите, при засягане на воден обект съгласно чл. 46 от закона за водите.	Проектиране, строителство и експлоатация	Опазване на водите и Законосъобразно ползване.
4.	Във всички фази на реализация на ИП да се спазват стриктно всички мерки, посочени в становище на БДУВДР с Изх. № 4650 Плевен/22.12.2017 г., представено в Приложение № 4 към настоящия ДОВОС.	Проектиране, Строителство Експлоатация Закриване и рекултивация	Опазване на водите.
<u>Земни, почви, минерално разнообразие</u>			
5.	Да се определи кръга на заинтересуваните лица, собственици и	Проектиране	Опазване на земите и почвите.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	стопанисващи подземни и надземни проводи и съоръжения на техническата инфраструктура с цел съгласуване на проекта, съгласно изискванията на Закона за устройство на територията и специалните закони.		
6.	За всички рискови, потенциално опасни участъци от възникване на свлачищни или други геодинамични процеси, да се предостави информация на „Геозащита Плевен“ ЕООД - в доклад от инженерно-геолошко проучване по проектното трасе на обхода.	Проектиране	Опазване на земите и почвите и геоложката основа.
7.	Съгласуване на Техническия проект за ИТ с Министерство на енергетиката.	Проектиране	Опазване на земните недра и минералното разнообразие. Съобразяване с предоставените разрешителни за проучване на добив на нефт и газ в района на ИТ.
<u>Биологично разнообразие</u>			
8.	При изработване на проекта на обходния път да се проектират и изпълнят при строителството дефрагментационни съоръжения. Проектиране на водостоци на всеки 200 м от трасето на обходния път в отсечката, която преминава през 33. Препоръчват се правоъгълни водостоци със сечение 1.5 x 1.5 м или тръбни с диаметър не по-малко от 1.5 м. Така ще се осигури безпрепятствено пресичане и предотвратяване навлизането в пътното платно на земноводни и влечуги, лалугери и други дребни животни. По време на експлоатацията тези съоръжения да се поддържат в изправност. Мерките са съобразени с оптималните местообитания на земноводните и влечугите в 33	Проектиране	Смекчаване на въздействието от фрагментацията и бариерния ефект за земноводни и влечуги, вкл. и такива, предмет на опазване в 33 „Остров“. Разположението на проходите се очаква да осигури връзка между частите на популациите на засегнатите видове. Предотвратяване на риск от сблъскване с МПС за

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	„Остров“.		земноводни и влечуги, както и на други видове предмет на опазване в ЗЗ може да се осъществи чрез преградни съоръжения, които ще предотвратят попадането на земноводни и влечуги на пътното платно.
9.	Проектиране и изграждане на пътни огради от двете страни на пътя в обхвата на територията на ЗЗ. Пътната ограда трябва да е с височина 120 см и вкопана в земята подземна част на дълбочина 20 см. Оградата може да бъде изградена от ситна мрежа (големина на окото 0.5/0.5 см).	Проектиране	Свеждане до възможния минимум риска от попадане на пътя на земноводни и единични екземпляри от влечуги, включително и на такива, предмет на опазване в ЗЗ по време на експлоатацията. Оградното съоръжение ще намали смъртността върху популациите от инциденти с МПС.
10.	В ЗЗ, в местността Дълбоки дол, трасето по вариант 2 преминава в непосредствена близост до природните местообитания 3150 Естествени еутрофни езера с растителност от типа Magnopotamion или Hydrocharition; и 91E0* Алувиални гори с Alnus glutinosa и Fraxinus excelsior (Alno-Pandion, Alnion - incanae, Salicion albae) и засяга малка част от природно местообитание 6250 *Панонски лъсови степни тревни съобщества. При проектирането да се избегне в максимална	Проектиране	Опазване на природни местообитания в ЗЗ.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	степен нарушаване целостта на местообитанието.		
<u>Околна среда и човешко здраве</u>			
11.	Да се изготви План за управление на околната среда и План за собствен мониторинг.	Преди начало на строителните дейности	Наблюдение и контрол на въздействията върху околната среда и здравето на хората.
12.	Преди началото на строителството за всеки участък, местоположението на временните площадки за съхранение на земни маси, които ще се използват на обекта и площадки за изкопани земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, да бъде съгласувано със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, в съответствие с чл. 19, ал. 1 от ЗУО.	Преди началото на строителните дейности	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО.
<u>Отпадъци и опасни вещества</u>			
13.	Подготвяне и съгласуване с Компетентния орган на Работни листа за класификация на отпадъците.	Проектиране Експлоатация Закриване и рекултивация	Екологосъобразно управление на отпадъците.
14.	При доставяне на смазочните масла и смеси да се изисква Информационен лист за безопасност, както и Анализно свидетелство на дизеловото гориво.	Строителство	Екологосъобразно управление на опасните вещества. Изпълнение на REACH регламента относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали.
15.	Да се изготви План за управление на строителните отпадъци преди започване на СМР, съгласно Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани	Строителство	Недопускане на замърсяване със строителни отпадъци.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	строителни материали.		
<u>Атмосферен въздух</u>			
16.	Поддържане на строителната и транспортна техника в добро техническо състояние.	Строителство	Опазване на въздуха от замърсяване.
17.	Използваните строителни машини да покриват изискванията на Наредба №10/2004, хармонизирана с Директива 2002/88/ЕС, допълваща Директива 97/68.	Строителство	Намаляване на газообразни и прахови замърсители, в т.ч. парникови газове от ДВГ.
18.	При сухо и ветровито време да се омокрят насипни материали и строителни отпадъци в местата, определени за временното им съхранение.	Строителство	Ограничаване на праховите емисии в атмосферния въздух.
19.	Да се оросяват терените по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветровито време.	Строителство	Ограничаване на праховите емисии в атмосферния въздух.
<u>Земни и почви</u>			
20.	След приключване на строителните работи площите за временно ползване и терените за временни пътища и площадки да бъдат рекултивирани и възстановени.	Строителство	Опазване на земите, почвите и растителността.
21.	Недопускане замърсяване и утъпкване на почвите извън обхвата на инвестиционното предложение.	Строителство	Опазване на прилежащите земи и почви от нарушаване и замърсяване.
22.	Отнетия хумусен слой да се съхранява на определените за целта депа и в последствие да се използва за рекултивация на нарушени терени.	Строителство	Опазване на хумусния слой. Използване на хумуса при рекултивационните дейности на нарушени терени.
23.	Да не се разкриват строителни площадки, временни площадки за съхранение на отпадъци, паркинги за строителна механизация и транспортни средства извън обхвата на пътя и в границите на земеделски земи с висока природна стойност.	Строителство	Опазване на земеделските земи.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

<u>Земни недра</u>			
24.	Спазване условията за депониране на изкопани земни и скални маси - на регламентираните депа и при осигуряване стабилитет на насипните маси.	Строителство	Опазване на земните недра.
<u>Повърхностни и подземни води</u>			
25.	При аварийни ситуации със строителната техника, като разливи на горива, масла, хидравлични течности и др. незабавно да се пристъпи към почистване на засегнатия терен.	Строителство	Опазване на повърхностните и подземните води и СОЗ.
26.	При аварийни ситуации отнетият замърсен почвен слой следва да се третира като опасен отпадък.	Строителство	Опазване на повърхностните и подземните води и екологосъобразно управление на отпадъците.
27.	Спазване на условията залегнали в Разрешителните за ползване на воден обект и Разрешителните за водовземане.	Строителство	Опазване на водните обекти.
28.	Да се осигури използване на химически тоалетни от работния персонал.	Строителство	Опазване на водните обекти.
<u>Биологично разнообразие</u>			
29.	Предотвратяване унищожаването на растителност и местообитания чрез засипване и утъпкване на прилежащи на ИТП територии.	Строителство	Опазване на флората, растителността и местообитанията в съседните на ИТП територии.
30.	Преди всяка строителна дейност, районът на ИТП, който попада в ЗЗ, да бъде обходан и при наличие на бавноподвижни животни (земноводни или влечуги), да се осигури изнасянето им извън полигона на строителството.	Строителство	Опазване на фауната.
31.	Строителните работи да се извършват извън размножителният сезон на повечето животински видове, който е от април до юни,	Строителство	Максимално съхраняване на оптималната численост на

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	за да се избегне тяхното безпокойство. Подходящо е строителните дейности да започнат рано на пролет (февруари - март) или есен (септември - октомври), когато повечето животински видове са извън размножителните си територии.		популациите на засегнатите видове животни. Предотвратяване на безпокойство.
32.	Строителните дейности в обхвата на 33 да бъдат провеждани само в светлата част на денонощието.	Строителство	Максимално съхраняване на оптималната численост на популациите на засегнатите видове животни. Предотвратяване на безпокойство.
33.	По време на строителството да не се отстраняват без нужда стари и хралупати дървета.	Строителство	Опазване и съхраняване на съществуващи дневни убежища на прилепи; Опазване и съхраняване на подходящите субстрати за хранене и развитие на ларвите на <i>Cerambyx cerdo</i> и <i>Lucanus cervus</i> .
34.	В границите на 33, извън обхвата на проектирания път, да не се разкриват съпътстващи строителството строителни площадки, временни депа, паркинги за строителна механизация и транспортните коли, пътища за достъп.	Строителство	Предотвратяване унищожаването на местообитания на целеви видове, предмет на опазване в 33.
35.	Изграждане на подлези за диви животни, заедно с огради, които да насочват животните пред проходите, като ги държат извън пътя.	Строителство	Максимално съхраняване на оптималната численост на популациите на засегнатите видове животни
36.	По време на строителството, движението на хора и техника да се осъществява само по определени маршрути, и да не се	Строителство	Ограничаване на допълнителното унищожаване

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	допуска движение извън пътищата и подходите към строителната полоса в ЗЗ.		на растителността; ограничаване на безпокойството на животните и тяхната смъртност, както и ограничаване на допълнително влошаване и съкращаване на трофичната им база.
37.	Недопускане изхвърляне на хранителни отпадъци в района на инвестиционното предложение.	Строителство	Избягване влошаване местообитанията на животните
38.	Да не се допуска ненужно ликвидиране на дървесна и храстова растителност.	Строителство	Опазване на естествената флора.
39.	Да се маркират маршрутите за подходите към строителните петна на терена.	Строителство	Опазване на растителността.
40.	На участниците в строителните дейности да бъдат дадени разяснения за целите и предмета на ЗЗ.	Строителство	Предотвратяване на щети върху растителния и животински свят в района на ЗЗ.
41.	Всички рекултивационни и противоерозионни дейности да се осъществяват след одобрени и приети проекти. Препоръчваме за тези дейности да се използват флористични видове от местната растителност, предимно видове, изграждащи местните тревни ценози, чието развитие ще способства за разширяване площите на природните местообитание З150, 91Е0 и 6250.	Строителство	Възстановяване на увредени терени по време на строителството.
42.	Тревната покривка в зоната на строителството и работните пътищата да не бъдат третирани с химически вещества.	Строителство	Опазване на растителност и местообитания.
43.	Тъй като при реализирането на проекта ще бъде частично унищожена вторична растителност, се препоръчва при крайпътното озеленяване да се използват местни видове растения и растителни съобщества.	Строителство	Осигуряване на по-голяма устойчивост на рекултивираните площи и ще спомогне за възстановяването на типичната

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

			за района растителност
44.	Да се използват съществуващите пътища за достъп до ИП. При необходимост от нови пътища за достъп до района на ИП или обслужващи пътища, да бъдат уведомени по надлежния ред съответната РИОСВ (компетентен орган по околна среда) и община/общини. В участъка на ИП, който попада в ЗЗ, да не се допуска изграждане на нови пътища за достъп и обслужващи пътища.	Строителство	Опазване на биологичното разнообразие.
45.	В границите на ЗЗ да не се допуска обособяване на площадки за временно съхранение на строителни материали и изкопни земни маси.	Строителство	Опазване на биологичното разнообразие.
<u>Ландшафт</u>			
46.	Възстановяване на всички временно използвани терени. След приключване на изкопните работи, доколкото е практически възможно - връщане на използваните терени до предишните им естествени граници.	Строителство	Намаление на засегнатата площ, опазване на значими и чувствителни ландшафти и екосистеми.
<u>Културно-историческа наследство</u>			
47.	Да се направи инструктаж на работниците за поведението им по отношение на евентуални археологически попадения, от специалист - археолог.	Строителство	Опазване на културно-историческото наследство.
48.	Преди началото на строителните работи Възложителят да сключи договор с археолог за целия срок на строителните дейности, който да: - Направи теренно проучване; - Прецени необходимостта от разкопки и изготвят програма за действие по проучвателните работи, както	Строителство	Опазване на съществуващите и евентуално разкриване на нови паметници на културата.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	и техния контрол и оценка - Инструктира работещите на обекта		
49.	Трябва да се проведе целенасочено археологическо проучване по трасето на пътя преди началото на строителните дейности. Такова е и категоричното изискване на чл. 161, ал. 1 от Закона за културното наследство, според разпоредбите на който „осъществяването на инвестиционни проекти на физически и юридически лица в територии, за които има данни за наличие на археологически обекти, задължително се предхожда от предварителни археологически проучвания...“. След провеждането на теренно археологическо проучване за издирване на археологически обекти в рамките на сервитута на електропровода ще може със сигурност да се определи кои от известните обекти са застрашени от бъдещото строителство и дали и неизвестни досега не попадат в рисковата зона. Като резултат от провеждането на такива изследвания ще получи информация за всички налични археологически обекти, структури и находки на проучената територия с точна локализация, граници, хронологическа и видова определеност. Ще бъде изготвена оценка на степента на застрашеност за всеки археологически обект и ще бъдат определени на конкретни мерки за неговото опазване.	Преди строителните дейности	Установяване реалния брой на намиращите се в района на ИТТ обекти и тяхното опазване.
<u>Здравен риск. Вредни физични фактори.</u>			
50.	Работниците да бъдат осигурени с необходимите лични предпазни средства и обучени за правилното им използване за съответните работни места.	Строителство	Намаляване отрицателното въздействие върху хората.
51.	Да не се допускат външни лица на обекта при извършване на	Строителство	Опазване здравето на

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	строителните и ремонтните дейности.		работниците и населението.
52.	Товарният транспорт, обслужващ строителството на пътя, да спазва ограничена до 30 км/ч скорост на движение, при преминаване през населени места, като маршрутите му на движение се съгласуват със съответните кметства.	Строителство	Ограничаване на шумовото въздействие върху жилищните терени около трасето на преминаване на товарния транспорт.
<u>Повърхностни и подземни води</u>			
53.	Поддържане състоянието на отводнителните системи и пречиствателните съоръжения по протежение на трасето. Контрол върху чистотата на пътното платно.	Експлоатация	Ограничаване на праховите емисии и опазване на водите.
54.	Спазване на нормативните изисквания за експлоатация на пътя при зимни условия.	Експлоатация	Опазване на водни обекти.
55.	Да се спазват нормативните изисквания за експлоатация по отношение използване на материали за зимно поддържане на проходимостта на пътя - сол и луга.	Експлоатация	Опазване на водните обекти.
56.	Спазване на изискванията залегнали в разрешителните за заустване на отпадъчни води.	Експлоатация	Опазване на водните обекти.
57.	Да се уведомят своевременно компетентните органи при възникнали аварии с разливи на гориво-смазочни материали или други химични вещества.	Експлоатация	Опазване на повърхностните и подземни води от замърсяване.
<u>Отпадъци и опасни вещества</u>			
58.	Биоразградимите отпадъци от окастрянето на дървета, храсти и др., да се предават на лица, които притежават документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците за извършване на дейности с отпадъци, с което да се гарантира последващото им третиране и оползотворяване.	Експлоатация	Екологосъобразно управление на отпадъците.
59.	При доставяне на смазочните масла и смеси да се изисква	Експлоатация	Екологосъобразно управление на

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

	Информационен лист за безопасност, както и Анализно свидетелство на дизеловото гориво.		опасните вещества. Изпълнение на REACH регламента относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали.
<u>Биологично разнообразие</u>			
60.	По време на експлоатацията дефрагментационните съоръжения да се поддържат в изправност. Мерките да са съобразени с оптималните местообитания на земноводните и влечугите, лалугерите и др. уязвими видове в ЗЗ „Остров“.	Експлоатация	Смекчаване на въздействието от фрагментацията и бариерния ефект за земноводни и влечуги, вкл. и такива, предмет на опазване в ЗЗ
61.	Периодично почистване от постепенното проникване на рудерални видове в района.	Експлоатация	Предпазване на терените в зоната на ИП от рудерална и синантропна инвазия.
<u>Биологично разнообразие</u>			
62.	В изготвянето на плана за закриване и рекултивация да участват еколози, биолози, лесовъди и ландшафтни архитекти, които да проектират оптимална техническа и биологична рекултивация, съгласно изискванията на българското и европейско законодателство и най добрите световни практики.	Закриване и рекултивация	Възстановяване на характерни елементи на флората, растителността и местообитанията в съответните геоботанически райони.
<u>Отпадъци и опасни вещества</u>			
63.	Сключване на договори с фирми, притежаващи разрешително по чл. 35 на ЗУО за транспортиране и обезвреждане на отпадъците, а за отпадъците от метали – по чл. 67 на ЗУО.	Строителство Експлоатация Закриване и рекултивация	Екологосъобразно управление на отпадъците.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“*

64.	Разработване на Инструкции за събиране на битовите и хранителни отпадъци, с цел недопускане на нерегламентирано изхвърляне.	Строителство Експлоатация Закриване и рекултивация	Екологосъобразно управление на отпадъците.
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	--------------------------------------------

15. СТАНОВИЩА И МНЕНИЯ

Във връзка с реализация на инвестиционното предложение Възложителят е провел консултации със следните специализирани ведомства и органи на местната власт:

- **Компетентен орган:**
 - Министерство на околната среда и водите
- **Други специализирани ведомства:**
 - Министерство на здравеопазването;
 - Министерство на регионалното развитие и благоустройство;
 - Министерство на енергетиката;
 - Министерство на здравеопазването;
 - Министерство на земеделието, храните и горите;
 - Изпълнителна агенция по околна среда;
 - РИОСВ - Враца;
 - Басейнова дирекция за управление на водите в Дунавски район с център гр. Плевен;
 - РЗИ - гр. Враца;
 - Националният институт за недвижимо културно наследство;
 - Исторически музей - град Оряхово;
 - Напоителни системи ЕАД - клон Мизия;
 - ВиК ООД - Враца;
 - ЧЕЗ-България ЕАД;
 - Тпроучване и добив на нефт и газ - АД;
 - Астра-Ф ЕООД;
 - Мизия Ойл Енд Газ (България) ЕООД;
 - „Геозащита Плевен“ ЕООД.

- Допълнителни консултации (във връзка с Идеен проект) са проведени с „Напоителни системи“ ЕАД - Централно управление.

- **Засегнатата общественост**

- Община Оряхово;
- Кметство с. Лесковец;
- Кметство с. Селановци.

До настоящия момент са получени становища, препоръки или необходими действия при изготвянето на ДОВОС и при реализация на инвестиционното предложение от следните заинтересовани специализирани ведомства:

- **Министерство на околната среда и водите** - Изх. № ОВОС-38/15.12.2017 г.
- **Министерство на околната среда и водите, вкл. приложено становище от Басейнова дирекция „Дунавски район“** - Изх. № на МОСВ ОВОС-38/12.01.2018 г.; Изх. № на БДУВДР - 4650 Плевен/22.12.2017 г.
- **Министерство на енергетиката** - Изх. № Е-12-00-265/02.08.2017 г.
- **Министерство на енергетиката** - Изх. № Е-12-00-265/08.11.2017 г.
- **Министерство на здравеопазването** - Изх. № 12-00-371/07.08.2017 г.
- **Министерство на здравеопазването** - Изх. № 12-00-575/05.01.2018 г.
- **Министерство на земеделието, храните и горите** - Изх. №12-1897/09.08.2017 г.
- **Изпълнителна агенция по околна среда** - Изх. №2243/07.08.2017 г.
- **РИОСВ - Враца** - Изх. № В-1807/02.08.2017 г.
- **Басейнова дирекция „Дунавски район“** - Изх. № 4544/16.08.2017 г.
- **РЗИ - Враца** - Изх. № КД-04-1807/28.07.2017 г.
- **Исторически музей - гр. Оряхово** - Изх. №51/01.09.2017 г.
- **Напоителни системи ЕАД - клон Мизия** - Изх. № 1409/09.08.2017 г.
- **ВиК ООД - Враца** - Изх. №075067/10.08.2017 г.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

- **Проучване и добив на нефт и газ АД** - Изх. № 53-00-468/07.08.2017 г.
- **„Астра – Ф“ АД** - Изх. №2017-3/09.08.2017 г.
- **Кметство с. Лесковец** - Изх. № 29/10.08.2017 г.
- **Кметство с. Селановци** - Изх. №69-00-77(1)/08.08.2017 г.
- **ЧЕЗ „Разпределение България“ АД** - Изх. №CD-DOC-8009-1/28.07.2017 г.
- **ЧЕЗ „Разпределение България“ АД** - Изх. №1202673627/01.09.2017 г.
- **„Геозащита Плевен“ ЕООД** - 18/09.02.2018 г.
- **Напоителни системи ЕАД – Централно управление** - Изх. № АД-12-26-1#2/17.07.2019 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ДОВОС обхваща всички етапи на реализация на инвестиционно предложение за „Път II-11 „Мизия - Оряхово - Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“ - проектиране, строителство, експлоатация, закриване и рекултивация.

Подробно и равностойно са разгледани и алтернативи за реализиране на ИТТ, вкл. „нулева алтернатива“. Направен е мотивиран избор на вариант за трасе, като са взети в предвид технологичните възможности за реализиране на ИТТ, както и въздействията върху околната среда, биологичното разнообразие и здравето на хората.

Приложеният към ДОВОС Доклад за оценка на съвместимостта също потвърждава липсата на значимо въздействие върху предмета и целите на опазване на ЗЗ и потвърждава заключенията на ДОВОС, вкл. избор на вариант 2 на трасе за реализиране на ИТТ.

В ДОВОС са отразени всички предоставени становища, както и мотивите за приетите и неприетите бележки.

При положение, че при реализирането на ИТТ се спазят препоръчаните в ДОВОС и ДОСВ мерки и се спазят нормативните изисквания, въздействието върху околната среда ще бъде краткотрайно и ограничено.

Не се очаква трансгранично въздействие.

*Нетехническо резюме на ДОВОС на инвестиционно предложение
„Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км
8+770,00“*

На база на анализа и оценката на инвестиционно предложение за „Път II-11 „Мизия – Оряхово – Крушовене“ - Обход на град Оряхово“ от км 0+000 до км 8+770,00“, проведените изследвания, проучвания и консултации, както и направената прогнозна оценка за въздействието на обекта върху компонентите на околната среда и факторите, които ѝ въздействат, авторският колектив на Доклада за ОВОС препоръчва на Висшия Експертен екологичен съвет към МОСВ да предприше изпълнението на мерките и препоръките, направени в Доклада и да одобри реализацията на инвестиционното предложение на АПИ по предпочетената алтернатива за реализация на ИП - вариант на трасе 2.