



## РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

#### РЕШЕНИЕ № <sup>6</sup>..... - ПР/2020 г.

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

На основание чл. 93, ал. 1, т. 1, ал. 2, т. 4 и ал. 5 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС) и въз основа на представена от възложителя писмена документация по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС, допълнителна информация, както и получени становища от Министерство на здравеопазването, Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“

#### РЕШИХ

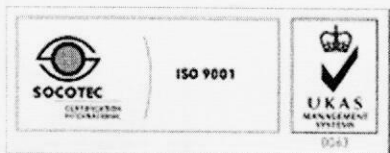
да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение за „Път II-56, Пътен възел „Скобелева майка“ – път II-86 (югоизточен обход на Пловдив) привеждане на проектен габарит Г10.50 към габарит Г20 на участъка от км 98+000 до км 102+820, включително и участък от км 97+900 до км 98+000 основен ремонт“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

**възложител:** Агенция „Пътна инфраструктура“  
**седалище:** гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

#### Кратко описание на инвестиционното предложение:

Предмет на инвестиционното предложение (ИП) е участъкът от Път II-56, Пътен възел „Скобелева майка“ – път II-86 (югоизточен обход на Пловдив) за привеждане на проектен габарит Г10.50 към габарит Г20 на участъка от км 98+000 до км 102+820 с дължина 4.820 км, включително и участък от км 97+900 до км 98+000 за основен ремонт, с дължина 0.100 км. Общата дължина на трасето е 4.920 км.

Въз основа на техническо задание за проектиране от 2007 г. е изработен технически проект, който е разделен на два етапа. През 2007 г. е изработен проект – I-ви етап от



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



цялостната разработка, включващ п.в. „Скобелева майка“ и пътната част до общинския път „Пловдив – Ягодово“ (км 98+200), а през 2008 г. е изработен – II-ри етап за участъка от общински път „Пловдив – Ягодово“ до пресичането с път II-86 „Пловдив - Асеновград – Смолян“ с габарит 7.50/10.50 м.

Началото на трасето е при км 98+000 и се явява естествено продължение на трасето от първия етап. Ситуационно е разположено почти успоредно на ж.п. линията на минимално разстояние с оглед осигуряване на отводняването им с общ окоп. Използвани са три криви с радиуси  $R=5000$  м,  $R=3000$  м и  $R=5000$  м. Следва дълга права, посредством която се пресича ж.п. линията Пловдив - Свиленград. Приближавайки пътя II-86 при км 102+889.95, посредством лява крива с  $R=200$  м се зауства в оста на кръговото движение.

*Директно трасе II-56 п.в. Скобелева майка - път II-86 от км 98+000 до км 102+820:*

Пътят е проектиран с габарит Г 20 и е със следните елементи: разделителна ивица - 2.00 м; водещи ивици –  $2 \times 0.25$  м; ленти за движение –  $2 \times 3.50$  м; банкет –  $2 \times 1.50$  м.

За участъка от км 101+720 до км 102+520, където надлъжните наклони са 3.34% и 2.97% в района на ж.п. надлеза са приложени напречни наклони на пътната настилка от 2.5%. За останалата част от трасето от км 98+020 до км 102+705.070 поради изключително равнинния терен, а от там и много малките надлъжни наклони, е приложен напречен наклон – 3%.

От км 97+980 до км 98+440 трасето на пътя е в непосредствена близост с ж.п. линията „Пловдив-Бургас“. Предвижда се ширината на дясното платно да се намали с 0.5 м. По този начин ще се изпълни изискването за отстояние от външен ръб банкет до глава релса от минимум 6.00 м.

Заложено е отводняването на пътя да се извършва чрез напречните и надлъжните наклони и новопроектирани облицовани окопи към околния терен.

От км 98+000 до км 98+580, поради близкото разположение между пътя и ж.п. линията в дясно е предвиден нов общ отводнителен окоп, който ще бъде изпълнен с излят на място бетон и ще замести сега съществуващия на отделни места ж.п. окоп, а до км 101+100 след който ж.п. линията се отдалечава от трасето на обходния път, окопът ще бъде трапецовиден монолитно изпълнен. Облицовани окопи са предвидени и за останалите участъци от пътя до кръговото кръстовище. Поради изключително равнинния характер на терена е планирано, там където е невъзможно извеждането им към околния терен, те да се заустят в изпарителни басейни при км 102+180 в ляво и при км 102+160 в дясно. Проектирани са и два поповни кладенеца при км 98+460 и при км 99+120 – в ляво.

При насипи по-големи от 3 м, откосите ще се защитават с бетонови бордюри 8/16 и чрез бетонови каскадни улеи дъждовните води ще се довеждат до околния терен.

От км 98+000 до км 98+180 от ляво, поради граничещите имоти със сменено предназначение са проектирани 5 бр. напречни отводнявания, които извеждат повърхностните води към новопроектирания общ окоп между пътя и ж.п. линията. При км 102+740 и при км 102+780 са проектирани 2 бр. напречни отводнявания, които да отвеждат повърхностните води насочени към разделителната ивица в кривата извън пътното тяло.

*Правоъгълни водостоци на Главен отводнителен колектор (ГОК) „Марковски колектор“:*

Обходният път пресича открития отводнителен канал „Марковски колектор“ при км 99+600 и при км 101+405. Ситуационно пътят е в права. Максималното водно количество на канала възлиза на  $18 \text{ м}^3/\text{сек}$ .

*Правоъгълен водосток при км 99+600, отвор  $L = 4$  м:*

С оглед подобряване на неблагоприятната ситуация на ГОК „Марковски колектор“ при минимално засягане на обработваеми земи, се предвижда коригиране на канала и косо пресичане между обходния път и канала.

*Правоъгълен водосток при км 101+405, отвор  $L = 4$  м:*

Обходният път и ГОК „Марковски колектор“ се пресичат под ъгъл, като на мястото на пресичане пътят и каналът са в ситуационни прави. Водостокът е проектиран при запазване на ситуацията и нивелетата на съществуващия отводнителен канал.

Новопроектираните пречиствателни съоръжения/каломаслоуловители са свързани с пречистване на падналите дъждовни води, *примесени с минимални количества нефтопродукти* (капки от масло или бензин), които биха попаднали върху пътното платно. С реализация на пречиствателните съоръжения (каломаслоуловители) няма да се допусне попадане на замърсители в подземното водно тяло, чието статично ниво е на дълбочина 2.40 - 2.80 м, които биха могли да окажат негативни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

За ИП са проектирани следните отводнителни съоръжения: тръбен водосток Ø100 при км 98+460, тръбен водосток Ø100 при км 99+120, правоъгълен водосток L=4 м (ГОК Марковски колектор) при км 99+600, който се явява продължение на съществуващ ж.п. водосток L=3 м, тръбен водосток Ø100 при км 100+280, правоъгълен водосток L= 4 м (ГОК Марковски колектор) при км 101+410, изпарителни басейни при км 102+184 в ляво и при км 102+160 – в дясно.

Поради изключително равнинния характер на терена, проектната разработка предвижда заустване на част от дъждовните води след пречистване (в каломаслоуловители) в попивни кладенци при км 98+460 и км 99+120 и в изпарителни басейни при км 102+184 в ляво и при км 102+160 в дясно.

#### *Пътни принадлежности:*

В участъка от км 98+000 до км 101+060 в дясно е предвидена единична предпазна ограда поради близко разположената ж.п. линия „Пловдив-Бургас“.

По цялата дължина на директното трасе е предложена предпазна ограда в разделителната ивица, която да предпазва двата срещуположни транспортни потока от пътно-транспортни произшествия.

От км 100+788 до км 100+808 е предвидено разделителната ивица да се изпълни с асфалтобетонена настилка, а предпазната ограда ще бъде с ръчно разглобяеми секции и стълбчета, набити в гилзи. Това осигурява възможност за преминаване от едното в другото платно в случай на авария или ремонтни работи.

#### *Големи съоръжения:*

##### *Надлез над ж.п. линия при км 102+115.02*

Пресичането на ж.п. линията „Пловдив-Свиленград“ при км 102+115.02 е предвидено да стане посредством пет отворен надлез над ж.п. линията.

Съоръжението над ж.п. линията „Пловдив-Димитровград (Асеновград)“ е проектирано като 5-отворно с обща дължина 86.02 м, при единични осеви отвори 16.55+3x17.10+16.55 м.

#### ***Инвестиционното предложение засяга следните съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства:***

- Главен отводнителен колектор „Марковски колектор“ - пресича пътя при км 99+600 и при км 101+405. Разработени са трасета за преминаването му през пътя с правоъгълни водостоци L = 4 м.

- *Електропроводи:* ел. провод „Ландос – Скутаре“ 110 kv при км 98+015; ел. провод „Цветаров – Халачев“ 110 kv при км 98+160; ел. провод „Цветаров – Халачев“ 110 kv при км 100+226; ел. провод „Тракия“ 220 kv при км 101+150; ел. провод „Румелия“ 220 kv при км 101+608; ел. провод „Болярино“ 220 kv при км 101+648; ел. провод „Вежен“ 400 kv при км 101+705; ел. провод 20 kv при км 102+754.

- От км 98+000 до км 98+600 пътят се намира в близост до ж.п. линията „Пловдив-Бургас“. Предложени са реконструкции на контактната мрежа. Там, където е необходимо стълбовете от контактната мрежа ще се обезопасяват с „L“ образна подпорна стена с дължина 5 м така, че общият окоп остава между тях, а именно стълбове №№ 57, 59, 61, 65 и 67.

При км 98+800 трасето на пътя преминава в непосредствена близост до трафопост, като за защитата му от пътния насип е проектирана подпорна стена с дължина 8 м.

- При км 102+680 под пътя преминава газопровод, като е предвидено обезопасяването му с обсадна тръба.

- ТТ кабели и оптични кабели.
- При км 98+080 на дълбочина повече от 4 м под трасето на пътя преминава канализационен колектор. Ревизионна шахта се намира след пътния окоп. Не се налага изместване.

Инвестиционното предложение попада в обхвата на т. 10, буква „д“ от Приложение № 2 на ЗООС и на основание чл. 93, ал. 1, т. 1 от ЗООС подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

С Решение № 675/14.11.2019 г. Министерският съвет обявява Републикански път II-56 „Брезово – Пловдив – Път II-86“, от км 90+000 до км 102+820, за обект с национално значение и за национален обект.

Съгласно разпоредбите на чл. 31, ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за ОС* инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа *Натура 2000*.

При извършената проверка относно местоположението на ИП спрямо защитени територии и зони се установи, че територията, предмет на ИП не попада в границите на защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии* (ЗЗТ), както и в границите на защитени зони от екологична мрежа *Натура 2000* по смисъла на ЗБР. След анализ на представената информация за ИП и на основание чл. 40, ал. 3 от *Наредбата за ОС*, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, включително птици, предмет на опазване в близко разположените защитени зони от екологичната мрежа „*Натура 2000*“.

## МОТИВИ:

**I. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем; взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; използване на природни ресурси, земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие; генериране на отпадъци; замърсяване и вредно въздействие; риск от големи аварии и/или бедствия; рисковете за човешкото здраве:**

1. Целта на предложението е да се увеличи пропускателната способност на югоизточния обходен път на гр. Пловдив, който след изграждането си ще изведе от чертите на града транзитния поток, идващ от автомагистрала „Тракия“ и Свиленград към път II-86 „Асеновград-Смолян“ и ще разреши един дългогодишен транспортен проблем за региона на гр. Пловдив.

2. Основните строителни процеси, които ще се изпълняват при изграждането на пътния участък са: отнемане на хумуса; изкопни работи – земни; насипни работи – пътна основа от натрошен камък; асфалтови работи; отводнителни работи – дренажни тръби, бетон за заустване на дренажи, подложен бетон, арматура, облицовки на окопи, сглобяеми елементи; големи съоръжения – надлез; малки съоръжения – водостоци, подпорни стени от армонасипи, бетон за съоръжения; реконструкция на инженерни мрежи; биологична рекултивация на откоси; ландшафтно оформление; сигнализация и маркировка.

3. Реализацията на предложението е свързана с изграждане и въвеждане в експлоатация на нова пътна инфраструктура – югоизточен обход на гр. Пловдив, с обща дължина 4.920 км.

4. Достъпът до строителните участъци ще се осъществява по съществуващи републикански, общински и полски пътища, по които ще се транспортират материалите, необходими за строителството на пътния участък.

5. По време на строителството ще се използва ограничено водно количество, 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.

6. В периода на строителството на югоизточния обход на гр. Пловдив, строителство на прилежащите на пътния участък съоръжения, и реконструкции на съоръжения на други ведомства, не се предвижда използване на опасни химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана. При строителството на пътя, не се предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки.

7. По време на изграждане на пътното трасе и строително-монтажните дейности на пътя и съоръженията на югоизточния обход на гр. Пловдив ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителни площадки, изпълнение на изкопни дейности, строителство на пътното тяло, строителство на пътни съоръжения (подпорни стени, парапети, надлез, водостоци и др.), реконструкции на инженерни мрежи на други ведомства, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на транспортна, пътнo-строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

8. Изработен е акустичен проект, който има за цел да намали и предотврати негативното въздействие от транспортния шум от бъдещия обходен път в посока ж.к. „Тракия“. Проектът определя параметрите на шумозащитното съоръжение при съществуващия трафик по ул. „Цар Симеон“. След въвеждане в експлоатация на югоизточния обход трафикът по ул. „Цар Симеон“ ще бъде значително редуциран, което повишава ефекта на определеното шумозащитно съоръжение. Не се очаква кумулативен ефект с други съществуващи и/или одобрени ИП, като: Изграждане на разпределителен и присъединителни тръбопроводи за топлоснабдяване на обекти; Разширение на съществуваща площадка за събиране и разкомплектоване на излезли от употреба моторни превозни средства; Изграждане на водовземно съоръжение (сондаж) за паркова площ в ж.к. Тракия на гр. Пловдив; Преустройство на обект „Спортен комплекс – покрит колодрум (незавършен в груб строеж обект) в „Многофункционална спортна зала с паркинг“ и др.

9. Предвижда се част от дъждовното количество попаднало върху пътното платно и в границите на пътя (откоси, разделителна ивица и т.н.) да се отвеждат към два броя изпарители, разположени на км 102+184 в ляво и при км 102+160 в дясно. Предлага се и пречистването на водите с каломаслоуловители, избрани на базата на направените хидравлични изчисления: за км 102+184 в ляво е определен Сепаратор, с възможност да пречиства водно количество от 100 l/s и съответно за км 102+160 в дясно е определен сепаратор с пречистване на водно количество от 50 l/s. Не се предвижда заустване на води от изпарителните басейни в повърхностни водни обекти.

10. По време на инженерно-геоложкото картиране за целите на проектирането на ИП не са установени свлачищни и срутищни процеси, включително и в близост до основите и подстъпите на основното съоръжение надлез над жп линията „Пловдив-Димитровград (Асеновград)“ при км 102+115.02.

**II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване; относителното изобилие, достъпност, качеството и възстановителна способност на природните богатства; абсорбиционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околна среда; планински и горски райони; защитени със закон територии; засегнати елементи от Националната екологична мрежа; територии, свързани с инвестиционното предложение, в които нормите за качество на околната среда са нарушени или се смята, че съществува такава вероятност; гъстонаселени райони; ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност; територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита:**

1. Участъкът засяга землищата на: гр. Пловдив, община Пловдив; с. Ягодово и с. Брестник, община Родопи.

1.1. Общо се засягат 76 имота с обща площ 1701,68 дка. Общата засегната площ от имотите е 160,271 дка. Общата площ за промяна на предназначението е 118,312 дка. Засегнатите площи (160,27 дка), съгласно вида на територията по предназначение са както следва: земеделска територия (предимно ниви III категория на земята при неполивни условия) – 118,276 дка; урбанизирана територия – 2,189 дка; урбанизирана, за друг вид застрояване – 3,817 дка; територия, заета от води и водни обекти – 2,521 дка; територия на транспорта – 33,468 дка;

1.2. Ще бъдат засегнати имоти от защита на ел. кабели при км 98+042 и при км 98+796 и защита на оптични и телефонни кабели – общо 3 имота със засегната площ от 0,009 дка и площ за отчуждения 0,004 дка – земеделска територия;

1.3. Имотите, засегнати от реконструкцията на ЕЛ-110КВ при км 100+226, ЕЛ-220КВ при км 101+150 и ЕЛ-20КВ при км 102+754, землище на с. Брестник са с обща площ от 16.757 дка. Площта подлежаща на постоянно отчуждение от тях е 0,118 дка. Видът на територията е земеделска – ниви IV категория при неполивни условия.

2. Разстоянията до населените места и други обекти, разположени в близост до разглежданият участък са както следва: при км 97+940 – жилищни блокове на 135 м на запад; от км 98+000 до км 98+300 – промишлена зона, автокъща, автомивка и ПСОВ в непосредствена близост на изток; км 98+100 – жилищни блокове на 135 м на запад; от км 98+260 до км 98+450 – жилищни блокове от 80 до 110 м на запад; при км 98+400 – учебно опитна база и оранжерии на 15-30 м на изток; при км 98+560 – жилищни блокове на 75 м на запад; при км 98+650 – жилищни блокове на 90 м на запад; при км 98+700 – жилищен блок на 67 м на запад; при км 99+000 – жп гара „Тракия“ на 40 м на запад; при км 99+010 – ресторант на 90 м на запад; от км 99+050 до км 99+450 – жилищни блокове от 170 до 180 м на запад; км 99+400 – строителен хипермаркет на 60 м на запад; при км 99+400 – училище на 685 м на запад; при км 99+500 – спортна площадка на 600 м на запад; при км 100+400 – индустриална зона „Тракия“ на 470 м на запад; при км 101+800 – конна база на 520 м на запад; при км 102+000 – дом за възрастни хора на 800 м на запад; от км 102+250 до км 102+450 – овчарник от 97 до 140 м на изток; при км 102+500 – автокъща на 215 м на запад.

3. Предвид извършената преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, ИП няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания, предмет на опазване в защитените зони от мрежата Natura 2000, тъй като:

3.1. Инвестиционното предложение не е свързано с унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове, тъй като територията, предмет на ИП е извън границите на защитени зони;

3.2. Няма вероятност реализацията на ИП да доведе до прекъсване на биокоридорни връзки, с което да се наруши кохерентността на мрежата Natura 2000;

3.3. Реализацията на ИП не предполага значително безпокойство на видове, предмет на опазване в близко разположени защитени зони, което да доведе до намаляване числеността и плътността на популациите на видове, както и до промяна на тяхната структура;

3.4. Не се очаква генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху близко разположените защитени зони;

3.5. Не се очаква значително кумулативно отрицателно въздействие върху природните местообитания, местообитанията на видовете и видовете, предмет на опазване в близко разположените защитени зони от реализацията на ИП спрямо одобрените до момента други ИП, планове и програми.

4. Мястото на реализация на югоизточен обход на гр. Пловдив попада в:

4.1. границите на повърхностно водно тяло с код BG3MA500R217 – „Река Марица от р. Въча до р. Чепеларска, ГК-2, 4, 5 и 6, и Марковски колектор“.

4.2. чувствителна зона по чл. 119а, ал. 1, т. 3, буква „б“ от *Закона за водите (ЗВ)*, описана в раздел 3, на Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на Източнобеломорски район 2016-2021 г.

4.3. в рамките на подземно водно тяло с код BG3G000000Q013 – Порови води в Кватернер – Горнотракийска низина“ и разположено под него подземно водно тяло с код BG3G000000NQ018 – „Порови води в Неоген – Кватернер – Пазарджик – Пловдивския район“. В подземните водни тела има определени зони за защита на водите по чл. 119а, ал. 1, т. 3а от *Закона за водите*. Площта на ИП попада в уязвима зона за защита на водите включена в Раздел 3, точка 3.3.1 от ПУРБ на Източнобеломорски район.

5. Районът на ИП не засяга санитарно-охранителни зони около водоизточници предназначени за питейно-битово водоснабдяване.

6. Предложението се намира извън определените райони със значителен потенциален риск от наводнения в Източнобеломорски район.

7. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (с изх. № ПУ-01-444(1)/05.07.2019 г.), по смисъла на чл. 4а от *Наредбата за ОВОС*, ИП е **допустимо** от гледна точка на ПУРБ на Източнобеломорски район и постигане на целите на околната среда, при спазване на условия, постановени с настоящия административен акт.

7.1. Мотивираната оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми е, че с оглед на вида и размера на ИП и при спазване на предложени условия, не се очаква значимо въздействие от реализиране на ИП върху водите и водните екосистеми.

8. Предвид проведени консултации, на основание чл. 7, ал. 2, т. 4 *Наредбата за ОВОС* с Националния институт за недвижимо културно наследство е постъпило становище с вх. № ОВОС-9/17.06.2020 г. на МОСВ, съгласно което проектното трасе ще премине през територията на два археологически обекта:

8.1. селище от Ранната желязна епоха, Античността и Османския период в м. „Лаута“ с площ 275 дка. Територията му е пресечена от трасето на път II-56 в продължение на около 940 м в участъка между км 99+630 и км 100+5702;

8.2. селище от Ранната бронзова епоха, Късната желязна епоха, Късната античност и Средновековието на границата на землищата на с. Брестник, м. „Скендера“ и с. Крумово, м. Зад „Кюнка“ с площ около 400 дка. Територията му е пресечена от трасето на път II-56 в продължение на около 975 м в участъка, разположен приблизително между км 101+325 и км 102+300.

8.3. В близост са регистрирани още два значими археологически паметници, които няма да бъдат застрашени от изграждането на пътя.

9. С осъществяването на ИП не се очаква да се промени основния тип ландшафт. ИП няма да предизвика съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

10. Не се засягат мочурища, крайречни участъци, речни устия. ИП не засяга и територии на крайбрежни зони и морската околна среда.

11. В близост до разглежданите пътни участъци не се намират предприятия и/или съоръжения, класифицирани с нисък или висок риск от авария.

**III. Тип и характеристика на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието; естество на въздействието; трансграничен характер на въздействието; интензивност и комплексност на въздействието; вероятност за въздействие; очаквано настъпване, продължителност, честота и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:**

1. Съгласно становище на Министерство на здравеопазването (с изх. № ИП-00-2/18.09.2020 г.) по чл. 7, ал. 2, т. 2 от *Наредбата за ОВОС*, по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, осъществяването на ИП може да се извърши и без изготвяне на доклад за ОВОС само при изпълнение на условия заложиени в настоящия административен акт. Също така се посочва, че:

- според приложения допълнително разработен акустичен проект, при изпълнение на предвидените в него шумозащитни мерки – изграждане на шумозащитни прегради с определените в проекта параметри и местоположение е възможно ефективно редуциране на нивата на шум очаквани от кумулативното въздействие при едновременната експлоатация на новия околовръстен път и разположените непосредствено до него железопътната линия и обиколната улица на кв. „Тракия“ – ул. „Цар Симеон“;

- предоставената допълнителна информация относно наличие към 2040 г. на зони с възможното замърсяване на атмосферния въздух с азотни окиси над допустимата средногодишна норма за опазване на човешкото здраве, които не засягат жилищни зони, но е възможно да засегнат територия на учебно-опитна база с оранжерии към Агротехническият университет гр. Пловдив, независимо, че функцията на този обект не предполага в него да има постоянно през цялото денонощие присъствие на хора, поради това, че се касае за вид учебно заведение, обект подлежат на здравна защита, е необходимо при необходимост да се предприемат съответните технически мерки за недопускане надвишаването на нормите за замърсяване на атмосферния въздух независимо дали са краткосрочни (средночасови или средноденонощни) или дългосрочни (средногодишни).

2. Използването на методиката за дисперсионно моделиране на емисиите от подвижни източници (софтуерен продукт TRAFFIC ORACLE) е регламентирано в т.2 на Раздел V на Приложение № 11 на Наредба № 12 от 15.07.2010 г. за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух. Същевременно в т.3 на същия раздел изрично е посочено, че могат да бъдат използвани и други подходящи методики, утвърдени в световната практика. В тази връзка в допълнително предоставената информация са представени резултати от моделирането, извършено с AERMOD (Breeze AERMOD) на американската агенция по околна среда EPA, показващо по-ниски стойности от средногодишната норма за опазване на човешкото здраве от  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$  по показател азотни оксиди (NOx) по трасето на пътя в участъка покрай учебно-опитната база и оранжерии на Аграрен университет Пловдив.

3. По време на строителството по отношение на атмосферния въздух въздействието е пряко, отрицателно; със средна степен на въздействие с локален мащаб, с малък териториален обхват. Продължителността на въздействието е краткотрайно; временно и обратимо. По време на експлоатацията видът на въздействието върху атмосферния въздух е пряко и косвено, положително; с ниска степен на въздействие; с локален мащаб, с малък териториален обхват, като кумулативният ефект с трафика по ул. „Цар Симеон“ е незначителен.

4. Предвид новопроектираните пречиствателни съоръжения, чрез които няма да се допусне попадане на замърсители в подземното водно тяло, по време на експлоатация, не се очакват отрицателни въздействия след реализацията им.

5. При условие, че съоръженията за пречистване на попадналите върху пътното платно дъждовни води се поддържат в оптимален технологичен режим и се извършва редовен оглед на каломаслоуловителите и почистването им при необходимост, няма да се допусне попадане на замърсители в подземното водно тяло.

6. Въздействието върху земните недра по време на строителството ще бъде незначително, предвид, че трасето е изключително в условията на насип. Не се очаква въздействие върху земните недра по време на експлоатация на пътя. Не се очаква реконструкциите на съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства – водопроводи, електропроводи, напоителни канали, оптична кабелна мрежа, и т.н., да окажат негативно въздействие върху земните недра, както по време на строителството, така и по време на експлоатацията.

7. Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и с ниска до средна степен на въздействие. По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, обратимо, дългосрочно,



непрекъснато, с локален обхват и с незначителна степен на въздействие след изграждане на шумозащитно съоръжение/екран.

8. Въздействието върху материалните активи като цяло ще бъде положително и дълготрайно, предвид изграждане на нова качествена пътната инфраструктура в района.

9. Въздействието на фактор отпадъци по време на строителството ще бъде пряко или косвено, отрицателно; с ниска степен; с локален мащаб, с малък териториален обхват (мястото на предварително съхранение до предаването им за последващо третиране, за местата на домуване на машини и хора). Продължителност на въздействието ще бъде краткосрочно (за периода на строителство), периодично/временно и обратимо. По време на експлоатацията, въздействието е пряко и косвено, отрицателно; с ниска степен на въздействие; с малък териториален обхват. Продължителност на въздействието е определено като постоянно и обратимо. Не се очакват кумулативни въздействия, както по време на строителството, така и по време на експлоатацията на пътя.

10. Очакваните отрицателни въздействия по време на строителството са незначителни, с ограничен пространствен обхват – в рамките на строителните площи и в непосредствена близост до тях.

11. Предвид местоположението, параметрите и характера на предвидените дейности, реализирането на ИП не е свързано с трансгранично въздействие.

#### **IV. Обществен интерес към инвестиционното предложение:**

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от *Наредбата за ОВОС*, възложителят и компетентният орган (РИОСВ-Пловдив до Решение № 675/14.11.2019 г. на Министерския съвет) са обявили инвестиционното предложение.

2. В изпълнение на чл. 6, ал. 9 от *Наредбата за ОВОС* е осигурен обществен достъп до информацията по Приложение № 2 към чл. 6, ал. 9 от *Наредбата за ОВОС*, както следва:

2.1. от компетентния орган, чрез интернет страницата на Министерство на околната среда и водите (МОСВ);

2.2. от населените места – община Пловдив, район Тракия и район Източен на община Пловдив, община Родопи, кметство с. Ягодово и кметство с. Брестник (община Родопи), на чиято територия ще се реализира ИП.

3. С писма, изпратени до МОСВ, общините, районите и кметствата уведомяват, че информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е поставена на общественодостъпно място, за достъпа до информацията за най-малко 14 дни с цел изразяване на становища от заинтересовани лица, като в резултат не са постъпили становища, възражения и мнения.

4. Към момента на изготвяне на настоящото решение в МОСВ не са постъпвали жалби, възражения и становища срещу реализирането на предложението.

#### **ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ И МЕРКИ:**

1. Предвидените шумозащитни мерки съгласно представения допълнен акустичен проект да бъдат осъществени преди въвеждане на обекта в експлоатацията. След въвеждането на пътя в експлоатация да се извършат ежегодни измервания, оценяващи ефективността на шумозащитните прегради и при необходимост да се предвидят допълнителни мерки за шумозащита както при източници на шум, така и при обектите, подлежащи на здравна защита, подложени на наднормено шумово въздействие.
2. Да се извършва периодично измерване на нивата на азотни диоксиди и при необходимост да се предвидят съответни допълнителни технически решения за недопускане надвишаването на нормите за опазване на човешко здраве в района на учебно-опитната база към Агротехническият университет гр. Пловдив.

3. За ограничаване на шумовото въздействие, да се предвиди използване на съвременна техника, в съответствие с изискванията за машини и съоръжения, които работят на открито и излъчват шум във въздуха, и се контролира режима на работа на използваната строителна техника.
4. В случай на аварии да се осигурят водопълтни резервоари с достатъчен обем, които да поемат и съхраняват при евентуални разливи горими, взривоопасни или токсични течности по пътното платно, преди същите да постъпят в попивните кладенци.
5. Да не се допуска замърсяване на подземното и повърхностно водно тяло от дейностите по реализиране и експлоатация на ИП.
6. Изграждането на водосточите на местата на пресичане на „Марковски колектор“, да се извърши след издаване на разрешително за повърхностен воден обект, съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от ЗВ.
7. Преди реализацията на ИП, да бъде проведено пълно спасително археологическо проучване на горечитираните два археологически обекта, в участъците между км 99+630 и км 100+5702; км 101+325 и км 102+300 от проектното трасе и сервитутната зона, съгласно изискванията на чл. 161, ал. 1 и чл. 148, ал. 5 от *Закона за културното наследство*.
8. Доставките на химични вещества и смеси да бъдат придружени с Информационни листове за безопасност (ИЛБ), които да бъдат изготвени в съответствие с Приложение I (II) от Регламент (ЕС) 453/2010г. и Регламент (ЕС) 2015/830 и да бъдат на български език. Преди и по време на строителството, в случай на дейности по съхранение и употреба на опасни вещества и смеси да се спазват условията, посочени в ИЛБ, както и изискванията на Наредба за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси (обн. ДВ., бр. 43 от 7 юни 2011 г.).
9. Обслужването (поддръжка и ремонт, напр. смяна на масла, акумулаторни батерии, гуми, зареждане с гориво-смазочни материали) на машини и оборудване, на транспортна, монтажна и товарителна/строителна техника да се извършва на специализирани и обезопасени за целта места и ремонтни бази, като не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителната и транспортна техника.
10. Да се предвидят места за съхранение на опасните химични вещества и смеси, които ще се използват по време на строителството на пътя. Същите да отговарят на изискванията за съхранение на опасните химични вещества и смеси.
11. При случай на разлив да се вземат незабавни мерки за неговото локализиране, отстраняване и транспортиране на подходящи депа.

**Настоящото решение се отнася само за конкретното заявено предложение и в посочения му обхват.**

**Настоящото решение за „Път II-56, Пътен възел „Скобелева майка“ – път II-86 (югоизточен обход на Пловдив) привеждане на проектен габарит Г10.50 към габарит Г20 на участъка от км 98+000 до км 102+820, включително и участък от км 97+900 до км 98+000 основен ремонт“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.**

**На основание чл. 93, ал. 7 от ЗООС при промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва своевременно да уведоми МОСВ.**

**Съгласно разпоредбата на чл. 93, ал. 8 от ЗООС, решението губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.**

**На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС, възлагам на директора на РИОСВ – Пловдив и БД „Източнобеломорски**

район“ - гр. Пловдив контрола по изпълнение на поставените условия в настоящото решение.

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

МИНИСТЪР:

Дата: 05.11.2020г.



ЕМИЛ ДИМИТРОВ

"За министър:  
Заместник-министър: *Н. Канзел*  
Заповед за заместване: *РД-905/04.11.2020г*