

**Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за:** *Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“*

**ДОПЪЛНЕНА ИНФОРМАЦИЯ  
ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ОВОС**

**на инвестиционно предложение за**

**„Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен – Нова Загора) – Речица – Кермен – Скалица)“**

*Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда*

**март 2025 г.**

**СЪДЪРЖАНИЕ:**

<b>I. Информация за контакт с възложителя .....</b>	<b>5</b>
<b>I.1. Име, местожителство, гражданство на възложителя - физическо лице, търговско наименование, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице</b>	<b>5</b>
<b>I.2. Пълен пощенски адрес .....</b>	<b>5</b>
<b>I.3. Телефон, факс и e-mail .....</b>	<b>5</b>
<b>I.4. Лице за контакт .....</b>	<b>5</b>
<b>II. Резюме на инвестиционното предложение .....</b>	<b>5</b>
<b>II.1. Характеристики на инвестиционното предложение: .....</b>	<b>5</b>
а) Размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост .....	5
б) Взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения .....	9
в) Използване на природни ресурси по време на строителството и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие .....	9
г) Генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране и отпадъчни води .....	11
д) Замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда .....	19
е) Риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение .....	20
ж) Рисковете за човешкото здраве поради неблагоприятно въздействие върху факторите на жизнената среда по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето .....	22
<b>II.2. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството .....</b>	<b>23</b>
<b>II.3. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества от приложение № 3 към ЗООС .....</b>	<b>24</b>
<b>II.4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура .....</b>	<b>25</b>
<b>II.5. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване .....</b>	<b>28</b>
<b>II.6. Предлагани методи за строителство .....</b>	<b>28</b>
<b>II.7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение .....</b>	<b>28</b>
<b>II.8. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях</b>	<b>29</b>
<b>II.9. Съществуващо земеползване по границите на площадката или трасето на</b>	

инвестиционното предложение .....	30
II.10. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др.; Национална екологична мрежа	31
II.12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение .....	31
III. Местоположение на инвестиционното предложение, което може да окаже отрицателно въздействие върху нестабилните екологични характеристики на географските райони, поради което тези характеристики трябва да се вземат под внимание, и по-конкретно	32
III.1. Съществуващо и одобрено земеползване .....	32
III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия .....	32
III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда .....	32
III.4. Планински и горски райони .....	32
III.5. Защитени със закон територии .....	32
III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа .....	33
III.7. Ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност.	40
III.8. Територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита .....	41
IV. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда, като се вземат предвид вероятните значителни последици за околната среда вследствие на реализацията на инвестиционното предложение .....	41
IV.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве, материалните активи, културното наследство, въздуха, водата, почвата, земните недра, ландшафта, климата, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии .....	41
IV.1.1. Въздействия върху населението и човешкото здраве .....	42
IV.1.2. Въздействия върху материалните активи .....	44
IV.1.3. Въздействия върху културното наследство .....	44
IV.1.4. Въздействия върху въздуха .....	44
IV.1.5. Въздействия върху водите .....	46
IV.1.6. Въздействия върху почвата .....	46
IV.1.8. Въздействия върху ландшафта .....	46
IV.1.9. Въздействия върху климата .....	47
IV.1.10. Въздействия върху биологичното разнообразие и неговите елементи .....	47
IV.2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до инвестиционното предложение .....	49
IV.3. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия .....	62
IV.4. Вид и естество на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно) .....	63
IV.5. Степен и пространствен обхват на въздействието - географски район; засегнато	

население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой на населението, което е вероятно да бъде засегнато, и др.) .....	68
IV.6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието .....	68
IV.7. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието .....	69
IV.8. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения .....	69
IV.9. Възможността за ефективно намаляване на въздействията .....	69
IV.10. Трансграничен характер на въздействието .....	69
IV.11. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с избягване, предотвратяване, намаляване или компенсиране на предполагаемите значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.....	69
V. Обществен интерес към инвестиционното предложение .....	72

## **I.ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ**

***I.1. Име, местожителство, гражданство на възложителя - физическо лице, търговско наименование, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице***

**Възложител - АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ (АПИ)**

**Седалище – гр. София 1606, бул. „Македония“ №3**

**Председател на УС инж. Йордан Вълчев**

***I.2. Пълен пощенски адрес***

гр. София 1606, бул. „Македония“ №3

***I.3. Телефон, факс и e-mail***

**Телефон: 02/9173 268**

**E-mail: n.stoilova@api.bg**

***I.4. Лице за контакт***

д-р Нина Стоилова, началник отдел ОВОС и ОС

## **II.РЕЗЮМЕ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

***II.1. Характеристики на инвестиционното предложение:***

***a) Размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост***

Предмета на инвестиционното предложение е: Изграждане на пътен възел „Кермен“ при АМ „Тракия“ при пресичането на автомагистралното трасе на км 261+408 с републикански път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)- Речица-Кермен-Скалица“ при км 13+492 на третокласния път и цели осигуряване на директна връзка на град Кермен с Автомагистрала „Тракия“. Кермен е град в Централна България, област Сливен, Община Сливен. Градът е разположен в източното подножие на Сърнена Средна гора, на 24 км южно от Сливен. Път III-6601 (О. п. Сливен - Нова Загора) - Николаево - Кермен – Гълъбинци – Межда – Скалица преминава под АМ „Тракия“, като свързва населените места на общини Сливен, Нова Загора и община Ямбол, Тунджа, Хасково.

Пътните връзки ще бъдат с конструкция на настилка като за всички пътни връзки в този участък на АМ „Тракия“, за движение „тежко“. Инвестиционното предложение попада в землището на гр. Кермен, област Сливен.

С писмо с изх. № 24-00-354/09.02.2024 г Агенция „Пътна инфраструктура“ е уведомила РИОСВ – Стара Загора за инвестиционното предложение за обект: *Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п.*

**Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за: Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“**

Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица)“. С писмо № 32-00-36/27.02.2024 г. е дадено предписание да бъде проведена процедура по преценяване на необходимостта от ОВОС.

В рамките на процедурата АПИ уведомява РИОСВ – Стара Загора, че обекта ще бъде причислен към Автомагистрала Тракия, която от своя страна с Решение на Министерски съвет № 250/25.04.2013 АМ Тракия (А – 1) е обявена за път с национално значение и за национален обект.

В изпълнение на разпоредбите на чл. 93, ал.2 т.4. Министърът на околната среда и водите преценява необходимостта от извършване на ОВОС за всеки конкретен случай, съобразно критериите по ал. 4 и се произнася с мотивирано решение за: инвестиционни предложения, техни разширения или изменения, които са определени като обекти с национално значение с акт на Министерския съвет;

В тази връзка РИОСВ – Стара Загора препраща по компетентност уведомлението за обекта в Министерство на околната среда и водите.

Отговор с писмо с вх. № 04-09-60/11.04.2025 г. Министъра на околната среда и водите потвърждава предписанията на РИОСВ – Стара Загора, да бъде проведена процедура по преценяване на необходимостта от ОВОС.

Към момента проектната разработка е на първи междинен етап, представляващ вариантни решения за ситуиране на новите пътни връзки, като същият включва геодезическо заснемане на вече изградената пътна инфраструктура, обследване на съществуващата пътна конструкция в района на бъдещия пътен възел, ситуационно и нивелетно решение на пътните връзки, инженерно-геоложки проучвания, сравнение на вариантите по технически, икономически и екологични показатели, като се отчете бъдещето развитие на разположената в близост индустриална зона на гр. Кермен.

Разработката на първи междинен етап е разгледана и приета на заседание на Експертен технико-икономически съвет (ЕТИС) към АПИ. При извършване на проучвателните работи, част от първи междинен етап, е установено че новият пътен възел засяга защитена зона „Керменски възвишения“ по Natura 2000, включваща съответните ограничителни и забранителни режими по отношение на опазваните в нея местообитания. В резултат на взетите от ЕТИС решения, на възложителя АПИ са предадени преработени два (от първоначално представените четири) варианта за изграждане на нов пътен възел, равностойни и съпоставими помежду си по показателите за сравнение и съобразени с режимите на опазване в защитената зона.

След извършване на сравнение на вариантите по екологични и технико-икономически характеристики, като най-оптимален е определен вариант със следната пътна схема:

Пътна връзка №1 е София-път III-6601, изход от АМ „Тракия“.

Пътна връзка №2 е път III-6601-Бургас, вход към АМ „Тракия“.

Пътна връзка №3 е Бургас - път III-6601, изход от АМ „Тракия“.

Пътна връзка №4 е III-6601 с град София, вход към АМ „Тракия“.

#### **Съществуващо положение**

Трасето на третокласния път е в равнинен до хълмист терен и е с много добро експлоатационно състояние. Габаритът на третокласния път в този участък е Г10.50.

В обхвата на АМ „Тракия“ и третокласен път III-6601 се намира изграден пътен подлез на АМ „Тракия“ с път III-6601 о. п. Сливен – Нова Загора – Николаево – Кермен – Гълъбинци – Межда – Скалица.

АМ „Тракия“ в този участък е с габарит Г29.

Габаритът на АМ „Тракия“ в този участък е построен съгласно НПП 2000 г., но поради наличието на съоръжение и шумозаглушителна стена банкетите са с ширина 1.50 м. В обхвата на магистралата има облицовани окопи, които са в добро състояние – единствено в участъците на извеждането им към облицованите окопи на третокласния път има разместени тръби.

При направеното заснемане е установено, че в ляво по посока на растящия километраж на АМ „Тракия“ има изградена шумозаглушителна стена от км 261+375, а на третокласния път в ляво има триколонно кръстовище за град Кермен тип I, в близост е електропровод 20 kV.

Съществуващото съоръжение при пресичането е в отлично състояние, тротоарите на АМ „Тракия“ са с ширина по 2 м, при преминаването по третокласния път облицованите окопи преминават с покрити окопи и от страни има тротоари.

### **Проектен габарит**

Габаритът на директното трасе се запазва Г29.0, като се предлага да се оформят ленти за движение със сигнализация в обхват от 200 м преди и след пътния възел.:

Габарит при магистрала

- Ленти за движение – 2x4.25м + 2x3.75м
- С водещи ивици – 2x0.75м+2x0.25м
- Ленти за забавяне и ускоряване – 2x3.50м
- Банкет – 2x1.25м
- Средна Разделителна ивица – 3.50м

Габарит при мостовото съоръжение

- Ленти за движение – 2x4.25м + 2x3.75м
- С водещи ивици – 2x0.75м+2x0.25м
- Ленти за забавяне и ускоряване – 2x3.50м
- Тротоар – 2x2.00м
- Средна Разделителна ивица – 3.50м

### **Предлага се следния пътен габарит на връзките:**

Габарит на връзките Q1 – Г16

- Ленти за движение – 2x4.50м
- Средна Разделителна ивица – 2м
- Водещи ивици – 4x0.50 м
- Банкет – 2x1.50м

Габарит на връзките Q1 – Г8.5

- Ленти за движение – 1x4.5м
- Водещи ивици – 2x0.50м

**Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за: Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“**

- Банкет/разделителна – 1x1.50м /1x1.00м

Габарит на третокласния път – Г10.50

- Ленти за движение – 2x3.5м
- Водещи ивици – 2x0.25м
- Банкет – 2x1.50м

### **Пътна настилка**

Проектната разработка не предвижда рехабилитация и реконструкция на АМ „Тракия“ Ще се направи връзка на магистралата с новите пътни връзки. Направено е изчисление на конструкцията на настилка на пътните връзки за „тежко“ движение, както е при всички пътни възли за АМ „Тракия“ в този участък.

Предвижда се настилка да е от:

Плътен асфалтобетон сплит мастик с полимер модифициран битум – 4 см.

Неплътен асфалтобетон /биндер/ с полимер модифициран битум – 4 см.

Битумизиран трошен камък Ао – 12 см.

Скални материали с непрекъсната зърнометрия за долен основен пласт 0-63 мм– 44 см.

### **Надлъжен профил**

Типа на пътния възел е „полудетелина“ от западната страна.

Пътна връзка №1 е София-път III-6601, изход от АМ „Тракия“.

Пътна връзка №2 е път III-6601-Бургас, вход към АМ „Тракия“.

Пътна връзка №3 е Бургас - път III-6601, изход от АМ „Тракия“.

Пътна връзка №4 е III-6601 -София, вход към АМ „Тракия“.

Всички пътни връзки са с разделителна ивица от 2м и са с включване към третокласния път посредством триколонно кръстовище от първи тип.

### **Пътища в обхвата на разработката**

Разработваният участък съвпада с път III-6601 (О. п. Сливен - Нова Загора) - Николаево - Кермен – Гълъбинци – Межда – Скалица.

Проектния участък съвпада и с трасето на АМ „Тракия“, с начало от км 261+126 и край при км 261+726 и пресичането с път III-6601 при подлеза е на км 261+408.

### **Железопътна мрежа в обхвата на разработката**

През град Кермен преминава железопътната линията София – Бургас.

Гарата е разположена в непосредствена близост до път III-6601, което обуславя и необходимостта до добър и директен транспортен достъп към основната транспортна мрежа АМ „Тракия“.

### **Големи съоръжения**

На км 261+427 от АМ „Тракия“ при пресичането си с път III-6601 има съществуващ пътен подлез, който е в много добро техническо състояние. За съоръжението се предвиждат следните дейности:

- Почистване на отводнителни канавки;
- Почистване и възстановяване на насипите на откосите;
- С цел забавяне карбонизацията на бетона, върху откритите бетонни повърхности ще бъде положено защитно покритие, а за тротоарните блокове устойчиви на замръзване соли.

#### **Размер и засегната площ**

При реализацията на пътния възел ще бъдат засегнати общо 21 имота, като общата засегната площ е 22.930 дка, като от тях 3.183 дка са с начин на трайно ползване овощна градина, 9.644 са лозя, 7.645 – пасище, 0.327 са за местен път и 2.031 са за селскостопански път.

Площите за промяна на предназначението са 22.603 дка, а тези за отчуждаване 14.276 дка.

Кермен е град в Централна България, област Сливен, община Сливен. Градът е разположен в източното подножие на Сърнена гора.

#### **Пресичане с инженерни мрежи**

Изискана е изходна информация за наличие на инженерни мрежи от редица ведомства и експлоатационни дружества, като в близост до инвестиционното намерение е установено единствено наличие на електропровод 20 kV, собственост на ЕВН България Електроразпределение ЮГ“ Същия е разположен до третокласния път в ляво при триколонно кръстовище за град Кермен, като с цел осигуряване на нормативните изисквания за отстояния ел. провода ще се реконструира.

#### **б) Взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения**

Кумулативен ефект на разглежданото инвестиционно намерение би могъл да се осъществи по отношение на съществуващата АМ „Тракия“. Инвестиционното намерение няма да предизвика промяна в интензивността на движение, а има за цел преразпределяне на транспортните потоци и скъсяване на изминаваното разстояние, въз основа на което не следва да се кумулира допълнително въздействие.

Въз основа на всички изходни данни транспортното натоварване на третокласния път и съответно трафика към пътния възел не могат да се обособят значителни транспортни потоци.

#### **в) Използване на природни ресурси по време на строителството и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие**

##### **• По време на строителство**

За строителните работи се използват следните суровини, материали и природни ресурси:  
- Изкопни работи в земни почви. Изкопните маси ще се използват за насипи и при извършване на рекултивацията на обекта;

- Строителни материали: несвързващи 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. За строителството на пътния възел се предвижда нова пътна конструкция с използване на: плътен асфалто-бетон; неплътен асфалто-бетон; битуминизиран трошен камък; несортиран трошен камък с непрекъсната зърнометрия. Доставка на материалите ще се извършва от строителни бази в района.

Суровините и материалите могат да се групират така:

- Инертни материали:
  - пясък за пясъчни възглавници 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 надлез;
  - 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.

- **По време на експлоатация**

По време на експлоатация, 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.

#### з) Генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране и отпадъчни води

##### з) 1.1. генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране

Различните по вид отпадъци, генерирани във връзка с реализацията на пътния възел, реконструкцията на инженерни мрежи на други ведомства, са представени и класифицирани като наименования и код, съгласно Приложение 1 към чл. 5 ал. 1 и чл. 6, ал. 1, т. 1 на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, издадена от министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването.

#### **По време на строителство**

По време на изграждане на пътния възел ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителни площадки, изпълнение на изкопни дейности, реконструкции на инженерни мрежи на други ведомства, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на транспортна, пътно-строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

*Строителни отпадъци*, генерирани при извършването на изкопни, насипни, кофражни, армировъчни, бетонови и асфалтобетонови работи и други строително-монтажни работи, извършвани на строителните площадки са: изкопани земни маси - които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа (изкопан неподходящ за насип материал); бетон; метални отпадъци; дървесен материал; асфалтови смеси. В началната фаза на строителството ще се генерират и биоразградими отпадъци при подготовката на трасето и отстраняване на дървесно-храстова растителност.

*Битови отпадъци*, генерирани на строителните площадки, във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника от жизнената дейност на строителните работници.

*Опасни отпадъци*, предимно амортизирани акумулаторни батерии и отработени масла от строителната механизация при непредвидена аварийна подмяна, както и опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества.

Основно ще се генерират характерни строителни отпадъци от изкопните, строителните и монтажни дейности, а именно:

- изкопани земни маси при изпълнение на изкопи;
- фрезована асфалтова настилка;
- асфалтови смеси;
- бетон;
- метални отпадъци;
- дървесен материал.

Посочените по-долу отпадъци ще се генерират **еднократно** само по време на

строителството.

#### ***A/ Опасни отпадъци***

Като опасни отпадъци при строителството, основно ще се генерират отпадъци от поддръжката на строителната и монтажна техника и обслужващи транспортни средства.

#### **Хидравлични масла**

Отработени хидравлични масла (нехлорирани, синтетични и други хидравлични масла) ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на хидравлични масла от хидравличните системи на транспортно - строителна и монтажна техника и други хидравлични масла генерирани при непредвидена подмяна. Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците Н 3; Н 6.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 13 01 10\* – Нехлорирани хидравлични масла на минерална основа.

#### **Масла за зъбни предавки**

Отработени моторни масла от зъбни предавки, двигатели и редуктори (нехлорирани, синтетични и др. моторни масла) ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на маслата от автотранспортна и строително-монтажна техника. Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците: Н 3; Н 6.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 13 02 05\* – Нехлорирани моторни и смазочни и масла и масла за зъбни предавки на минерална основа

#### **Маслени филтри**

Отработени маслени филтри ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на отработени масла от автотранспортна и строително-монтажна техника и подмяна на отработените маслени филтри. Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди, импрегнирана целулоза.

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците Н 3; Н 6.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 16 01 07\* – Маслени филтри

#### **Спирачни течности**

Отработени спирачни течности ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на спирачна течност от неизправни спирачни системи на обслужващите автомобили и строителна техника. Състав на отпадъците – нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците Н 6

Код съгласно класификацията на отпадъците: 16 01 13\* – Спирачни течности

#### **Акумулаторни батерии**

Отпадъкът ще се генерира при непредвидена подмяна на амортизирани акумулаторни батерии от автотранспортна и строително-монтажна техника. Състав на отпадъка – олово, сярна киселина.

Код съгласно класификацията на отпадъците:

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците Н 5, Н 8.

16 06 01\* – Оловни акумулаторни батерии

**Опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества**

Пластмасови/метални опаковки от бои, лакове ще се генерират след изразходване на доставени бои и лакове за довършителните работи. Състав на отпадъците: въглеродороди, пластмаса, стомана и др.

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците Н 3; Н 4; Н 5

Код съгласно класификацията на отпадъците:

15 01 10\* - Опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества

***Б/ Строителни отпадъци***

**Земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа**

При трасиране и оформяне на пътя, извършване на земно-изкопни работи, изкоп на земни почви, изкоп на окопи и дренажи, изкоп за съоръжения в земни почви и др. ще се генерират като отпадък земни маси, които не отговарят на проектни спецификации за влагане в строежа. Отпадъците се транспортират за оползотворяване и/или обезвреждане (депонирание). Състав на отпадъка – земна почва и др.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 17 05 04 - Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03

**Изкопани земни и скални маси**

Излишни земни маси подходящи за влагане в строежа няма да отпаднат, предвид баланса на изкопаните земни маси.

При изграждане на обекта се генерират *земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа* Тези земни маси ще се транспортират и съхраняват на площадки за съхранение или предават за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъци.

При управление на земните маси, които се образуват при строителството, следва да се прилагат изискванията на ЗУО и наредбите по чл. 22 от ЗУО на съответните общини, на чиято територия ще се реализира инвестиционното предложение.

Съгласно ЗУО - чл. 7, ал. 1, ал. 4, чл. 8, ал. 2, чл. 35, и чл. 40 от ЗУО и в съответствие с Наредба на Общинския съвет (чл. 22 от ЗУО): третирането и транспортирането на отпадъците от строителните площадки се извършва от собственика на строителните отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, съгласно чл. 40 от ЗУО и в съответствие с Наредбата на Общинския съвет за условията и реда за събирането, транспортирането, оползотворяването и обезвреждането на строителни отпадъци, по време на строителство. *При условие, че не се приемат за оползотворяване и/или обезвреждане от Регионална система за управление на отпадъци следва да се транспортират за съхранение на предложени на следващ етап площадки определени от изпълнителя на строежа след*

съгласуване с общинската администрация, съгласно чл. 19, ал. 1 от ЗУО.

#### **Земни маси, съдържащи опасни вещества**

Замърсена земна маса (отнета почва от замърсени места) ще се генерира при аварийни ситуации на строително-монтажна и транспортна техника свързана с изтичане на петролни масла/продукти и при изземване на замърсената земна маса при извършване на земно-изкопни работи на обекта.

Състав на отпадъците – почва, нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците Н 3; Н 6.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 17 05 03\* – почва и камъни, съдържащи опасни вещества

#### **Отпадъчен бетон**

При изграждане на пътния възел ще се генерира отпадъчен бетон. Бетон ще се генерира и при разваляне на бетонови окопи, канали, бетонови носещи ивици, бетонови водостоци, основа на банкети и изкопи. Отпадъкът се транспортира за депониране или рециклиране. Състав на отпадъка – цимент, пясък, чакъл, минерални добавки, стоманобетон.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 17 01 01 – Бетон.

Генерираният отпадъчен бетон ще се събира разделно и предварително съхранява на определена за целта площадка в обхвата на обекта до предаване на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и/или ще се предава на Регионална система за управление на отпадъци с цел оползотворяването му в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

#### **Асфалтови смеси**

Отпадъкът ще се генерира при полагане на асфалтобетонена настилка и от фрезование на съществуваща асфалтова настилка. Ще се генерират и остатъци от асфалт (свързващ асфалтов пласт – биндер и износващ пласт) при повърхностното нанасяне на асфалтовите покрития. Състав на отпадъците – минерални фракции, минерално брашно, битум, катран, асфалт и полимери.

Свойства по Приложение № 2, към чл. 6, ал. 2, т. 1 и 3, буква „б“ на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците Н 4

Код съгласно класификацията на отпадъците:

17 03 01\* – Асфалтови смеси, съдържащи каменовъглен катран

17 03 02 – Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01

Остатъци от асфалт (свързващ асфалтов пласт – биндер и износващ пласт) при разбиване на съществуваща асфалтова настилка и повърхностното нанасяне на асфалтовите покрития ще се събират в метални контейнери и ще се транспортират в основната база на строителната организация и предават за последващо третиране на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и притежават съответния документ по чл. 35 от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване въз основа на писмен договор.

#### **Метални отпадъци**

Метални отпадъци ще се генерират при премахване на предпазни еластични огради, пътни знаци, изграждане на надлез, подпорни стени, водостоци, кофражни дейности, при

монтиране на единична еластична ограда, предпазни стоманени парапети и пътни знаци и при реконструкции на съоръжения на други ведомства. Желязо и стомана ще отпада и от стоманена армировка и високоякостна арматурна стомана. Състав на отпадъка – желязо и стомана, цветни метали.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 17 04 07 – смеси от метали

Метални отпадъци, генерирани при изграждане на надлез, подпорни стени, водостоци и др., кофражни дейности, при монтиране на единична еластична ограда, предпазни стоманени парапети и пътни знаци и при реконструкции на инженерни мрежи на други ведомства, както и желязо и стомана отпаднала от стоманена армировка и високоякостна арматурна стомана следва да се събират разделно и да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

#### **Дървесен материал**

Отпадъчен дървесен материал (греди, дъски) ще се генерира при кофражни дейности при изграждане на подпорни стени, надлез, водостоци и др. Състав на отпадъка – дървесина, целулоза.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 17 02 01 – Дървесина

Отпадъчен дървесен материал (греди, дъски), генериран при кофражни дейности при изграждане на пътното съоръжение ще се събира разделно и съхранява предварително на определена площадка до натрупване на количества за предаване за оползотворяване на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и притежават документ по чл. 35 от ЗУО.

#### ***В/ Други неопасни отпадъци, генерирани по време на строителството***

##### **Отпадъци от горско стопанство**

Отпадъците се генерират при трасиране на пътя и разчистване на терена, свързано с изсичане на дървесна и храстова растителност. Отпадъците се транспортират за оползотворяване (компостиране) към Регионална система за управление на отпадъците. Състав на отпадъка – дървесина, целулоза.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 02 01 07 – Отпадъци от горско стопанство

##### **Излезли от употреба гуми**

Излезли от употреба гуми ще се генерират от транспортната и строително-монтажна техника при непредвидена подмяна на неизползваеми гуми. Състав на отпадъка – твърд отпадък, еластомери, въгледороди.

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ.

16 01 03 – Излезли от употреба гуми

Освен разгледаните отпадъци, в района на строителните дейности (за отделните строителни площадки) ще се генерират отпадъци и след приключване на строителните дейности Това са отпадъци генерирани при окончателно почистване на временни площадки за предварително съхраняване на земни маси и отпадъци, хумусен слой, складови площи за инертни строителни материали и прилежащите им площи.

Количествата им ще бъде определено при изготвяне на част „План за управление на строителните отпадъци“.

#### ***Г/ Битови отпадъци***

В периода на строителството, както и във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника ще се генерират битови отпадъци от жизнената дейност на работещите.

Код съгласно класификацията на отпадъците:

20 03 01 - Смесени битови отпадъци

### **По време на експлоатация**

По време на експлоатация на пътното възел ще се генерират различни по вид отпадъци от трафика и при ремонтни дейности на пътното платно. Различните по вид отпадъци, които ще се генерират при експлоатация на пътното трасе се разделят на: битови отпадъци; неопасни и опасни отпадъци и строителни отпадъци от ремонтни работи.

#### ***А/ Опасни отпадъци***

При аварии ще се генерират течни и твърди отпадъци, както следва:

◆ хидравлични масла, двигателни и смазочни масла, масла за зъбни предавки, спирачни течности, антифризни течности и други образувани при течове от неизправни или аварирани автомобили както и от автомобили претърпели ПТП. Разливи/течове от цистерни и товарни автомобили превозващи опасни отпадъци, опасни вещества, в т.ч. и горива.

Различните по вид отпадъци се генерират при инциденти, пътнотранспортни произшествия или аварии на превозващите транспортни средства.

Отпадъкът ще се образува при отстраняване на разливи/течове и почистване на пътното платно при аварии, инциденти и ПТП с адсорбентни материали.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 15 02 02\* - абсорбенти, филтърни материали (включително маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване, предпазни облекла, замърсени с опасни вещества

◆ утайки от почистване на каломаслоуловители и сепаратори за нефтопродукти от система за отводняване на пътното платно.

Код съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ.

13 05 03\* – утайки от маслоуловителни шахти

#### ***Б/ Други отпадъци, генерирани в процеса на експлоатация***

◆ разливи/течове/разпиляване от цистерни и товарни автомобили превозващи течни или оводнени материали.

Отпадъкът ще се образува при отстраняване на разливи/течове и почистване на пътното платно при аварии, инциденти и ПТП с адсорбентни материали.

Код съгласно класификацията на отпадъците: 15 02 03 - Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, различни от упоменатите в 15 02 02

◆ агрегати и части от автомобили и изхабено оборудване от тях, излезли от употреба автопревозни средства (претърпели пътно-транспортни произшествия), автомобилни консумативи, брони и др.

Код съгласно класификацията на отпадъците:

16 01 99 – отпадъци, неупоменати другаде

◆ износени и разкъсани автомобилни гуми

Код съгласно класификацията на отпадъците:

16 01 03 – Излезли от употреба гуми

♦ отпадъци от почистване на крайпътните канавки и разделителната ивица.

Код съгласно класификацията на отпадъците:

20 03 03 – Отпадъци от почистване на улици

#### ***V/ Битови отпадъци***

- изхвърлени на и покрай пътя битови отпадъци;
- изхвърлени опаковки от хранителни продукти, напитки и цигари – пластмасови, стъклени, метални и книжни.

Код съгласно класификацията на отпадъците:

- 20 03 01 - Смесени битови отпадъци
- 15 01 01 - Хартиени и картонени опаковки
- 15 01 02 - Пластмасови опаковки
- 15 01 04 - Метални опаковки
- 15 01 05 - Композитни/многослойни опаковки
- 15 01 07 - Стъклени опаковки

Разлетите/разпилени и изхвърлени отпадъци на и край пътния участък са в малки количества, като в основната си част се отвяват от вятъра или се отмиват от дъждовете. Част от отпадъците се задържат в около пътното пространство или в крайпътните канавки.

С оглед ограничаване замърсяването на пространство край пътя, пътнo-поддържащите фирми периодично отстраняват натрупаните покрай пътя отпадъци.

Залпови замърсявания ще възникват само при пътнотранспортни произшествия или аварии на транспортни средства, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. При аварийни ситуации, незабавно се уведомяват компетентните служби (Полиция, НС ПБЗН, Гражданска защита, МОСВ, МЗ и МС).

Твърдите отпадъци генерирани при експлоатацията ще се събират от организацията, поддържаща крайпътното пространство и ще се предават за последващо оползотворяване и/или обезвреждане.

#### **Отпадъци от „горско стопанство“**

Отпадъчна дървесно-храстова растителност образувана при разчистване на площите в рамките на обхвата на пътя, свързано с изсичане на растителност и окосяване на трева, се събира на определена за целта площадка и транспортира към Регионална система за управление на отпадъците за оползотворяване (компостиране).

#### **Излезли от употреба гуми**

Излезли от употреба гуми ще се събират разделно в метален контейнер, предварително ще се съхраняват на определена за това площадка и транспортират в основната база на организацията-изпълнител на строителството на пътя. Генерираните отпадъци следва да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

#### **Отпадъци при извършване на ремонтни дейности, по време на експлоатацията**

Строителни отпадъци генерирани при извършване на ремонтни дейности са основно фрезована асфалтова настилка, отпадъчен бетон, метални отпадъци и др.

Код съгласно класификацията на отпадъците:

- 17 01 01 - Бетон
- 17 04 07 – Смеси от метали
- 17 03 02 – Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01

Количествата на генерираните различни по вид отпадъци е непрогнозируемо и е в резултат от обема извършвани ремонтни дейности.

Нехлорирани хидравлични масла на минерална основа, синтетични хидравлични масла, други хидравлични масла, нехлорирани моторни, смазочни и масла за зъбни предавки на минерална основа, синтетични моторни и смазочни масла и масла за зъбни предавки и други моторни, смазочни и масла за зъбни предавки, маслени филтри, спирачни течности, акумулаторни батерии. *Генерираните опасни отпадъци при аварийна/непредвидена подмяна следва да се събират разделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадка на обекта) в затворени метални варели/контейнери и следва да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.*

Аварийната подмяна на консумативите следва да се извършва на площадки с уплътнен изолационен материал, непозволяващ проникване на нефтопродукти в почвата.

#### **Начин на третиране**

Строителната фирма следва да изпълнява планирани ремонтни дейности на строителна техника и планирана подмяна на масла, акумулаторни батерии, автомобилни гуми и други компоненти на обслужващите автомобили и транспортно-строителна техника в собствена основна база с цел минимизиране образуването на отпадъци.

Възложителят е отговорен за изготвяне на *План за управление на строителните отпадъци*, съгласно ЗУО и *Наредбата за управление на строителните отпадъци*, преди започване на строителни и монтажни работи и/или премахване на строеж. Третирането на строителните отпадъци следва да се извършва съгласно одобрен *План за управление на строителните отпадъци*, одобрен по реда на чл. 11, ал. 7 от ЗУО (обн. ДВ, бр. 53 от 13.07.2012 г. в сила от 13.07.2012 г., посл. изм. и доп. бр. 81 от 15.10.2019 г.). Съгласно чл. 11, ал. 4, ПУСО се одобрява от кмета на общината или оправомощено от него длъжностно лице по искане на възложителя на строежа след влизането в сила на разрешението за строеж и преди откриването на строителната площадка и/или преди започването на дейностите по изграждане или премахване на обект. Също така, съгласно чл. 11, ал. 8, за строежи, разположени на територията на повече от една община, ПУСО се одобряват от кметовете на съответните общини или от оправомощени от тях длъжностни лица за частта от строежа, която се изпълнява в териториалния обхват на съответната община.

#### **Събиране, транспортиране и оползотворяване на отпадъци по време на експлоатация**

Различните по вид отпадъци генерирани при аварийни ситуации или пътнотранспортни произшествия се разпиляват/разливат по пътното платно и крайпътни площи. Разлетите течни отпадъци ще се събират посредством адсорбенти. Така образуваните агломерати от отпадъци и адсорбенти следва да се събират в метални контейнери/варели и да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл.

35 от ЗУО.

Генерираните при ремонтни дейности на строителни отпадъци - основно бетон, фрезована асфалтова настилка и метални отпадъци ще се събират и директно ще се транспортират от притежателя на отпадъците (организацията извършваща ремонта), съгласно чл. 40 от ЗУО и Наредба на Общинския съвет в съответствие с чл. 22 на ЗУО за последващо третиране.

Разлетите и изхвърлени отпадъци на и край пътния участък са в малки количества, като в основната си част се отвяват от вятъра или се отмиват от дъждовете. Част от отпадъците се задържат в около пътното пространство или крайпътните канавки. С оглед ограничаване замърсяването на крайпътното пространство, пътните поддържащите фирми ще отстраняват натрупаните в канавките твърди отпадъци генерирани при експлоатация на обекта и ще ги предават за последващо третиране или депониране.

Почистването от отпадъци, генерирани по време на експлоатацията, в това число и генерирани битови отпадъци ще се транспортират (от организацията отговаряща за поддържането на пътното платно) за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците, към съответните общини, съгласно чл. 12, т. 1 на ЗУО.

Упълномощената от собственика на пътя организация, отговаряща за поддържането на пътното платно, осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл. 12, т. 2 на ЗУО.

В процеса на експлоатация на разглеждания участък управлението на дейностите по отпадъците се решава на национално ниво, съгласно чл. 12 на ЗУО и чл. 8, ал. 1, т. 2 от Закона за пътищата.

#### *Отпадъчни води*

Инвестиционното предложение не е свързано с генериране на отпадъчни води по смисъла на Наредба №2 за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

Не се предвижда заустване на води от изпарителните басейни в повърхностни водни обекти.

Не се очаква замърсяване на подземни води при строителството на трасето поради това, че то ще се изгражда в условията на насип с ограничени изкопни работи за отстраняване на хумусния слой. Предвижда се използване на строителни материали, които да не съдържат приоритетни и други опасни вещества.

#### д) Замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда

##### *По време на строителството*

Строителството на инвестиционното предложение ще се извършва само в определената строителна полоса. Замърсяване, вредно въздействие и дискомфорт се очакват само в обхвата на строителните дейности. Те ще възникнат в резултат на:

- изпълнението на предвидените земни работи - ще генерира прах с различен фракционен състав (ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>) поради използването на машини за изкопни работи, булдозери, челни товарачи и ръчни работи;

- използването на пътно-строителна техника - ще се отделят отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> - азотни оксиди; CH<sub>4</sub> - метан; CO - въглероден оксид; CO<sub>2</sub> - въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> - серен диоксид; прах с различен фракционен състав (ФПЧ<sub>10</sub>, ФПЧ<sub>2.5</sub>), сажди, ЛОС, УОЗ и др. Използването на строителната техника е и главния източник на шум

- (например багер - 80 ÷ 91 dBA, булдозер - 97 ÷ 105 dBA, автокран - 82 ÷ 93 dBA, челен товарач - 72÷80 dBA, различни видове валяци – 90 ÷ 107 dBA, тежкотоварни автомобили - 73 ÷ 94 dBA). Източник на шум през целия работен ден е съответният работен участък от пътя, в който е съсредоточена строителната техника в дадения момент (с изключение на обслужващия транспорт). Средното ниво на шум на работната площадка е около 90 ÷ 95 dBA, като разпространението на шума извън работната площадка зависи най-вече от околния релеф и типа на растителността. Източник на шум в околната среда извън работни участък е обслужващият строителната дейност транспорт, който е съсредоточен в определен период от деня, когато работниците пристигат и си тръгват от съответният работен участък. Еквивалентното ниво на шум, създавано от товарните коли, зависи от типа на автомобилите, броя на курсовете им и скоростта на движение. На този етап няма информация за тези параметри и маршрутите на движение. Строителната дейност се извършва през светлата част на деня, което до известна степен редуцира въздействието на шума като фактор на дискомфорт на околната среда.

- Използване на машини и съоръжения, източник на вибрации: При изграждане на трасето на пътя, вибрациите излъчвани при работата на някои машини и съоръжения са фактор на работната среда, които създават дискомфорт предимно за работещите. Въздействието е локализирано в рамките на работната площадка.

- Използване на осветително оборудване за нуждите на строителството: Замърсяването от светлинни лъчения оказва вредно влияние върху жизнената среда на хората и води до промяна в биологичния ритъм на животните.

#### *По време на експлоатацията*

Реализацията на инвестиционното намерение ще доведе до повишаване на качеството на околната среда и живота на местното население по време на експлоатацията на пътния възел, посредством:

- Намалени вредни емисии.
- Намалено отрицателно въздействие върху климата
- Намаляване на времето за пътуване до цели в двете посоки по АМ „Тракия“
- Намаляване на разходваното гориво на МПС
- Намаляване на поддръжка и амортизация на МПС
- Намаляване на риска от ПТП като следствие на намаляване преминаването през урбанизирани територии и смяна на режима на движение.
- Ползите са свързани с намаленото увреждане на локалната пътна мрежа от преминаване главно на тежкотоварни камиони.

#### e) Риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение

Инвестиционното предложение не представлява предприятие/съоръжение с нисък рисков потенциал или предприятие/съоръжение с висок рисков потенциал.

На територията на община Сливен в съответствие са регистрирани следните предприятия с висок и нисък рисков потенциал:

1. Държавна агенция „Държавен резерв и военновременни запаси“, гр. Сливен, ул. „Бургаско шосе“ № 20 - В експлоатация Петролна база Сливен - Предприятие/съоръжение с висок рисков потенциал.

2 „Алгънс“ ЕООД

Производствена и складова база БЪРШЕН в гр. Сливен, поземлен имот с идентификатор №67338.456.1 В експлоатация с Нисък рисков потенциал

3 „Екоенерджи“ ООД

Складовата база за пропан-бутан и пълначно за бутилки

Сливен, Сливен, гр. Сливен, , кв. „Промислена зона“, бул. „Стефан Караджа“ №6 В експлоатация с Нисък рисков потенциал

Пътен възел Кермен е разположен на много по-голямо разстояние от зоната на въздействие, на горесцитираните предприятия. В землището на град Кермен не са регистрирани предприятие/съоръжение с нисък рисков потенциал или предприятие/съоръжение с висок рисков потенциал.

#### *По време на строителството*

По време на строителството няма да се използват методи, материали и вещества, в това число и взривни, имащи потенциал да предизвикат големи аварии или бедствия. На самата строителна площадка е възможно да настъпят аварии или произшествия със строителна техника, но тези събития ще са ограничени в обхвата на работната полоса.

#### *По време на експлоатацията*

Пътно транспортно произшествие свързано с разлив на течни или разсипване на твърди опасни вещества ще е свързано с локално замърсяване на територията около пътното платно, които ще могат да бъдат отстранени бързото и качествено.

Пътнотранспортни произшествия могат да станат причина за възникване на пожари особено в периоди с изразено засушаване. Размерът и посоката на развитието на такъв пожар не могат да се предвидят предварително. Те ще зависят както от вида и състоянието на околната растителност, така и от годишния сезон и моментите метеорологични условия.

#### **Мерките за намаляване степента на риска от бедствия и аварии**

Инвестиционното предложение попада в равнинен терен. Поради което не се очакват прояви на негативни геодинамични явления.

Поради изключително равнинния характер на терена е предвидено, там където е невъзможно извеждането на дъждовните води към околния терен те да се заустят в изпарителни басейн и каломаслоуловители.

Сравнително малката дължина на ИП, изграждането на трасето в условия на насипи с ограничена височина (с изключение на едно съоръжение – жп надлез) на практика ограничава мерките, които следва да се препоръчат за ограничаване на риска от бедствия и аварии до следните:

- Спазване нормативните изисквания за проектиране;

- Избор на подходящи строителни решения;
- Спазване на изискванията за експлоатация и поддържане на съоръженията (насипи, предпазни огради, отводнителна система и т. н.).

ж) Рисковете за човешкото здраве поради неблагоприятно въздействие върху факторите на жизнената среда по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето

Факторите на жизнената среда, по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето, са:

- води, предназначени за питейно-битови нужди;
- води, предназначени за къпане;
- минерални води, предназначени за пиене или за използване за профилактични, лечебни или за хигиенни нужди;
- шум и вибрации в жилищни, обществени сгради и урбанизирани територии;
- йонизиращи лъчения в жилищните, производствените и обществените сгради;
- нейонизиращи лъчения в жилищните, производствените, обществените сгради и урбанизираните територии;
- химични фактори и биологични агенти в обектите с обществено предназначение;
- курортни ресурси;
- въздух.

Реализирането и експлоатацията на инвестиционното предложение не предполага поява на рискове върху нито един от факторите на жизнената среда, изброени по-горе и не крие рискове за човешкото здраве.

По нито един от гореизброените компоненти и фактори на околната среда няма предпоставки за увеличаване на риска за човешкото здраве, напротив, очаква се подобряване на състоянието на околната среда и човешкото здраве, посредством намалени вредни емисии, намаляване на времето за пътуване до цели в двете посоки по АМ „Тракия“, намаляване на разходваното гориво на МПС и намаляване на поддръжка и амортизация на МПС.

На разглеждания участък от АМ „Тракия“ има монтирани шумозащитни прегради. При разработване на техническия проект, който ще се изготви след финализиране на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС, при необходимост ще се удължи и/или коригира местоположението на шумозащитата спрямо радиуса на пътната връзка.

Инвестиционното намерение няма да предизвика промяна в интензивността на движение, а има за цел преразпределяне на транспортните потоци и скъсяване на изминаваното разстояние за ползвателите на Път III-6601, въз основа на което не следва да се кумулират допълнителни въздействия по отношение на човешкото здраве.

Магистралата и третокласния път са съществуващи пътни обекти, като инвестиционното намерение цели единствено тяхната свързаност. Въз основа на всички изходни данни за транспортното натоварване към третокласния път и съответно за трафика към пътния възел не могат да се обособят значителни транспортни потоци.

Реализацията на инвестиционното намерение ще доведе до повишаване на качеството на околната среда и живота на местното население по време на експлоатацията на пътния възел,

посредством:

- Намаляване на времето за пътуване до цели в двете посоки по АМ „Тракия“
- Намалени вредни емисии.
- Намаляване на разходваното гориво на МПС
- Намаляване на поддръжка и амортизация на МПС
- Намаляване на риска от ПТП като следствие на намаляване преминаването през урбанизирани територии и смяна на режима на движение.

Въпреки близостта на магистралата до населеното място, от въвеждане в експлоатация на АМ Тракия до настоящия момент не са постъпвали сигнали за превишени шумови нива, влошено качество на атмосферния въздух или други замърсявания на околната среда. Инвестиционното намерение е с положителен обществен интерес, особено от страна на жителите на гр. Кермен.

Непосредствено до пътния възел се намира ПИ 36779.889.9901, вид собств. Общинска частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид застрояване, който представлява Стопански двор. На изток от стопанския двор се развива идустриалната зона на града. Пътния възел отстой на повече от 200 метра от регулацията на населеното място, като по регулационната граница тангира и ж.п. линия София – Бургас.

Имотите „заклучени“ между магистралата и ж.п линията са общинска частна територия. Видно от ортофотоснимки, част от тях за застроени, но същото не е отразено в действащата кадастрална карта.

Най-близко разположената потенциално обитаема сграда, се намира на около 370 м. отстояние от пътния възел, което е достатъчно разстояние за разсейване на замърсители и шум от трафикът по пътната връзка.

## ***II.2. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството***

Кермен е град в Централна България, област Сливен, Община Сливен. Градът е разположен в източното подножие на Сърнена Средна гора, на 24 км южно от Сливен.

През града минава една от най-старите жп линии в България „София – Бургас“ (ж. п линия на Барон Хирш).

Пътят III-6601 (О. п. Сливен - Нова Загора) - Николаево - Кермен – Гълъбници – Межда – Скалица преминава под АМ “Тракия“, като свързва населените места на общини Сливен, Нова Загора и община Ямбол, Тунджа, Хасково.

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

Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за: Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“)



Схема 1: Местоположение на пътния възел при град Кермен.



Схема 2: Пътен подлез на АМ Тракия в обхвата на разработката.

### ***III.3. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества от приложение № 3 към ЗООС***

Проектната разработка има за цел:

- Да бъде осигурена връзка към съществуващия третокласен път;
- Максимално запазване на всички пътни принадлежности на магистралата и оформянето му като обслужваща територия;
- Новото проектно трасе на третокласния път да използва съществуващия подлез при км 13+500;
- Осигуряване на връзка към град Кермен;

- Минимално засягане на урбанизирани територии;

Видът на пътния възел е симетрична „полудетелина“, при която всички пътни връзки са разположени от западната страна на третокласния път.

Габаритът на директното трасе се запазва Г29.0 (построен съгласно Нормите за проектиране на пътища 2000 г. и уширен в обхвата на съоръжението)като е прието да се оформят следните ленти за движение със сигнализация в обхват от 200м преди и след пътния възел:

Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“

Конструктивната схема е монолитно изпълнена затворена кутиообразна рамка. Фундирането е плоско. Височинния габарит на съоръжението е мин. 500см. в най ниската точка на пресичане. В надлъжна посока подлеза е разделен на два елемента по 15,65м. Двете конструкции са на фуга от 2см.

На входа и изхода на съоръжението са изградени стом. бетонови стени успоредни на магистралата. Върху тротоарните блокове са изпълнени стом. предпазна ограда и парапет. Върху левия тротоарен блок е изпълнена шумозаглушителна стена.

На 02.03.2023г. бе извършения подробен оглед на съоръжението, констатациите от който са следните:

- Асфалтовата настилка и на третокласния път и на Автомагистралата е добро състояние. Маркировката е сравнително нова;

- Тротоарните блокове и по двата пътя са в добро състояние. Няма следи от десортиран бетон или обрушвания;

- Предпазната ограда е с конзола в добро експлоатационно състояние, без наличие на ръжда или изкривявания. Същото важи и за парапета и шумозаглушителната стена;

- Хидроизолацията също е в добро състояние, няма следи от течове, както по плочата, така и при фугите между двете ламели;

Тъй като съоръжението е в добро състояние предвидените ремонтни работи целят неговото освежаване и почистване, а именно: 1. Почистване на отводнителните канавки, включително и на покритите с бетонови капаци; 2. Почистване от растителност и възстановяване на насипите на откосите; 3. С цел да се забави развитието на карбонизацията на бетона и спазвайки изискванията на техническата спецификация на АПИ, върху всички открити бетонни повърхности да се положи защитно покритие (С) съгласно БДС EN 1504-2 за принципи 1, 2 и 8, а за тротоарните блокове – приципи 1, 2, 6 и 8, устойчиво на противозамръзващи соли; 4. Почистване и обработка по т. 3 и на бетоновите капаци на отводнителната канавка;

При изпълнението на предвидените в проекта СМР ще се спазват изискванията на Наредба №2 за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд (ЗБУТ) при извършване на СМР (от 22.03.2004 год.), както и Наредба №7 за минималните изисквания за ЗБУТ при използването на работно оборудване, Наредба № 3 за инструктажа на работниците и служителите по безопасност, хигиена на труда и противопожарна охрана и Наредба №4 за знаците и сигналите за безопасност на труда и противопожарна охрана.

#### **III.4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура**

Град Кермен се свързва с населените места в Област Сливен и Област Ямбол с 3 броя

**Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за: Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“**

общински пътища.

- JAM3093 /III-555, Кермен-Ямбол/-Безмер-летище Безмер.
- SLV1078 /III-555/-Кермен-Младово-Граница общ.(Сливен-Нова Загора)-Съдиево-/II-66/.
- SLV2081 /III-555,Кермен-Безмер/-Бозаджии-Чокоба-/II-53/.

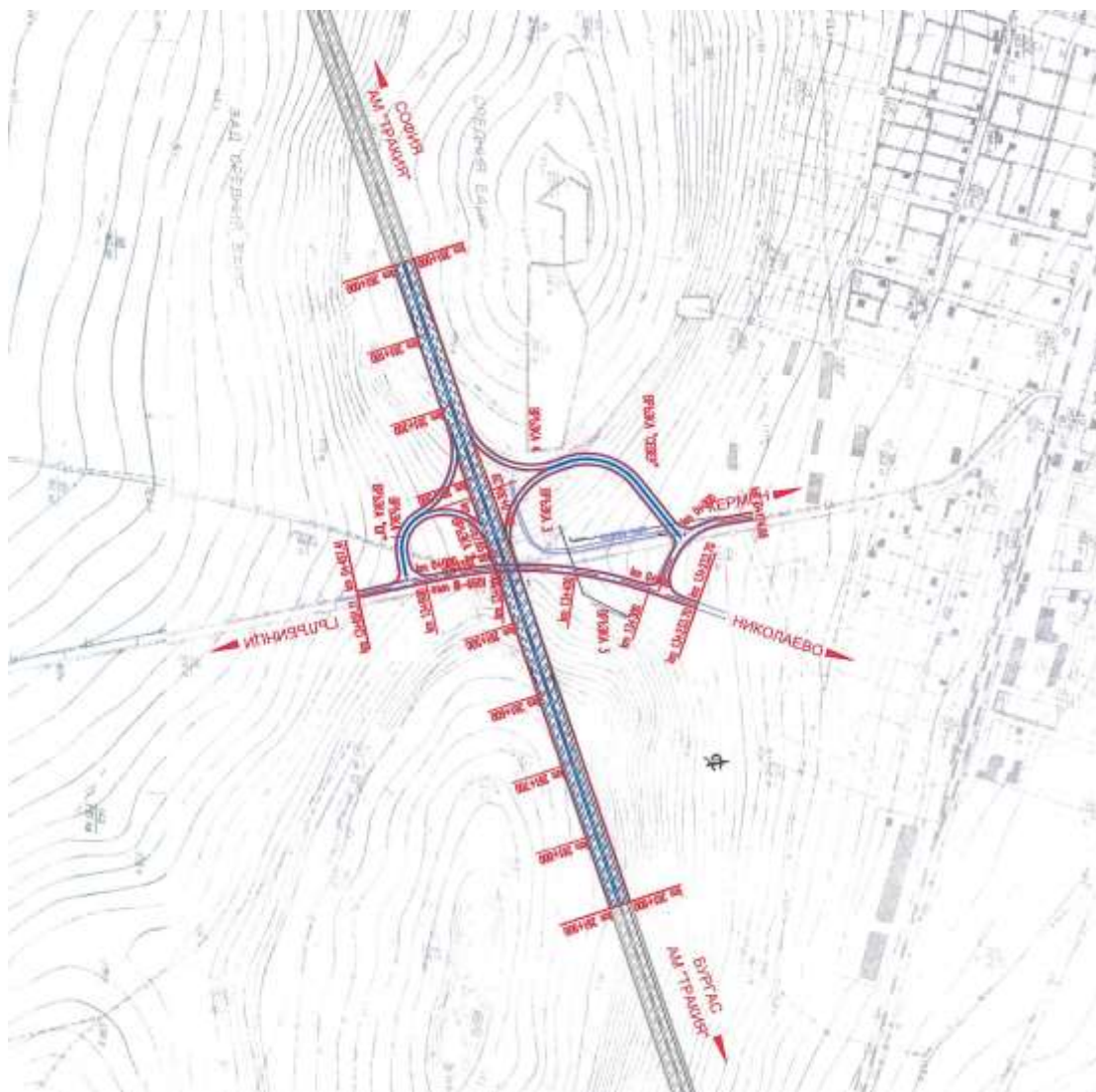
Разработваният участък съвпада с път III-6601 (О. п. Сливен - Нова Загора) - Николаево - Кермен – Гълъбинци – Межда – Скалица. Републиканският път III-6601 (с дължина 39,4 km) се отклонява на юг от Републикански път II-66 Казанлък – Карнобат - Нова Загора-Стара Загора-Чирпан-Поповица-Пловдив-Хасково, при 4,2 km и достига до село Скалица при 31,7 km на Републикански път III-536 /Ямбол/-Роза-Меден кладенец-Скалица-Маца-/ТЕЦ II-Полски градец/.

Пресичането на третокласния път с АМ“ Тракия“ е с начало на участъка при км 13+250, а краят до км 13+650 и пресичането на подлеза при АМ “Тракия“ - км 13+492. Километровото местоположение е определено в заданието на проекта.

Проектния участък съвпада и с трасето на АМ “Тракия“, с начало от км 261+126 и край при км 261+726 и пресичането с път III-6601 при подлеза е на км 261+408.

Настоящият етап на проектирането и проучването и във фаза идеен проект.

Разработени са връзки с вход и изход от АМ „Тракия“ към третокласен път III-6601 и от третокласния път към магистралата.



**Схема 3:** Схема на пътният възел

За населените места в обхвата пътният възел и около град Кермен е необходимо да се разработи интегрирана транспортна система, която да гарантира устойчивата регионална мобилност, да увеличава трафика между населените места и да приложи потенциала за локализация на нови дейности. Чрез изграждането на АМ „Тракия“ и в частност за област и община Сливен се получи явна доминация на пътуванията „изток-запад“ от Бургас за София и обратно. За да се възползва максимално от това си положение, трябва да се положат и допълнителни усилия за възобновяване на пътуванията „север-юг“ за да придобие територията на общината балансирана и действаща структура. Пространственото планиране на магистрала „Тракия“ е лишило областта от директен достъп. Независимо, че оттам преминава пътят Сливен – Кермен – Тополовград – Свиленград, типично направление „Север-юг“, при град Кермен, не е изградена пътна връзка с магистралата. Това решение, не дава възможност за обновление функциите на град Кермен, както и на гореспоменатия път и селищата, които той свързва.

### **II.5. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване**

Към момента обектът е във фаза на процедура съгласно екологичното законодателство.

След приключване на процедурата по отчуждаване се издава разрешение за строеж от МРРБ.

Следващите етапи свързани с реализацията на инвестиционното предложение са както следва:

- *Етап строителство* – Започва след издаване на Разрешение за строеж. Включва всички дейности около основните строителни работи, както и депонирането и съхранението на почвата и земните маси, камъни от изкопите, временното и постоянно съхранение на отнетия хумус, монтажни работи, крайна фаза по приключване на строителството и рекултивация на засегнатите терени, пускане на обекта в експлоатация от компетентните органи.

- *Етап на експлоатация* – започва след издаване на Разрешение за въвеждане на обекта в експлоатация.

Не се предвижда закриване на обекта, възстановяване и последващо използване.

По време на строителството няма да се използват други територии извън обособената строителна полоса и няма да се налага закриване и възстановяване и последващо използване на терени.

### **II.6. Предлагани методи за строителство**

Строителството ще бъде изпълнено по методи, отговарящи на добрите световни практики.

Проектът съобразява утвърдена технология за изграждане на пътища, категория на движение „много тежко“. Технологията за строителство на пътища е регламентирана в „Норми за проектиране на пътища“ и Техническа спецификация за съответния габарит. Други алтернативи на технологии не са разглеждани в проекта.

По време на строителството ще се следи строителната техника да не работи на празен ход, за да се избегнат емисиите от вредни газове и шум в околната среда. Няма да се допуска претоварване на техниката с инертни материали, с което ще се предотвратява тяхното разсипване и ще се намалят рисковете от прахови емисии в атмосферата.

Работещите ще бъдат инструктирани относно правилата по безопасност на труда и ще се осъществява строг контрол върху употребата на лични предпазни средства, облекла и обувки. Работещите в среда с повишени нива на шум ще бъдат снабдени с антифони, ограничаващи вредните честоти и пропускащи честотите на човешката реч. Ще бъдат спазвани правилата за безопасност на труда, като работещите ще бъдат инструктирани преди започване и по време на работния процес. Ще се следи за носене на лични предпазни средства.

Строителните дейности ще се съобразяват с метеорологичните условия /ниски температури – при бетонови работи, оросяване на терена при опасност от прахови емисии и т.н./.

### **II.7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение**

За населените места в обхвата пътния възел и около град Кермен е необходимо да се

**Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за: Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалища“)**

разработи интегрирана транспортна система, която да гарантира устойчивата регионална мобилност, да увеличава трафика между населените места и да приложи потенциала за локализация на нови дейности. Чрез изграждането на АМ „Тракия“ и в частност за област и община Сливен се получи явна доминация на пътуванията „изток-запад“ от Бургас за София и обратно. За да се възползва максимално от това си положение, трябва да се положат и допълнителни усилия за възобновяване на пътуванията „север-юг“ за да придобие територията на общината характера действаща структура. Пространственото планиране преминаването на магистрала „Тракия“ до строителните граници на град Кермен е лишило областта от директен достъп. Независимо, че оттам преминава пътят Сливен – Кермен – Тополовград – Свиленград, типично направление „Север-юг“, при град Кермен, не е изградена пътна връзка с магистралата. Това локализационно решение, не дава възможност за обновление функциите на град Кермен, както и на гореспоменатия път и селищата, които той свързва.

Преразпределението на трафика ще спомогне за урегулиране на движението в района, намаляване на предпоставките за възникване на ПТП, намаляване на замърсяването на атмосферния въздух, подобряване КАВ и изключително ще облекчи ползвателите на РПМ от близко разположените населени места.

**II.8. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях**



#### **Фигура 4:** Местоположение на инвестиционното предложение

Инвестиционното предложение е разположено на територията на област Сливен и попада в землищата на гр. Кермен

#### **Обекти, подлежащи за здравна защита**

Обекти, подлежащи на здравна защита са:

- Жилищните сгради;
- Лечебните заведения;
- Училищата;
- Детските градини и ясли;
- Висшите учебни заведения;
- Спортните обекти;
- Обектите за временно настаняване (хотели, мотели, общежития, почивни домове, ваканционни селища, къмпинги, хижи и др.);
- Места за отдих и развлечения (плувни басейни, плажове и места за къпане, паркове и градини за отдих, вилни зони, атракционни паркове, аквапаркове и др.);
- Както и обектите за производство на храни по § 1, т. 37 от допълнителните разпоредби на Закона за храните, стоковите борси и тържищата за храни.

В близост до инвестиционното намерение не се регистрира наличие на нито едно от гореизброените обекти, подлежащи на здравна защита.

#### **II.9. Съществуващо земеползване по границите на площадката или трасето на инвестиционното предложение**



Схема на съществуващото земеползване по границите на ИП

**II.10. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др.; Национална екологична мрежа**

Инвестиционното предложение попада в защитената зона BG 0000418 – „Керменски възвишения“, която е разположена в землищата на с. Коньово, община Нова Загора, област Сливен, с. Биково, гр. Кермен, с. Младово, община Сливен, област Сливен, с обща площ 21 078,130 дка.

С инвестиционното намерение не се засягат чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване.

**II.11. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство)**

Изискана е изходна информация за наличие на инженерни мрежи от редица ведомства и експлоатационни дружества, като в близост до инвестиционното намерение е установено единствено наличие на електропровод 20 kV, собственост на ЕВН България Електроразпределение ЮГ“. Същия е разположен до третокласния път в ляво при триколонно кръстовище за град Кермен, като с цел осигуряване на нормативните изисквания за отстояния ел. провода ще се реконструира.

**II.12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение**

По-долу са обобщени основните разрешения, съгласувания и процедури, свързани с реализацията на проекта в контекста на спазване на екологичното законодателство в Република България и Европейския съюз, които са необходими успоредно или след приключване с постановен административен акт на настоящата процедура по ОВОС:

1. Одобряване на подробни устройствени планове, след приключване на процедурата по глава шеста от ЗООС, по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ:

- ПУП - Парцеларен план за съоръжения на линейната инфраструктура;
- ПУП за временни строителни площадки (вкл. промяната на предназначението на земята).

2. Не се налага провеждане на процедура за издаване на Разрешително за ползване на воден обект съгласно чл.46, ал.1, т.1, буква „б“ от Закона за водите, за ползване на воден обект за линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти, издадено от компетентния орган Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“, в чийто обхват попада водният обект;

3. Съгласуване за пресичане на електропроводи, по реда на ЗУТ, от съответното електроразпределително дружество в района;

4. Придобиване на земи и промяна на предназначение за площни съоръжения и довеждащи пътища

8. Съгласуване на временни строителни площадки ;

9. Съгласие и определяне на място за депониране на земни маси по реда на Закона за

управление на отпадъците, съгласуване със съответната община, в която попада площадката за депониране;

10. Разрешение за строеж, по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ.

### **III. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ, КОЕТО МОЖЕ ДА ОКАЖЕ ОТРИЦАТЕЛНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ НЕСТАБИЛНИТЕ ЕКОЛОГИЧНИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ГЕОГРАФСКИТЕ РАЙОНИ, ПОРАДИ КОЕТО ТЕЗИ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРЯБВА ДА СЕ ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ, И ПО-КОНКРЕТНО**

#### ***III.1. Съществуващо и одобрено земеползване***

При реализацията на пътния възел ще бъдат засегнати общо 21 имота, като общата засегната площ е 22.930 дка, като от тях 3.183 дка са с начин на трайно ползване овощна градина, 9.644 са лозя, 7.645 – пасище, 0.327 са за местен път и 2.031 са за селскостопански път.

Площите за промяна на предназначението са 22.603 дка, а тези за отчуждаване 14.276 дка.

#### ***III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия***

ИП не засяга мочурища, крайречни области и речни устия и не се намира в близост до такива. Голяма част от блатата в района са пресушени, има отводнителни канали.

#### ***III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда***

ИП не засяга крайбрежни зони и морска околна среда.

#### ***III.4. Планински и горски райони***

Районът в който попада инвестиционното предложение е равнинен. В района около гр. Кермен са разположени част от т.нар. средногорски хорстови възвишения, които се отличават със стръмни, разседно обусловени склонове. Между възвишенията са разпространени грабеновидни територии с алувиално-блатни наслаги, в някои от които се образуват и трайни блата - Младовското (Герена), Скобелевското, Биковското, Голямото Керменско блато и др. Низинно-хълмистият релеф и плодородните почви са основните фактори, които са способствали за превръщане на територията в обработваеми земи. Това са едни от добре усвоените земеделски територии на община Сливен.

#### ***III.5. Защитени със закон територии***

##### ***Защитени територии по Закона за защитените територии***

Реализацията на инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. Най-близката такава, ПЗ „Острова на Тунджа“, отстои на над 14 км север-северозападно от разглеждания терен.

##### ***Зони за защита на водите по чл. 119а по Закона за водите***

В обхвата пътния възел и около град Кермен няма водни артерии, реки дерета и притоци. В близост до града около някои села има изградени водоеми.

Инвестиционното предложение не предвижда водовземане от повърхностни или

подземни води, заустване на отпадъчни води в повърхностни водни обекти или в съоръжения, които могат да създадат опасност от замърсяване на подземните води и не предвижда ползване на воден обект по смисъла на Закона за водите.

Инвестиционното намерение не попада в Зони за защита на водите по чл. 119а по Закона за водите, както и в границите на Санитарно-охранителни зони.

#### ***Защитени територии по закона за културното наследство***

Към настоящия момент в обхвата на ИП не са регистрирани обекти, защитени по Закона за културното наследство. При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

### ***III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа***

**Защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“ в землищата на с. Коньово, община Нова Загора, област Сливен, с. Биково, гр. Кермен, с. Младово, община Сливен, област Сливен, с обща площ 21 078,130 дка.**

**Предмет на опазване в защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“ са:**

- следните типове природни местообитания по чл. 6, ал. 1, т. 1 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):
- 1530 \* Панонски солени степи и солени блата;
- 62A0 Източно субсредиземноморски сухи тревни съобщества; местообитанията на следните видове по чл. 6, ал. 1, т. 2 от ЗБР:
- бозайници – Лалугер (*Spermophilus citellus*), Пъстър пор (*Vormela peregusna*);
- земноводни и влечуги – Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*), Голям гребенест тритон (*Triturus karelinii*), Пъстър смок (*Elaphe sauromates*), Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*), Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*), Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*).

#### ***Цели на защитената зона***

- опазване и поддържане на типовете природни местообитания, посочени в т. 2.1, местообитанията на посочените в т. 2.2 видове, техните популации и разпространение в границите на зоната, за постигане и поддържане на благоприятното им природозащитно състояние в Континенталния биогеографски регион;
- подобряване на структурата и функциите на природно местообитание с код 62A0;
- подобряване на местообитанията на видовете Голям гребенест тритон (*Triturus karelinii*), Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) и Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*);
- при необходимост подобряване на състоянието или възстановяване на типове природни местообитания, посочени в т. 2.1, местообитания на посочени в т. 2.2 видове и техни популации.
- Целите на защитената зона по т. 3 са определени съобразно важността на защитената зона за постигане и поддържане на благоприятното природозащитно състояние на типовете природни местообитания и видовете по т. 2 в Континенталния биогеографски регион,

както и за свързаността и целостта на мрежата от защитени зони в страната като част от Европейската екологична мрежа Natura 2000. Те определят и приоритетите при планиране и прилагане на мерки в защитената зона.

**Приоритетни за опазване** в защитената зона са типовете природни местообитания, посочени в т. 2.1, както и видовете, за които са определени цели за подобряване в т. 3.

Пълният опис на координатите на точките, определящи границата на защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“, е посочен в Приложение към т. 6 от Заповед № РД-292/31.03.2021 г., неразделна част от държавен вестник брой 47 от 04.06.2021 г.

**Стандартният формуляр с данни и оценки** за защитената зона, както и картен материал с границите ѝ са налични и се съхраняват в Министерството на околната среда и водите, РИОСВ – Стара Загора, и на интернет страницата на Информационната система за защитените зони от екологичната мрежа Natura 2000.

### **ЗАБРАНИ**

#### **В границите на защитената зона се забранява:**

- провеждане на състезания с моторни превозни средства извън съществуващите пътища;
- движение на мотоциклети, ATV, UTV и бѣгита извън съществуващите пътища в неурбанизирани територии; забраната не се прилага за определени на основание на нормативен акт трасета за движение на изброените моторни превозни средства, както и при бедствия, извънредни ситуации и за провеждане на противопожарни, аварийни, контролни и спасителни дейности;
- търсене и проучване на общо разпространени полезни изкопаеми (строителни и скално облицовъчни материали), разкриване на нови и разширяване на концесионните площи за добив на общо разпространени полезни изкопаеми (строителни и скално облицовъчни материали) в териториите, заети от природните местообитания по т. 2.1; забраната не се прилага в случаите, в които към датата на обнародване на заповедта в „Държавен вестник“ има започната процедура за предоставяне на разрешения за търсене и/или проучване, и/или за предоставяне на концесия за добив по Закона за подземните богатства и по Закона за концесиите, или е започнала процедура за съгласуването им по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и/или чл. 31 от ЗБР, или е подадено заявление за регистриране на търговско откритие;
- промяна на начина на трайно ползване, разораване, залесяване и превръщане в трайни насаждения на ливади, пасища, мери и мочурища при ползването на земеделските земи като такива;
- разораване, залесяване и превръщане в трайни насаждения на други тревни площи (обработваеми земи, които не са включени в сеитбооборот 5 или повече години) в границите на природни местообитания с кодове 1530\* и 62A0 при ползването на земеделските земи като такива;
- премахване на характеристики на ландшафта (синори, жизнени единични и групи дървета, традиционни ивици, заети с храстово- дървесна растителност сред обработваеми земи, защитни горски пояси, каменни огради и живи плетове) при ползването на земеделските земи като такива освен в случаите на премахване на инвазивни чужди видове дървета и храсти;

- употреба на торове, подобрители на почвата, биологично активни вещества, хранителни субстрати и продукти за растителна защита, които не отговарят на изискванията на Закона за защита на растенията;
- употреба на минерални торове в ливади, пасища, мери, изоставени орни земи и горски територии, както и на продукти за растителна защита от професионална категория на употреба в тези територии, освен при каламитет, епифитотия или при прилагане на селективни методи за борба с инвазивни чужди видове;
- използване на органични утайки от промишлени и други води и битови отпадъци за внасяне в земеделските земи без разрешение от специализираните органи на Министерството на земеделието, храните и горите и когато концентрацията на тежки метали, металоиди и устойчиви органични замърсители в утайките превишава фоновите концентрации съгласно приложение № 1 от Наредба № 3 от 2008 г. За нормите за допустимо съдържание на вредни вещества в почвите (ДВ, бр. 71 от 2008 г.);
- използване на води за напояване, които съдържат вредни вещества и отпадъци над допустимите норми;
- палене на стърнища, слокове, крайпътни ивици и площи със суха и влаголюбива растителност.

### **ПРЕПОРЪКИ**

#### ***В границите на защитената зона се препоръчва:***

- поддържане на обработваеми земи, които не са включени в сеитбооборот пет или повече години, като ливада, пасище или мера;
- промяна на начина на трайно ползване на обработваеми земи, които не са включени в сеитбооборот пет или повече години, в „ливада“, „пасище“ или „мера“;
- изпълнение на мерки за поддържане и опазване на съществуващите постоянни пасища, мери, ливади и на местообитанията по т. 2.1 от разпространението на нежелана растителност – рудерални и инвазивни чужди видове, съгласно списъка с инвазивни чужди видове, които засягат Съюза (създаден и актуализиран с регламенти за изпълнение на Комисията в съответствие с Регламент (ЕС) № 1143/2014 на Европейския парламент и на Съвета), публикуван на интернет страницата на МОСВ;
- възстановяване и поддържане на затревени площи като такива с висока природна стойност чрез:
- косене ръчно или с косачки за бавно косене от центъра към периферията или от единия край на площта към другия с ниска скорост, като окосената трева се изсушава и събира на купове или се изнася от парцела;
- паша, като се поддържа гъстота на животинските единици на цялата пасищна площ на стопанството, на която се извършва пашата, от 0,3 до 1 ЖЕ/ха;
- създаване на площи, заети с храстово-дървесна растителност сред обработваеми земи, на каменни купчини и малки водни площи след предварително съгласуване с РИОСВ–Стара Загора;
- подмяна на инвазивните чужди видове дървета и храсти с местни видове след премахването им от характеристики на ландшафта (синори, жизнени единични и групи дървета,

традиционни ивици, заети с храстово-дървесна растителност сред обработваеми земи, защитни горски пояси и живи плетове).

### **Растителен свят**

#### **Обща характеристика на растителността**

Според геоботаническо райониране на България (Бондев 2002), територията на ИП попада в Стралджанско-Сливенски район на Стралджанско-Айтоски окръг.

Последният заема сравнително голямо пространство на запад от Бургаската низина - до Ямбол, Сливен и Нова Загора. Изпъкналите части на терена (Айтоска планина от Хисаря до Карнобат, Терзийски баир източно от Сливен, хълмът Бакаджиците, Светиилийските възвишения и най-източните части на Сърнена Средна гора) са били покрити в миналото ксеротермни гори от благун, цер, космат и виргилиев дъб. Понастоящем от тези гори са останали малки силно разреждени участъци, заменени с гъсти съобщества от драка или с ксеротермни пасища с доминиране на белизма и луковична ливадина, на места и садина. По хълмовете над Айтос преобладават бодливите ниски храсти с възглавничеста форма от айтоски клин. В териториите на окръга с по-ниска надморска височина в миналото са съществували гори предимно от дръжкоцветен дъб, по-често смесени с полски бряст и полски ясен, а сега почти всички гори са унищожени и само край р. Тунджа тук-там са останали малки групи. В пониженията на места е настъпило засоляване и има халофитна растителност, в която доминира и тръстикова власатка.

Стралджанско - Сливенски район заема западната част на окръга, предимно понижената, с подпочвени води близо до повърхността и значителни площи със засолени почви и формирани на тях фитоценози от халофитна растителност. По-голяма част от територията са селскостопански земи. Освен диагностични видове за Стралджанско -Айтоски окръг, за района са характерни и българските ендемити *Colchicum davidovii*, *Tulipa urumoffii*, *T. aureolina*, *T. splendens*, *Medicago rhodopaea*, *Verbascum adrianopolitanum*, както и два вида балкански ендемити от македоно-тракийската флорна група – *Astracantha thracica* и *Iris suaveolens*.

#### **Характеристика на растителността в района на ИП**

Територията, определена за изграждане на новия пътен възел, попада в една защитена зона от екологичната мрежа „Натура 2000“ – 33 „Керменски възвишения“, с код BG0000418, за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна (Фиг. II.10-1). Съгласно данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОЕВ 2022), в границите на пътния възел липсват природни местообитания, предмет на опазване в зоната.

По време на предварителните теренни проучвания в изследвания район (ИР), дефиниран като общата площ на пътния възел, са установени общо 10 типа растителност (хабитати), класифицирани по EUNIS (Davies et al. 2004; Табл. IV.1.9-1, Фиг. IV.1.9-1). Потвърден е резултата от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОЕВ 2022), т.е. не са установени консервационно значими природни местообитания, вкл. такива, предмет на опазване в зоната.

Таблица IV.1.9-1: Типове растителност (хабитати) по EUNIS и площта им в границите на пътния възел. Площите са в хабитати.

Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за: Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“)

№	Хабитат	EUNIS	Засегната площ
1	Съобщества от високи нитрофилни треви в равнините	E5.11	1.9900
2	Храсталаци от драка	F3.2433	0.0059
3	Шкарп	H5.36	0.1440
4	Пътища без настилка	H5.61	0.0948
5	Зърнени монодоминантни култури	I1.11	1.7724
6	Изоставени обработваеми земи	I1.53	0.1739
7	Изоставени селскостопански постройки	J2.61	0.0651
8	Пътища с настилка	J4.2	2.0355



Фигура IV.1.9-1: Типове растителност (хабитати) по EUNIS в границите на ИП.

E5.11 Съобщества от високи нитрофилни треви в равнините

В това местообитание сме включили рудерализирани терени покрай пътищата и нивите, около изоставените и разрушени постройки, сметища и др. такива. Подобни терени заемат сравнително голяма площ в границите на ИП на пътния възел. Без консервационна стойност.

F3.2433 Храсталациот драка

В ИП попада малка част от полигон, представляващ обрастване с драка (*Paliurus spinachristi*). Подобни обраствания се наблюдават предимно западно от територията на пътния възел, и са междинен етап от сукцесионните процеси, протичащи при прекратяване поддържането на тревистите съобщества.

#### Н5.36 Шкарп

Към този хабитат са причислени откосите на изкопите по съществуващите в ИР асфалтови пътища – АМ „Тракия“ и Републикански път III-6601. Тези по магистралата са заети от производна тревна растителност и редки храсти, част от ландшафтното оформление на обекта, а тези по път III-6601 са каменисти, почти лишени от растителност. Подобни хабитати са без консервационна стойност.

#### Н5.61 Пътища без настилка

Към този хабитат е причислен полски път, разположен в северната част на ИР, както и продължение на асфалтов път, служещ вероятно за достъп по време на строителството на магистралата, и в западна посока към изградените туристически обекти южно от с. Кермен. Хабитатът се характеризира с това, че грунът е утъпкан и почти лишен от растителност. Без консервационна стойност.

#### П.11 Зърнени монодоминантни култури

Заемат сравнително голяма площ в границите на ИР, в западната му част на пътния възел. Картираните от нас два полигона са на практика част от един огромен обработваем блок, заобикаляш възвишенията. Без консервационна стойност.

#### П.53 Изоставени обработваеми земи

Заема един полигон, разположен между път III-6601 и асфалтовия път западно от него, в имот с начин на трайно ползване пасище. Площта е обработвана поне от 2016 г. до 2022 г., но в момента е изоставена. Без консервационна стойност.

#### П.61 Изоставени селскостопански постройки

В обхвата на пътния възел попадат две изоставени селскостопански постройки, вероятно част от бившата МТС на селото, като едната е почти разрушена. Без консервационна стойност.

#### П.4.2 Пътища с настилка

Към този хабитат са причислени съществуващите в ИР асфалтови пътища – АМ „Тракия“, Републикански път III-6601, както и асфалтов път, служещ вероятно за достъп по време на строителството на магистралата, и в западна посока към изградените туристически обекти южно от с. Кермен. Това е най-широко застъпения хабитат в ИР, без консервационна стойност.

### **Животински свят**

Изследваният район е зает преимуществено от хабитата с антропогенен произход (застроени терени, обработваеми земи, горски култури). Сравнително широко разпространение заемат и рудерални тревни съобщества. Подобни хабитати са бедни на видов състав, поне на гръбначната фауна. В същото време, разположението на пътния възел сред по-обширни сухи тревни съобщества, заемащи хълмовете източно (Крайния баир) и западно от него (Средния баир), от свия страна своеобразни „острови“ сред обширни обработваеми площи, привлича видове, свързани с подобни местообитания, най-вече при търсене на храна.

По време на предварителните теренни проучвания, вкл. при по-стари наблюдения в района на Керменските възвишения и Горнотракийската низина около тях, са установени, или

има потенциални местообитания за установени по други проекти, 73 вида гръбначни животни (Табл. IV.1.9-4).

Таблица IV.1.9-4: Видове гръбначни животни, установени при теренни проучвания, за които има подходящи местообитания в ИР, и техния национален природозащитен статус: ЗБР – номер на Приложението от ЗБР; ЧКБ – категория застрашеност според Червената книга на България (Големански 2011).

№	Species	ЗБР	ЧКБ	№	Species	ЗБР	ЧКБ
<u>Земноводни и влечуги</u>				37	<i>Corvus cornix</i>	-	-
1	<i>Hyla arborea</i>	3	-	38	<i>Corvus frugilegus</i>	-	-
2	<i>Testudo graeca</i>	2, 3	EN	39	<i>Corvus monedula</i>	-	-
3	<i>Testudo hermanni</i>	2, 3	EN	40	<i>Garrulus glandarius</i>	-	-
4	<i>Lacerta trilineata</i>	3	-	41	<i>Pica pica</i>	-	-
5	<i>Lacerta viridis</i>	3	-	42	<i>Lanius collurio</i>	2, 3	-
6	<i>Podarcis taurica</i>	3	-	43	<i>Oriolus oriolus</i>	3	-
7	<i>Ablepharus kitaibelii</i>	3	-	44	<i>Alauda arvensis</i>	3	-
8	<i>Dolichophis caspius</i>	3	-	45	<i>Galerida cristata</i>	3	-
9	<i>Elaphe sauromates</i>	2, 3	EN	46	<i>Delichon urbicum</i>	3	-
<u>Птици</u>				47	<i>Hirundo daurica</i>	3	-
10	<i>Coturnix coturnix</i>	-	-	48	<i>Hirundo rustica</i>	3	-
11	<i>Perdix perdix</i>	-	-	49	<i>Riparia riparia</i>	3	-
12	<i>Phasianus colchicus</i>	-	-	50	<i>Sylvia communis</i>	3	-
13	<i>Ciconia ciconia</i>	2, 3	VU	51	<i>Luscinia megarhynchos</i>	3	-
14	<i>Larus michahellis</i>	-	-	52	<i>Oenanthe oenanthe</i>	3	-
15	<i>Apus apus</i>	3	-	53	<i>Saxicola rubetra</i>	3	-
16	<i>Cuculus canorus</i>	3	-	54	<i>Saxicola torquata</i>	3	-
17	<i>Columba palumbus</i>	-	-	55	<i>Turdus merula</i>	3	-
18	<i>Streptopelia decaocto</i>	-	-	56	<i>Sturnus vulgaris</i>	-	-
19	<i>Streptopelia turtur</i>	-	-	57	<i>Anthus campestris</i>	2, 3	-
20	<i>Accipiter brevipes</i>	2, 3	VU	58	<i>Carduelis carduelis</i>	3	-
21	<i>Buteo buteo</i>	3	-	59	<i>Fringilla coelebs</i>	3	-
22	<i>Buteo rufinus</i>	2, 3	VU	60	<i>Passer hispaniolensis</i>	3	-
23	<i>Circaetus gallicus</i>	2, 3	VU	61	<i>Passer montanus</i>	3	-
24	<i>Circus aeruginosus</i>	2, 3	EN	62	<i>Emberiza calandra</i>	3	-
25	<i>Circus pygargus</i>	2, 3	VU	63	<i>Emberiza melanocephala</i>	3	-
26	<i>Hieraaetus pennatus</i>	2, 3	VU	<u>Бозайници</u>			

№	Species	ЗБР	ЧКБ	№	Species	ЗБР	ЧКБ
27	<i>Falco subbuteo</i>	3	VU	64	<i>Erinaceus roumanicus</i>	3	-
28	<i>Falco tinnunculus</i>	3	-	65	<i>Talpa europaea</i>	-	-
29	<i>Falco vespertinus</i>	2, 3	CR	66	<i>Microtus sp.</i>	-	-
30	<i>Asio otus</i>	3	-	67	<i>Nannospalax leucodon</i>	-	-
31	<i>Athene noctua</i>	3	-	68	<i>Sciurus vulgaris</i>	-	NT
32	<i>Coracias garrulus</i>	2, 3	VU	69	<i>Lepus europaeus</i>	-	NT
33	<i>Merops apiaster</i>	-	-	70	<i>Canis aureus</i>	-	-
34	<i>Dendrocopos syriacus</i>	2, 3	-	71	<i>Vulpes vulpes</i>	-	-
35	<i>Picus viridis</i>	3	-	72	<i>Meles meles</i>	-	-
36	<i>Corvus corax</i>	3	NT	73	<i>Mustela putorius</i>	-	-

Предвид непосредствената близост до натоварена автомагистрала, както и липсата на по-запазена горска растителност с големи и стари дървета, изследвания район може да се обитава перманентно – за размножаване и за хранене, от много малко видове. От видовете с по-висок консервационен статус това са шипобедрената (*Testudo graeca*) и шипоопашатата костенурка (*T. hermanni*), пъстрия смок (*Elaphe sauromates*), и червеногърбата сврачка (*Lanius collurio*). От останалите видове в района може да се размножават предимно пойни птици, гущерите, както и по-дребните бозайници. По-голям е броят на установените консервационно значими видове, които могат да използват района за хранене. Това са белия щъркел (*Ciconia ciconia*), хищните птици, синята гарга (*Coracias garrulus*), сирийския пъстър кълвач (*Dendrocopos syriacus*) и полската бърбрица (*Anthus campestris*). Част от тези видове се срещат в района единствено по време на прелет и/или зимуване. Това са късопръстия ястреб (*Accipiter brevipes*), змияра (*Circaetus gallicus*), малкия орел (*Hieraetus pennatus*), вечерната ветрушка (*Falco vespertinus*).

Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОЕВ 2022), в изследвания район попадат потенциални местообитания на още 5 вида, предмет на опазване в ЗЗ „Керменски възвишения“ (освен двете сухоземни костенурки и пъстрия смок). Това са южния гребенест тритон (*Triturus karelinii*), червенокоремната бумка (*Bombina bombina*), обикновената блатна костенурка (*Emys orbicularis*), лалугера (*Spermophilus citellus*) и пъстрия пор (*Vormela peregusna*). Въздействието върху видовете, предмет на опазване в ЗЗ „Керменски възвишения“, е разгледано в т. IV.2.

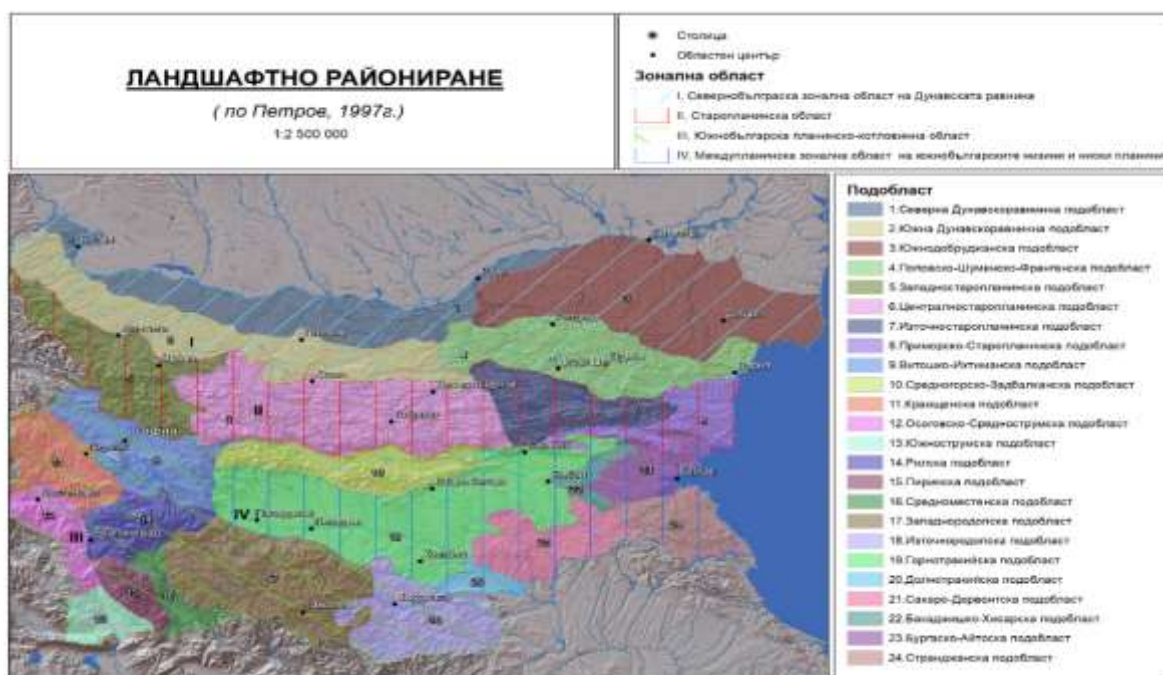
### III.7. Ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност

Според Ландшафтното райониране на страната попадат в обхвата на Горнотракийска подобласт. Град Кермен попада в граничен район между Средногорието и Тунджанска хълмиста област. В района, южно от гр. Кермен, има малки пространства, в които са разположени част от т.нар. средногорски хорстови възвишения, които се отличават със стръмни, разседно обусловени склонове. В района около гр. Кермен са разположени част от

Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за: Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалища“)

т.нар. средногорски хорстови възвишения, които се отличават със стръмни, разседно обусловени склонове. Между възвишенията са разпространени грабеновидни територии с алувиално-блатни наслаги, в някои от които се образуват и трайни блата - Младовското (Герена), Скобелевското, Биковското, Голямото Керменско блато и др. Низинно-хълмистият релеф и плодородните почви са основните фактори, които са способствали за превръщане на територията в обработваеми земи. Част от блатата са пресушени, има отводнителни канали. Това са едни от добре усвоените земеделски територии на община Сливен.

В обхвата на инвестиционното намерение не са регистрирани характерни ландшафти с значима стойност.



Фигура 5: Ландшафтно райониране по Петров 1997г.

### **III.8. Територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита**

Инвестиционното предложение не засяга директно територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.

## **IV.ТИП И ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОТЕНЦИАЛНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА, КАТО СЕ ВЗЕМАТ ПРЕДВИД ВЕРОЯТНИТЕ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА ВСЛЕДСТВИЕ НА РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

**IV.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве, материалните активи, културното наследство, въздуха, водата, почвата, земните недра, ландшафта, климата,**

## **биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии**

### **IV.1.1. Въздействия върху населението и човешкото здраве**

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством преразпределение на транспортните потоци и улесняване на достъпа до населените места в района. Минимален дискомфорт се очаква по време на строителството. В разглеждания участък от АМ „Тракия“ има монтирана шумозащита, която се очаква да бъде засегната при реализирането на инвестиционното предложение и в последствие възстановена.

По нито един от гореизброените компоненти и фактори на околната среда няма предпоставки за увеличаване на риска за човешкото здраве, напротив, очаква се подобряване на състоянието на околната среда и човешкото здраве, посредством намалени вредни емисии, намаляване на времето за пътуване до цели в двете посоки по АМ „Тракия“, намаляване на разходваното гориво на МПС и намаляване на поддръжка и амортизация на МПС.

На разглеждания участък от АМ „Тракия“ има монтирани шумозащитни прегради. При разработване на техническия проект, който ще се изготви след финализиране на процедурите по реда на глава шеста от ЗООС, при необходимост ще се удължи и/или коригира местоположението на шумозащитата спрямо радиуса на пътната връзка.

Инвестиционното намерение няма да предизвика промяна в интензивността на движение, а има за цел преразпределяне на транспортните потоци и скъсяване на изминаваното разстояние за ползвателите на Път III-6601, въз основа на което не следва да се кумулират допълнителни въздействия по отношение на човешкото здраве.

Магистралата и третокласния път са съществуващи пътни обекти, като инвестиционното намерение цели единствено тяхната свързаност. Въз основа на всички изходни данни за транспортното натоварване към третокласния път и съответно трафика към пътния възел не могат да се обособят значителни транспортни потоци.

Реализацията на инвестиционното намерение ще доведе до повишаване на качеството на околната среда и живота на местното население по време на експлоатацията на пътния възел, посредством:

- Намаляване на времето за пътуване до цели в двете посоки по АМ „Тракия“
- Намалени вредни емисии.
- Намаляване на разходваното гориво на МПС
- Намаляване на поддръжка и амортизация на МПС
- Намаляване на риска от ПТП като следствие на намаляване преминаването през урбанизирани територии и смяна на режима на движение.

Въпреки близостта на магистралата до населеното място, от въвеждане в експлоатация на АМ Тракия до настоящия момент не са постъпвали сигнали за превишени шумови нива, влошено качество на атмосферния въздух или други замърсявания на околната среда. Инвестиционното намерение е с положителен обществен интерес, особено от страна на жителите на гр. Кермен.

Непосредствено до пътния възел се намира ПИ 36779.889.9901, вид собств. Общинска частна, вид територия Урбанизирана, НТП За друг вид застрояване, който представлява

Стопански двор. На изток от стопанския двор се развива идустриалната зона на града. Пътния възел отстой на повече от 200 метра от регулацията на населеното място, като по регулационната граница тангира и ж.п. линия София – Бургас.

Имотите „заклучени“ между магистралата и ж.п линията са общинска частна територия. Видно от ортофотоснимки, част от тях за застроени, но същото не е отразено в действащата кадастрална карта.

Най-близко разположената потенциално обитаема сграда, се намира на около 370 м. отстояние от пътния възел, което е достатъчно разстояние за разсейване на замърсители и шум от трафикът по пътната връзка.

### **Здравен риск**

#### ***Въздействие върху работещите на строителните площадки***

Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с реализацията на обекта са общите и локални вибрации, прахът, токсичните вредности, шумът, неблагоприятният микроклимат, физическото натоварване.

При спазване на Планове за здравословни и безопасни условия на работа, работни инструкции за безопасност, ползване на необходимите защитни облекла и предпазна екипировка, негативните въздействия могат да бъдат сведени до минимум.

По време на строителните процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав (ФПЧ), поради използването на машини за изкопни работи, булдозери, челни товарачи и ръчни работи. Наред с това ще се отделят характерните за горивните процеси в ДВГ отпадъчни газове (азотни оксиди, въглероден оксид, серни оксиди, сажди, ЛОС, РАН, УОЗ и др.).

При подготовката, полагането и подравняването на асфалтови настилки, свързано с разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини се отделят основно пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани).

Замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на проекта.

#### ***Въздействие върху най-близкото население***

Рискът за населението ще бъде различен по степен в зависимост от близостта на пътното трасе до обитаеми сгради. Едно от очакваните сериозни въздействия ще е именно върху хората, живеещи и работещи в близост до пътното тяло. Дискомфорт, ще се получи основно в периода на активно строителство (денем), при неблагоприятни атмосферни условия.

Основните фактори, рискови за здравето на населението, живеещо в близост до трасето, ще са шумовият и прахов фактори и азотните оксиди.

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.

Замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на проекта.

### ***По време на експлоатация***

В обхвата на инвестиционното намерение по АМ „Тракия“ са разположени шумозащитни стени с цел намаляване на шумови нива до най-близко разположените сгради (отстоянието е над 400 м) има изградена шумозащита, която се очаква да бъде засегната при реализирането на проекта и в последствие възстановена в обхвата на инвестиционното предложение.

### ***IV.1.2. Въздействия върху материалните активи***

С реализацията на инвестиционното намерение не се предвижда унищожаване на съществуващи материални активи, същото е свързано с придобиване на нови такива.

### ***IV.1.3. Въздействия върху културното наследство***

В обхвата на инвестиционното намерение не са регистрирани обекти на културно-историческото наследство.

При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

### ***IV.1.4. Въздействия върху въздуха***

#### ***Климат***

Територията на община Сливен попада в областта на преходно-континенталния климат. Климатът в района се определя от въздействието на континентални и средиземноморски въздушни маси, както и от спецификата на релефа. През ниската орографска бариера на Източна Стара планина, нахлуват континентални въздушни маси от умерените и полярните географски ширини.

Обикновено проникването на тези въздушни маси, се съпровожда от силни ветрове и слабо проявени валежи. При продължително задържане на студен въздух в обсега на низинно-котловинния релеф, се създават устойчиви термични инверсии, придружени с мъгли и ниска слоеста облачност.

Поради по-малката надморска височина, вертикалната климатична поясност в Източна Стара планина е слабо изразена.

#### ***Валежи***

Характеризират се със снежно-дъждовен режим, есенно-зимно пълноводие и рязко изразен февруарски максимум.

За периода 1979-2008 г. средната годишна сума за станция Сливен е 575 mm, най-ниската средна месечна сума е през октомври /34 mm/, а най-високата - през май /68 mm/, почти изравнена с тази през юни /67 mm/. Вторичният минимум е през март /35 mm/, а вторичният максимум - през декември /61 mm/. Тенденцията на почти изравнени месечни суми на максимумите и особено на минимумите се запазва, но се наблюдава изместване на вторичния максимум /от ноември към декември/, и на главния минимум /от зимата към есента/. Тъй като

разликите в сумите не са значителни, можем да предположим, че се наблюдава слаба тенденция на увеличаване на преходно-средиземноморското климатично влияние върху режима на валежите. Налице е слаба тенденция на намаляване на годишната сума, която частично е резултат от намаляване на средномесечните суми през януари и февруари.

Периодите без валеж с максимална продължителност на територията на общината, са средно 14 дни през юли и октомври, като с близки стойности са август /13 дни/ и септември /13 дни/. През лятото и началото на есента, се оформя период на засушаване, свързан с намаляване в честотата и количеството на валежите, и отчитането на максимални стойности в хода на температурата.

### ***Ветрове***

Средната годишна скорост на вятъра в ст. Сливен, е 2,5 m/s. С най-високи средни скорости са ветровете през зимата - януари и февруари /3,2–3,1 m/s/. Тяхната скорост отслабва през есенния период до 1,8 m/s. Преобладават северозападние ветрове. През студеното полугодие, когато ветровете духат с най-голяма скорост, придобиват т.нар. „падащ“ характер, подобен на борá. При нахлуване на студени въздушни маси от североизток, се образува голям хоризонтален баричен градиент между северните и южните склонове на Стара планина. Студеният въздух се задържа от орографската преграда и „прелива“ през нея с голяма скорост. Продължителността на тези ветрове за ст. Сливен, е 2 денонощия, но има години и случаи, когато продължителността достига 4 денонощия и скорост над 20 m/s. Отчитани са ветрове и със скорост над 40 m/s. Характерна особеност е рязкото застудяване. Средногодишно за ст. Сливен се регистрират 17 дни с бороподобен вятър.

### ***Заклучение***

Климатичните и метеорологични фактори оказват сериозно влияние върху степента на замърсяване на въздушния басейн. Те пряко допринасят за по-доброто или по-лошо разсейване на емитираните вредни вещества. Най-общо могат да се разделят на две основни групи показатели – благоприятни климатични фактори, които способстват за самопречистването на атмосферния въздух и неблагоприятни климатични фактори, които са пречка за самоочистване на атмосферата. В района на инвестиционното намерение се наблюдават и двата вида климатични фактори.

- *Емисии в периода на строителството:*

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици.

- *Емисии в периода на експлоатация:*

По време на експлоатацията на обекта, атмосферния въздух ще се замърсява основно от изгорелите газове от двигателите на преминаващите превозни средства, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици, както и в шумово и вибрационно натоварване.

Предвид, че с инвестиционното намерение няма да се генерира допълнителен трафик по Автомагистралата и по локалните пътища, а се цели намаляване на изминаваното разстояние до точки на свързаност следва извода, **че генерираните въздействия ще бъдат смекчени спрямо съществуващото положение.**

#### ***IV.1.5. Въздействия върху водите***

Територията на общината се пресича от главния вододел на Балканския полуостров и попада в обхвата 3 отточни области /Дунавска, Черноморска и Егейска/. В своите най-северни части, общината заема малък ареал от водосбора на Стара река /голям десен приток на р. Янтра, Дунавски отточен басейн/. На изток от прохода Вратник са изворните области на р. Луда Камчия, която оттича част от североизточните старопланински територии на общината към Черноморския басейн. Най-голям дял от Старопланинската област, заема водосборът на р. Тунджа. Нейните леви притоци /Беленска, Асеновска, Сотирска и др./, формират водосборите си по южните склонове на планините.

Елено-Твърдишка, Сливенска и Гребенец, и заедно с десните, идващи от склоновете на Сърнена Средна гора, оттичат територията към Егейския басейн.

В обхвата пътният възел и около град Кермен няма водни артерии, реки дерета и притоци. В близост до града около някои села има изградени водоеми.

Подземни води в област Сливен са значителни, в количества представляващи практически интерес и са акумулирани в елувиалните образувания. Сравнително водообилни са и делувиалнопролувиалните отложения в подножията на планините Сливенска и Гребенец.

Инвестиционното намерение не е с размер и характер, който би могъл да окаже въздействие върху повърхностни и подземни води.

#### ***IV.1.6. Въздействия върху почвата***

Почвеното разнообразие в Община Сливен е голямо, обусловено от разнообразието на почвообразуващите фактори (релеф, височинни пояси, почвообразуващи скали, климатични и хидроложки условия и др. азонални фактори).

От почвените типове най-характерни са карбонатните черноземни смолници, черноземните смолници и излужените черноземни смолници.

Най-голяма площ в старопланинската част от територията на общината имат канелените почви - изложени до слабо подсолени, на места в съчетание с рендзини. Те заемат южните склонове на Сливенска планина, планините Стидовска и Гребенец. Отличават се с добре оформен, средно мощен профил (80-100 см). Това са тежки глинести почви, които се характеризират с умерено естествено плодородие. Имат тежък механичен състав, смолисто-черен цвят и голяма мощност на хумусния хоризонт. Притежават добро естествено плодородие и са подходящи най-вече за отглеждането на някои зърнени, технически и фуражни култури, и по-малко - за зеленчуци и овощни видове. В същия район са развити ливадно-канелени и тежко пясъчливо-глинести почви, чиито особености се свързват с постоянните или периодични блата.

#### ***IV.1.8. Въздействия върху ландшафта***

В обхвата на инвестиционното намерение не са регистрирани характерни ландшафти с

значима стойност.

#### ***IV.1.9. Въздействия върху климата***

##### ***Въздействия върху климата по време на строителството***

Дейностите свързани със строителството на ИП са съсредоточени в определената в проекта работна площ. Същността и мащаба им не предполагат поява на въздействия, които имат потенциала да повлияят отрицателно на климата на местно или на регионално ниво.

##### ***Въздействия върху климата по време на експлоатацията***

Промените в климата са в резултата на комплексни продължителни процеси, отдалечени във времето и пространството и които силно зависят както от развитието на съвременната геоложка епоха (планетарни причини), така и от слънчевата активност, т.е. те са факт вследствие на глобални процеси с големи териториални мащаби, както в Северното, така и в Южното полукълбо. Пространственият обхват, както и количествата на емисиите при изграждането и експлоатацията на пътния възел са с подмрежов ефект за пространствените мащаби на изменението на климата. Следователно няма да има изменение в режима и пространственото разпределение на стойностите на климатичните елементи в разглеждания район.

Предвид характера на инвестиционното намерение ако има дори минимално въздействие върху климата, то ще бъде по-скоро положително, предвид скъсените разстояния на свързаност.

#### ***IV.1.10. Въздействия върху биологичното разнообразие и неговите елементи***

##### ***Потенциални въздействия***

Потенциалните въздействия, които осъществяването на ИП може да окаже върху растителния свят, са следните:

- **Пряко унищожаване на растителни съобщества** в обхвата на пътния възел.

Съгласно данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОЕВ 2022) и теренните ни проучвания, в границите на пътния възел липсват природни местообитания, предмет на опазване в зоната. Засягат се общо 8 типа растителност (хабитати), класифицирани по EUNIS (Davies et al. 2004; Табл. IV.1.9-1, Фиг. IV.1.9-1), но и всички са без консервационна стойност. По-голямата част от тях са с антропогенен произход (застроени терени, обработваеми земи, горски култури), като площта им е изкуствено определена и поддържана. Предвид и малката засегната площ, въздействието върху тях се определя като **незначително**.

- **Фрагментация на растителни съобщества** - когато територия (полигон), заета от дадено растително съобщество е засегната така, че оставащата част/части от същия са с недостатъчна площ, за да се запази/запазят характеристиките на засегнатото растително съобщество, или тези характеристики са негативно повлияни.

Съгласно данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОЕВ 2022) и теренните ни проучвания, в границите на пътния възел липсват природни местообитания, предмет на опазване в зоната. Засягат се общо 8 типа растителност (хабитати), класифицирани по EUNIS (Davies et al. 2004; Табл. IV.1.9-1, Фиг. IV.1.9-1), но и осемте са без консервационна стойност. По-голямата част от

тях са с антропогенен произход (застроени терени, обработваеми земи, горски култури), като площта им е изкуствено определена и поддържана. За фрагментация на подобни хабитати не може да се говори. Рудералните тревисти места по дефиниция имат фрагментарен характер – развиват се вкл. между обработваеми земи, покрай пътища и нарушени терени (Davies et al. 2004). Ето защо при реализацията на избраният вариант фрагментация **няма да има**.

- **Нахлуване на неместни и/или инвазивни растителни видове** при използване на такива при ландшафтното оформяне на обекта. При използване на видове, характерни за района, въздействие **не се очаква**.

- **Унищожаване на растителни видове с по-висока консервационна стойност** (включени в Приложения 2 и/или 3 на ЗБР, и/или в Червената книга; Пеев 2011), в границите на строителните площадки, при наличие на такива видове.

В подобни хабитати липсват условия за разпространение на растителни видове с по-висока консервационна стойност (включени в Приложения 2 и/или 3 на ЗБР, и/или в Червената книга; Пеев 2011). Въздействие върху такива **няма да има**.

#### Потенциални въздействия

Потенциалните въздействия, които осъществяването на ИП може да окаже върху животинския свят, са следните:

- **Унищожаване местообитания на видове** в обхвата на пътния възел.

ИП ще засегне местообитания на видове, свързани със сухи тревисти местообитания и обработваеми земи. Предвид непосредствената близост до натоварена автомагистрала, както и липсата на по-запазена горска растителност с големи и стари дървета, изследвания район може да се обитава перманентно – за размножаване и за хранене, от много малко видове. От видовете с по-висок консервационен статус това е единствено червеногърбата сврачка (*Lanius collurio*). По-голям е броят на установените консервационно значими видове, които могат да използват района за хранене. Това са белия щъркел (*Ciconia ciconia*), хищните птици, синята гарга (*Coracias garrulus*), сирийския пъстър кълвач (*Dendrocopos syriacus*) и полската бъбрица (*Anthus campestris*). Местообитанията на белия щъркел са нивите в западната част на ИП. Полската бъбрица – рудералните тревисти места. От останалите видове в района може да се размножават предимно пойни птици, гущерите, както и по-дребните бозайници. Предвид широкото разпространение на подобни хабитати в района, въздействието се определя като **незначително**.

- **Фрагментация на местообитания на видове** - когато територия (полигон), заета от местообитание на даден вид е засегната така, че оставащата част/части от същия са с недостатъчна площ, за да запази/запазят характеристиките си на местообитание за този вид. Много от видовете изискват определен размер на полигоните с потенциални местообитания, за да бъдат използвани от съответния вид, като този размер е видово специфичен.

По-голямата част от засягащите се местообитания са с антропогенен произход (застроени терени, обработваеми земи, горски култури), като площта им е изкуствено определена и поддържана. Рудералните тревисти места по дефиниция имат фрагментарен характер – развиват се вкл. между обработваеми земи, покрай пътища и нарушени терени (Davies et al. 2004). Това определя и липса на видове, специализирани към засягащите се хабитати. Обитаващите района видове използват широк спектър от такива, като

местообитанията им се простират далеч извън изследвания район. Въздействие на практика няма да има.

- **Барьерен ефект** за видове животни. Той може да се дължи на невъзможност на индивиди от някои видове да преодолеят елементите на ИП, или „нежелание“ за това, породено от безпокойство. Резултатите са невъзможност за или затруднена миграция (в широкия смисъл на думата, може да бъде денонощна, свързана с храненето, или сезонна, свързана с определени абиотични фактори или с размножаване, или при разселване), и/или фрагментация на популациите на засегнатите видове. Характера на ИП не предполага барьерен ефект за птици, прилепи и летящи насекоми, поради високата мобилност на тези групи.

Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия барьерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение, и ще продължи да изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Барьерният ефект, дори да се прояви за някои видове, ще е **незначителен**.

- **Безпокойство за индивиди от животински видове** от движението и работата на строителната и транспортната техника и хора, както и от трафика по време на експлоатацията.

Чувствителни в това отношение са средните и едри бозайници, както и някои видове птици, като напр. грабливите, щъркелите, совите и пр. В същото време съществуващия трафик по АМ „Тракия“ е с висока интензивност, като неговото въздействие на практика ще „маскира“ каквото и да е безпокойство, породено от изграждането и експлоатацията на пътния възел. То ще е пренебрежимо малко в сравнение със съществуващото такова, и ще е неотличимо като сила и обхват дори за по-чувствителните видове. Въздействие **няма да има**.

- **Смъртност на индивиди от животински видове** при движението и работата на транспортната и строителна техника по време на строителството, и от трафика по време на експлоатацията. Ще се засегнат бавноподвижни видове – безгръбначни, земноводни, влечуги, както и яйца/малки на всички видове, обитаващи района на строителство, при извършването му в размножителния период.

Строителството на ИП ще засегне местообитания на видове, свързани със сухи тревисти местообитания и обработваеми земи. Предвид непосредствената близост до натоварена автомагистрала, както и липсата на по-запазена горска растителност с големи и стари дървета, изследвания район може да се обитава перманентно – за размножаване и за хранене, от много малко видове. От тези с по-висок консервационен статус това е единствено червеногърбата сврачка (*Lanius collurio*). Останалите видове, макар и голяма част от тях да са включени в Приложение 3 на ЗБР, са широко разпространени, с многочислени популации както в района, така и в страната. Въздействието върху популациите им, дори да се наблюдава смъртност, ще е **незначително**. По време на експлоатацията, предвид незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, в съчетание с ниската скорост в пътния възел, също не се очаква съществено повишаване на смъртността сред популациите на обитаващите района видове. Въздействието, дори да се прояви, ще е **незначително**.

#### **IV.2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на**

### ***разположените в близост до инвестиционното предложение***

За преценяване въздействието на ИП върху биоразнообразието, вкл. върху защитените зони от екологичната мрежа Натура 2000, през февруари 2025 г. бяха извършени предварителни теренни проучвания от доц. д-р Владимир Вълчев – растителен свят, и магистър биолог Красимир Дончев – животински свят. Използвани са и данни от предишни наши наблюдения в района на Керменските възвишения и Горнотракийската низина около тях – ноември 2014, май 2015, февруари и ноември 2016, юли и септември 2019, април и юни 2021 г.

Територията, определена за изграждане на новия пътен възел, попада в една защитена зона от екологичната мрежа „Натура 2000“ – ЗЗ „Керменски възвишения“, с код BG0000418, за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна (Фиг. II.10-1).

Потенциалните въздействия върху защитените зони, които реализацията на ИП може да окаже, са същите, разгледани в т. IV.1.9.

За определяне степента на въздействието върху природни местообитания и видове, предмет на опазване в ЗЗ, са възприети четири степени за оценка, което позволява да се отчетат различните параметри на значимостта на въздействието:

- без въздействие – когато реализацията на ИП не засяга даден тип природно местообитание, или вид и неговите местообитания, които са предмет на опазване в защитената зона.

- незначително въздействие – въздействие, което ще бъде краткосрочно и/или ще засегне незначителна площ от природно местообитание или вид, и засегнатата площ/част от популация е достатъчно малка, за да не предизвика промяна във функциите и/или структурата на природното местообитание/популация на вида в границата на защитената зона (базирано на DG Environment 2001, European Commission 2021, Зингстра и кол. 2009). При все това тези въздействия се вземат под внимание и по експертна оценка могат да се предложат мерки за да се предотвратят или смекчат, когато е възможно.

- средно въздействие – въздействие, което ще бъде дългосрочно и/или ще засегне значителна площ от природно местообитание или вид, но няма да промени функциите и/или структурата на природното местообитание/популация на вида в границата на защитената зона (базирано на DG Environment 2001, European Commission 2021, Зингстра и кол. 2009). Тези въздействия се отчитат и в комбинация с други фактори, които са задължителни при определянето на смекчаващите мерки с цел предотвратяване или намаляване на въздействието.

- значително въздействие – въздействие, което ще бъде дългосрочно и/или ще засегне значителна площ от съответното природно местообитание/вид и би могло да промени функциите и/или структурата на природното местообитание/популация на вида в границата на защитената зона (по Зингстра и кол. 2009, където за редица природни местообитания и местообитания на видове, по отношение Параметър Заемана площ в обхвата на зоната, е възприето, че даденото природно местообитание/местообитание на вид е в Неблагоприятно – лошо състояние при „Намаляване еквивалентно на загуба повече от 1% на година за даден период...“; DG Environment 2001, European Commission 2021). При значително въздействие задължително се прилагат адекватни, изпълними и контролируеми мерки за смекчаването му. В случай, че оценката на ефекта от прилагането им покаже, че степента на въздействие не се променя, се предлагат и разглеждат алтернативни решения.

По отношение на земноводните и влечугите е приложена специфична скала за оценка на въздействието, тъй като методичният подход за тяхното оценяване (според резултатите от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“, МОЕВ 2022; вж. методиките за определяне БПС на съответните видове) се различават значително от тези при другите групи животни и природните местообитания. Възприетите тук степени при оценката на степента на въздействие са дефинирани по следния начин:

Степен 0 – без въздействие. Не се очаква въздействие върху вида, тъй като той не се среща в границите на засегнатата площ или няма потенциални местообитания на вида в нея (според съответния специфичен доклад по проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“; МОЕВ 2022).

Степен 1 – незначително въздействие. Очакваното въздействие ще бъде краткосрочно, пространствено ограничено (в рамките на не повече от 1% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната, определена в съответния специфичен доклад, според резултатите от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“; МОЕВ 2022) и няма да доведе до промяна на природозащитното състояние на вида в рамките на защитената зона по нито един от критериите. Въздействието може да бъде естествено компенсирано от екосистемата или ограничено чрез прилагане на мерки. Необходимостта от прилагане на мерки се основава на експертна преценка, освен в случай, че ПС на вида в рамките на защитената зона е определено като „неблагоприятно - лошо“ (според съответния специфичен доклад по проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“; МОЕВ 2022), когато прилагането на мерки и/или алтернативни решения е задължително.

Степен 2 – средно въздействие. Очакваното въздействие ще бъде дългосрочно и/или ще засегне значителна площ (повече от 1% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната, определена в съответния специфичен доклад, според резултатите от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“; МОЕВ 2022), но няма да доведе до промяна на природозащитното състояние на вида в рамките на защитената зона по нито един от критериите. Задължително е прилагането на мерки (и/или алтернативни решения) в случай, че ПС на вида в разглежданата защитена зона е „неблагоприятно - лошо“, които биха могли да сведат степента на въздействие до 1 - незначително въздействие.

Степен 3 – значително въздействие. Очакваното въздействие ще бъде дългосрочно и/или ще засегне значителна площ (повече от 1% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната, определена в съответния специфичен доклад, според резултатите от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“; МОЕВ 2022), като ще доведе до промяна на природозащитното състояние на вида в рамките на защитената зона по един или повече от критериите. При значително въздействие задължително се прилагат адекватни, изпълними и контролируеми мерки за смекчаването им. В случай, че оценката на ефекта от прилагането им покаже, че степента на въздействие не се променя, се предлагат и разглеждат „алтернативни решения“.

### **Описание и анализ на въздействието върху природни местообитания, предмет на опазване в ЗЗ**

Съгласно данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОЕВ 2022) и теренните ни проучвания, в границите на пътния възел липсват природни местообитания, предмет на опазване в зоната. Въздействие върху такива няма да има.

### **Описание и анализ на въздействието върху видовете, предмет на опазване в ЗЗ**

Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I“ (МОЕВ 2022), в изследвания район попадат потенциални местообитания на 8 вида, предмет на опазване в ЗЗ „Керменски възвишения“. Това са южния гребенест тритон (*Triturus karelinii*), червенокоремната бумка (*Bombina bombina*), обикновената блатна (*Emys orbicularis*), шипобедрената (*Testudo graeca*) и шипоопашатата костенурка (*T. hermanni*), пъстрия смок (*Elaphe sauromates*), лалугера (*Spermophilus citellus*) и пъстрия пор (*Vormela peregusna*). И 8-те вида са разгледани подробно по-долу.

#### 1171 Южен гребенест тритон (*Triturus karelinii*)

Широко разпространен в по-голямата част от страната, до около 1300 м н.в. (по изключение и по-високо). Отсъства около р. Дунав и долните течения на дунавските притоци, не е доказан за Северозападна България. Обитава разнообразни водоеми със застояла вода – от големи блата и езера до малки локви, кладенци и др., като правило избягва проточни водоеми (реки, потоци и др.). По време на сухоземната фаза се среща в гори, храсталаци, пасища и ливади с разпръснати храсти и дървета и др., като се придържа към по-влажните места. Храни се с различни водни и сухоземни безгръбначни животни. Извършва сезонни миграции, свързани с размножаването и зимуването. Размножителният период започва веднага след стопяването на снега и продължава до средата или края на пролетта. Оплождането става във водата и се предшества от специфични брачни игри. Женската снася яйца, които залепва поединично по подводните растения. От яйцата се излюпват ларви, които до края на лятото метаморфозират и напускат водоемите. Голяма част от възрастните екземпляри напускат водоемите още през втората половина на пролетта, но някои остават във водата до средата или до края на лятото. Може да зимува както във водата, така и на сушата.

#### *Оценка в границите на ЗЗ.*

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като представен (P). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), видът не е установен в зоната. Според ГИС данните от проекта, площта на потенциалните му местообитания в ЗЗ е 419.0322 ха.

#### *Оценка в границите на ИП.*

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), в границите на ИП попадат потенциални местообитания на вида. При теренните ни проучвания се установи, че в района липсват подходящи за размножаване водни тела. В изследвания район попадат

потенциални местообитания на сухоземната фаза на вида. Не се засягат оптимални местообитания.

Въздействия:

*Унищожаване на местообитания*

В границите на обхвата на пътния възел по избраният вариант попадат 3.4369 хабитат, или 0.8202% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида. Въздействието ще е **незначително**.

*Фрагментация на местообитания*

В границите на пътния възел попадат малки части от сравнително големи полигони с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Той не е чувствителен към фрагментация на местообитанията, тъй като по време на сухоземната фаза използва широк спектър от такива – реално почти всеки тип земно покритие. Фрагментация на местообитания на практика **няма да има**.

*Бариерен ефект*

В границите на пътния възел попадат малки части от сравнително големи полигони с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида. Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия бариерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение, и ще продължи да изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Бариерният ефект, дори да се прояви, ще е **незначителен**.

*Безпокойство*

Видът е нечувствителен към безпокойство, каквото характерът на ИП предполага. Въздействие **няма да има**.

*Смъртност*

В границите на проекта попадат малки части от сравнително големи полигони с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида, и в които се концентрира в по-голяма численост. Предвид и малката засегната площ и незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, риск съществува за единични екземпляри. Дори да се наблюдава смъртност, въздействието върху популацията на вида в зоната ще е **незначително**.

1188 Червенокоремна бумка (*Bombina bombina*)

Среща се в низините, равнините и хълмистите райони, до около 250 м н. в. (в редки случаи и по-високо): Дунавската равнина, Тракийската низина, Северното Черноморие, спорадично по Южното Черноморие и Предбалкана. Обитава блата, езера, язовири, временни локви, бавно течащи реки, канали и др. Рядко се отдалечава на повече от няколко метра от водата, но при пресъхване на водоемите или разселване на малките може да измине значително разстояние. Храни се с различни дребни безгръбначни животни. Размножителният период обикновено е през втората половина на април и май. Женската снася от 80 до 300 яйца, които

прикрепя към водни растения или към субстрата поединично или на малки групи. Зимува от ноември до март-април.

#### *Оценка в границите на ЗЗ.*

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като много рядък (V). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), видът е установен в едно находище в зоната. Според ГИС данните от проекта, площта на потенциалните му местообитания в ЗЗ е 1110.1279 ха.

#### *Оценка в границите на ИР.*

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), в границите на ИР попадат потенциални местообитания на вида. При теренните ни проучвания се установи, че в района липсват подходящи за размножаване водни тела. В изследвания район попадат потенциални местообитания на сухоземната фаза на вида. Не се засягат оптимални местообитания.

#### Въздействия:

##### *Унищожаване на местообитания*

В границите на обхвата на пътния възел попадат 4.8451 ха, или 0.4364% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида. Въздействието ще е **незначително**.

##### *Фрагментация на местообитания*

В границите на ИП попадат малки части от, практически, един голям полигон с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Той не е чувствителен към фрагментация на местообитанията, тъй като по време на сухоземната фаза използва широк спектър от такива – реално почти всеки тип земно покритие. Фрагментация на местообитания на практика **няма да има**.

##### *Барьерен ефект*

В границите на ИП попадат малки части от, практически, един голям полигон с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида. Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия бариерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение, и ще продължи да я изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Бариерният ефект, дори да се прояви, ще е **незначителен**.

##### *Безпокойство*

Видът е нечувствителен към безпокойство, каквото характерът на ИП предполага. Въздействие **няма да има**.

##### *Смъртност*

В границите на ИП попадат малки части от, практически, един голям полигон с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида, и в които се концентрира в по-голяма

численост. Предвид и малката засегната площ и незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, риск съществува за единични екземпляри. Дори да се наблюдава смъртност, въздействието върху популацията на вида в зоната ще е **незначително**.

1220 Обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*)

Среща се в цялата страна до около 1100 м н. в. Обитава блата, езера, язовири, рибарници и др. стоящи водоеми, както и бавно течащи реки и канали. Придържа се по бреговете на водоемите и рядко се отдалечава от водата. Храни се с водни безгръбначни животни, по-рядко с риби, жаби и ларвите им, понякога поглъща и растителна храна. Яйцата се снасят обикновено през юни, като за целта женските могат значително да се отдалечат от водоема. Малките се излюпват през септември. Зимува на дъното на водоемите, по-рядко на сушата.

*Оценка в границите на ЗЗ.*

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като представен (Р). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), видът не е установен в зоната. Според ГИС данните от проекта, площта на потенциалните му местообитания в ЗЗ е 893.0504 ха.

*Оценка в границите на ИП.*

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), в границите на ИП попадат потенциални местообитания на вида. При теренните ни проучвания се установи, че в района липсват подходящи за размножаване водни тела. В изследвания район попадат потенциални местообитания на сухоземната фаза на вида. Не се засягат оптимални местообитания.

Въздействия:

*Унищожаване на местообитания*

В границите на обхвата на пътния възел попадат 3.9458 ха, или 0.4418% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида. Въздействието ще е **незначително**.

*Фрагментация на местообитания*

В границите на ИП попадат малки части от, практически, един голям полигон с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Той не е чувствителен към фрагментация на местообитанията, тъй като по време на сухоземната фаза използва широк спектър от такива – реално почти всеки тип земно покритие. Фрагментация на местообитания на практика **няма да има**.

*Барьерен ефект*

В границите на ИП попадат малки части от, практически, един голям полигон с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида. Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия барьерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение, и ще продължи да я изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по

третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Бариерният ефект, дори да се прояви, ще е **незначителен**.

#### *Безпокойство*

Видът е нечувствителен към безпокойство, каквото характерът на ИП предполага. Въздействие **няма да има**.

#### *Смъртност*

В границите на ИП попадат малки части от, практически, един голям полигон с потенциални местообитания за сухоземната фаза на вида. Не се засягат подходящи за размножаване водни тела, които са ключови за вида, и в които се концентрира в по-голяма численост. Предвид и малката засегната площ и незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, риск съществува за единични екземпляри. Дори да се наблюдава смъртност, въздействието върху популацията на вида в зоната ще е **незначително**.

#### 1219 Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*)

Среща се в цялата страна до около 1300 м н. в., с изключение на Северозападна България и високите полета (и околните планини) на Западна България. Вследствие на интензивното земеделие е почти напълно изчезнала от Тракийската низина и от много райони на Дунавската равнина. Обитава както и открити пространства с разпръсната дървесна и храстовидна растителност, така и разредени гори и храсталаци. През пролетта и есента е активна почти целодневно, а през летните месеци само сутрин и вечер. На много места се наблюдават сезонни миграции – в началото на лятото към по-гористи места, а в края на лятото към по-открити. Храни се с тревисти растения, по-рядко с опаднали плодове и др. Популацията обикновено е през април и първата половина на май. Яйцата се снасят в началото на лятото, а малките се излюпват в края на лятото или началото на есента.

#### *Оценка в границите на ЗЗ.*

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като много рядък (V). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), видът е установен в 4 находища в зоната. Според ГИС данните от проекта, площта на потенциалните му местообитания в ЗЗ е 617.8659 ха.

#### *Оценка в границите на ИП.*

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), в границите на ИП попадат потенциални местообитания на вида. При теренните ни проучвания се установи, че по-голямата част от засягащите се местообитания са с антропогенен произход (застроени терени, обработваеми земи, горски култури), както и рудерални тревисти места само с единични храсти. Подобни местообитания са слабо пригодни за вида, което се потвърждава и от данните по проекта. Не се засягат оптимални местообитания.

#### Въздействия:

##### *Унищожаване на местообитания*

В границите на обхвата на пътния възел попадат 2.0065 ха, или 0.3247% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната. Не се засягат оптимални местообитания. Въздействието ще е **незначително**.

#### *Фрагментация на местообитания*

В границите на ИП попадат малки части от полигони със слабо пригодни местообитания на вида. Оставащите незасегнати части ще запазят характеристиките си като такива – сухи тревисти местообитания с единични храсти. Въздействието от фрагментация на местообитанията на вида, дори да се прояви, ще е **незначително**.

#### *Барьерен ефект*

В границите на ИП попадат малки части от полигони със слабо пригодни местообитания на вида. Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия барьерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение, и ще продължи да я изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Барьерният ефект, дори да се прояви, ще е **незначителен**.

#### *Безпокойство*

Видът е нечувствителен към безпокойство, каквото характерът на ИП предполага. Въздействие **няма да има**.

#### *Смъртност*

В границите на ИП попадат малки части от полигони със слабо пригодни местообитания на вида. Предвид и малката засегната площ и незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, риск съществува за единични екземпляри. Дори да се наблюдава смъртност, въздействието върху популацията на вида в зоната ще е **незначително**.

#### 1217 Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*)

Среща се в цялата страна до около 1400 м н. в., с изключение на Добруджа и високите полета (и околните планини) на Западна България. Вследствие на интензивното земеделие е почти напълно изчезнала от Тракийската низина и от много райони на Дунавската равнина. Обитава широколистни гори, храсталаци, пасища и ливади с разпръснати дървета и храсти и др. Най-многочислена е в разредени дъбови гори в хълмисти и нископланински райони. През пролетта и есента е активна почти целодневно, а през летните месеци само сутрин и вечер. На много места през лятото се наблюдават ежедневни миграции – към „дъното“ на речните долини (сутрин) и обратно към по-високите части на склоновете (вечер). Храни се с тревисти растения, по-рядко с опадали плодове и др. Обикновено се размножава двукратно през годината, като първата копулация е през април или май, а втората през юли или август. Малките са излюпват в края на лятото или през есента, като във втория случай понякога не напускат „гнездото“, а остават там да зимуват.

#### *Оценка в границите на ЗЗ.*

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като много рядък (V). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), видът е установен в 1 находище в зоната. Според ГИС данните от проекта, площта на потенциалните му местообитания в ЗЗ е 769.2370 ха.

#### *Оценка в границите на ИП.*

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), в границите на ИП попадат потенциални местообитания на вида. При теренните ни проучвания се установи, че по-голямата част от засягащите се местообитания са с антропогенен произход (застроени терени, обработваеми земи, горски култури), както и рудерални тревисти места само с единични храсти. Подобни местообитания са слабо пригодни за вида, което се потвърждава частично и от данните по проекта (в попадащия в ИП 1 полигон с пригодни местообитания влиза единствено платното на АМ „Тракия“). Не се засягат оптимални местообитания.

Въздействия:

*Унищожаване на местообитания*

В границите на обхвата на пътният възел попадат 4.0637 ха, или 0.5283% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната. Не се засягат оптимални местообитания. Въздействието ще е **незначително**.

*Фрагментация на местообитания*

В границите на ИП попадат малки части от полигонали със слабо пригодни местообитания на вида. Оставащите незасегнати части ще запазят характеристиките си като такива – сухи тревисти местообитания с единични храсти. Въздействието от фрагментацията на местообитанията на вида, дори да се прояви, ще е **незначително**.

*Барьерен ефект*

В границите на ИП попадат малки части от полигонали със слабо пригодни местообитания на вида. Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия барьерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение, и ще продължи да изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Барьерният ефект, дори да се прояви, ще е **незначителен**.

*Безпокойство*

Видът е нечувствителен към безпокойство, каквото характерът на ИП предполага. Въздействие **няма да има**.

*Смъртност*

В границите на ИП попадат малки части от полигонали със слабо пригодни местообитания на вида. Предвид и малката засегната площ и незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, риск съществува за единични екземпляри. Дори да се наблюдава смъртност, въздействието върху популацията на вида в зоната ще е **незначително**.

*5194 Пъстър смок (Elaphe sauromates)*

Среща се в равнините и ниските части на планините в Южна България (източно от Пазарджик), Черноморието, Дунавската равнина, източната част на Предбалкана и Добруджа. Обитава открити терени със степна растителност, разредени широколистни гори и храсталаци. Понякога се среща в много влажни места по бреговете на големи реки и блата. Храни се с гризачи, земеровки, дребни птици и яйца, по изключение и с гущери. Ловува в дупки на гризачи или на повърхността и често се катери по дърветата. Задушаване жертвата като се увива около

нея. Размножаването у нас не е проучено. В източните части на ареала копулацията е през май, а яйцата се снасят през юни-юли. Малките се излюпват в края на лятото. Половата зрялост настъпва на третата или четвъртата година.

#### *Оценка в границите на ЗЗ.*

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като представен (Р). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), видът не е установен в зоната. Според ГИС данните от проекта, площта на потенциалните му местообитания в ЗЗ е 1838.8125 ха.

#### *Оценка в границите на ИР.*

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022) и теренните ни проучвания, в границите на ИР попадат потенциални местообитания на вида – рудералните тревисти места, изоставените сгради и крайнините на обработваемите земи, вкл. оптимални такива.

#### Въздействия:

##### *Унищожаване на местообитания*

В границите на обхвата на пътния възел попадат 6.1207 ха, или 0.3329% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната. Реално тази площ ще е по-малка, тъй като съществуващите в обхвата пътища също са картирани като потенциални, вкл. оптимални местообитания на вида. Въздействието ще е **незначително**.

##### *Фрагментация на местообитания*

В границите на пътния възел попадат малки части от практически, един голям полигон с потенциални местообитания на вида. Оставащите незасегнати части ще запазят характеристиките си като такива – сухи тревисти местообитания с единични храсти. Въздействието от фрагментация на местообитанията на вида, дори да се прояви, ще е **незначително**.

##### *Бариерен ефект*

В границите на ИП попадат малки части от практически, един голям полигон с потенциални местообитания на вида. Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия бариерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение и ще продължи да я изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Бариерният ефект дори да се прояви, ще е **незначителен**.

##### *Безпокойство*

Видът е слабо чувствителен към безпокойство, каквото характерът на ИП предполага. Известно такова може да се очаква по време на строителството, изразяващо се в избягване на конкретния причинител (техника, хора). Въздействие върху популацията на вида в зоната обаче **няма да има**.

##### *Смъртност*

В границите на ИП попадат малки части от практически, един голям полигон с потенциални местообитания на вида. Видът е сравнително предпазлив, и отделните индивиди лесно биха избягнали строителната техника. Предвид и малката засегната площ и незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, риск съществува за единични екземпляри. Дори да се наблюдава смъртност, въздействието върху популацията на вида в зоната ще е **незначително**.

#### 1335 Лалугер (*Spermophilus citellus*)

Среща се в цялата страна, в планините до 2500 m н. в. Обитава необработваеми земи (целини, пасища, ливади и др.), покрити с ниска тревиста растителност, върху еднородни, слабоуплътнени водопропускливи почви. Не заселва обработваеми площи, макар да навлиза в тях за хранене. Наземен вид с дневна активност. Образува вътрепопулационни локални групировки („колонии“), заемащи площ 3–5 ha, в редки случаи 100–150 ha, в рамките на които отделните животни обитават припокриващи се индивидуални участъци и поддържат система от гнездови и убежищни дупки. Годишният жизнен цикъл е с ясно изразена периодичност: зимен сън (хибернация), събуждане и чифтосване, бременност и лактация, подготовка за зимен сън. Размножава се веднъж годишно. Женските раждат до 7 малки, рядко до 9. Храни се със зелени части на тревисти растения, луковици, семена, насекоми и рядко гръбначни животни (Големански 2011).

#### Оценка в границите на ЗЗ.

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като много рядък (V). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), в зоната са установени 4 колонии. Според ГИС данните от проекта, площта на оптималните му местообитания в ЗЗ е 632.4806 ха.

#### Оценка в границите на ИП.

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), в границите на ИП попадат оптимални местообитания на вида. При теренните ни проучвания се установи, че по-голямата част от засягащите се местообитания са с антропогенен произход (застроени терени, обработваеми земи, горски култури), както и рудерални, високотревни тревисти места. Непосредствено западно от пътния възел, където е основната част на картирания по проекта полигон, местообитанията също са непригодни, тъй като са каменисти, с разкъсана, плитка почвена покривка (природно местообитание 62A0). Регистрираната в този полигон колония заема единствено по-заравнената част в южното подножие на Дредния баир, между него и нивите южно. Според нашите проучвания, в обхвата на пътния възел, както и в близост до него, липсват потенциални местообитания за вида.

#### Въздействия:

В изследвания район липсват местообитания на вида. ИП е **без въздействие** върху местообитанията и популациите на вида в зоната.

#### 2635 Пъстър нор (*Vormela peregusna*)

Обитава мозаечно равнини, котловинни полета, безлесни терени в полупланински райони. По-често се среща в Североизточна и Югоизточна България и във високите полета на

Западна България. Обитава ливади, пасища, каменисти терени, пустеещи земи, включително по речни долини, суходолия, каньони. Установяван е и в обработваеми площи, овощни градини, вкл. крайнини на населени места. Предпочитани са местата с едри колониални гризачи. Основна плячка – лалугери, хомяци, слепи кучета, мишевидни гризачи, рядко жаби, влечуги, мекотели. Ловната му територия е от 10 до 100 ha. Скитащ в границите на територията си, и обикновено използва дадено укритие само веднъж. Разгонването е основно през април - юни. Бременността е 8 - 11 месеца (с латентен период). Ражда средно 4 - 5 малки от януари до май. (Големански 2011, Gorsuch and Lariviere 2005, Macdonald and Barrett 1993, Murariu et al. 2009).

#### *Оценка в границите на ЗЗ.*

В Стандартния формуляр липсват данни за числеността на популацията в зоната. Видът е отбелязан като представен (Р). Според данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022), видът не е установен в зоната (съществува единствено сведение от местен жител). Според ГИС данните от проекта, площта на потенциалните му местообитания в ЗЗ е 1947.2475 ха.

#### *Оценка в границите на ИР.*

Според ГИС данните от проект „Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове – фаза I“ (МОЕВ 2022) и теренните ни проучвания, в границите на ИР попадат потенциални местообитания на вида, доколкото той обитава широк спектър от открити, тревисти и тревисто-храстови местообитания, вкл. обработваеми земи. В същото време в района на пътния възел липсват условия за основната му плячка – лалугера, поради което местообитанията тук трябва да се считат за субоптимални.

#### Въздействия:

##### *Унищожаване на местообитания*

В границите на обхвата на пътния възел попадат 6.2813 ха, или 0.3226% от площта на потенциалните местообитания на вида в зоната. Не се засягат оптимални местообитания на вида. Въздействието ще е **незначително**.

##### *Фрагментация на местообитания*

В границите на ИП попадат малки части от един голям полигон с потенциални местообитания на вида. Оставащите незасегнати части ще запазят характеристиките си като такива. Не се засягат оптимални местообитания. Въздействие от фрагментация на местообитанията на вида на практика **няма да има**.

##### *Бариерен ефект*

В границите на пътния възел попадат малки части от един голям полигон с потенциални местообитания на вида. Осъществяването на ИП няма да увеличи и сега съществуващия бариерен ефект, причиняван от АМ „Тракия“. Подлезът на път III-6601 към момента играе роля на дефрагментационно съоръжение и ще продължи да я изпълнява и след реализацията на ИП, тъй като не се очаква значително увеличаване на трафика по третокласния път. Въздействието няма да се отличава съществено от съществуващото и в момента такова. Бариерният ефект, дори да се прояви, ще е **незначителен**.

##### *Безпокойство*

Видът е слабо чувствителен към безпокойство, каквото характерът на ИП предполага – той е нощно активен, и ловува вкл. в населени места. Известно такова може да се очаква по

време на строителството, изразяващо се в напускане на района на строителство от евентуално обитаващи го индивиди. Въздействие върху популацията на вида в зоната обаче **няма да има**.

#### *Смъртност*

В границите на ИП попадат малки части от субоптимални местообитания на вида. Видът е достатъчно предпазлив и отделните индивиди лесно биха избягнали строителната техника. По време на експлоатацията, предвид незначителното увеличаване на трафика по третокласния път, в съчетание с ниската скорост в пътният възел, също не се очаква съществено повишаване на смъртността. Риск съществува за единични екземпляри. Дори да се наблюдава смъртност, въздействието върху популацията на вида в зоната ще е **незначително**.

#### ***IV.3. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия***

Предвид типа, предназначението и начина на изпълнение на инвестиционното предложение не се очакват последици, произтичащи от уязвимостта му и риск от големи аварии и/или бедствия. В случаи на катастрофални земетресения, свлачища или стихийни наводнения инвестиционното предложение може да бъде сериозно повредено или напълно разрушено без това да доведе до сериозни последици за околната среда предвид инертността на материалите вложени в него.

#### Земетресения

В сеизмично отношение районът на обекта попада в област с IX степен на сеизмичност съгласно „Карта за сеизмично райониране на България за период 1000 години“. Коефициент на сеизмичност  $K_s = 0.2$ .

Съгласно Еврокод 8 трасето в участъка попада в зона с референтното сеизмично ускорение за скалната подложка  $a_R = 0,23$  g за 475-годишен период на повторяемост.

#### Наводнения

Районът на ИП не попада в район с потенциален риск от наводнения, съгласно информацията в План за управление на риска от наводнения на „Източнобеломорски район“ за басейново управление 2016 - 2021 г.

#### Свлачища и срутища

По сведения на Регистъра и карта на свлачищата изготвен от Геозащита Сливен, в района на ИП не са идентифицирани прояви на такива явления.

По време на инженерно-геоложкото картиране за целите на проектирането на ИП не са установени свлачищни и срутищни процеси.

#### ***Мерките за намаляване степента на риска от бедствия и аварии***

Инвестиционното предложение попада в равнинен терен. Поради което не се очакват прояви на негативни геодинамични явления.

Поради изключително равнинния характер на терена е предвидено, там където е невъзможно извеждането на дъждовните води към околния терен те да се заустват в изпарителни басейн и каломаслоуловители.

Сравнително малката дължина на ИП, изграждането на трасето в условия на насипи с ограничена височина на практика ограничава мерките, които следва да се препоръчат за ограничаване на риска от бедствия и аварии до следните:

- Спазване нормативните изисквания за проектиране;
- Избор на подходящи строителни решения;
- Спазване на изискванията за експлоатация и поддържане на съоръженията (насипи, предпазни огради, отводнителна система и т.н.).

#### ***IV.4. Вид и естество на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно)***

В настоящия раздел са разгледани очакваните въздействия върху населението и човешкото здраве; биологичното разнообразие, защитените зони от Националната екологична мрежа; земните недра; почвите; водите; въздуха и климата; материалните активи; културното наследство и ландшафта по време на строителството и на експлоатацията на инвестиционно предложение по вид и естество. Оценката на въздействията включва:

- вид на въздействието - пряко, косвено, положително, отрицателно
  - степен/интензивност - ниска, средна, висока,
  - териториален обхват – локално, широкообхватно;
  - продължителност - краткосрочно, средносрочно или дългосрочно,
  - честота - постоянно, временно
  - обратимост – обратимо или необратимо,
  - комплексност на въздействието/кумулятивно въздействие
- По отношение на **населението и човешкото здраве:**

##### По време на строителство:

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Ниска (при спазване на предписанията);

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб, с много малък териториален обхват;

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно;

*Честота на въздействието:* Периодично;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

##### По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Пряко, положително

*Степен на въздействие:* Средна;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб, с малък териториален обхват;

*Продължителност на въздействие:* Дългосрочно

*Честота на въздействие:* Непрекъснато;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- По отношение на **материалните активи:**

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

- По отношение на **културното наследство**:

В обхвата на ИП не са регистрирани обекти на културно-историческото наследство.

- По отношение на **климата**:

По време на строителство:

*Вид на въздействието:* косвено, отрицателно

*Степен на въздействие:* ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб;

*Продължителност на въздействието:* Краткотрайно;

*Честота на въздействието:* Временно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Косвено, положително;

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- По отношение на **атмосферния въздух**:

По време на строителство:

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно;

*Степен на въздействие:* Средна;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб, с малък териториален обхват;

*Продължителност на въздействието:* Краткотрайно;

*Честота на въздействието:* Временно;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Пряко, положително;

*Степен на въздействие:* Средна;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност /Кумулативни въздействия:* Не се очаква.

- **По отношение на водите:**

Не се очаква въздействие върху повърхностни и подземни води.

- **По отношение на почвите:**

По време на строителство:

*Вид на въздействието:* Пряко; отрицателно

*Степен на въздействие:* Средна;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб, с малък териториален обхват;

*Продължителност на въздействието:* Краткотрайно;

*Честота на въздействието:* Еднократно;

*Обратимост:* Необратимо (в обхвата на пътя) и обратимо (временно заети терени);

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очаква.

По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Косвено, отрицателно

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб, с малък териториален обхват;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- **По отношение на земните недра:**

Не се предвиждат дълбоки изкопи, които биха могли да въздействат върху земните недра.

- **По отношение на ландшафта:**

По време на строителство:

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Средна

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно;

*Честота на въздействието:* Еднократно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Пряко и косвено, относително

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Относително; Необратимо относно самовъзстановяване и частично обратимо относно самоочистване

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват

- По отношение на **растителността:**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно;

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очаква.

*По време на експлоатация*

*Вид на въздействието:* Косвено, отрицателно;

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очаква.

- По отношение на **животинския свят:**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* Пряко и косвено, отрицателно.

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очаква.

*По време на експлоатация*

*Вид на въздействието:* Пряко и косвено, отрицателно

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очаква.

- **По отношение на защитените зони:**

По време на строителство:

Вид на въздействието: Пряко, отрицателно.

Степен на въздействие: Ниска;

Териториален обхват на въздействието: Локален;

Продължителност на въздействието: Дългосрочно;

Честота на въздействието: Постоянно;

Обратимост: Частично обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очаква.

По време на експлоатация

Вид на въздействието: Косвено, отрицателно

Степен на въздействие: Ниска;

Териториален обхват на въздействието: Локален;

Продължителност на въздействието: Дългосрочно;

Честота на въздействието: Постоянно;

Обратимост: Необратимо;

Комплексност/Кумулативни въздействия: Не се очаква.

- **Въздействие на отпадъците:**

По време на строителство

Вид на въздействието: Пряко и косвено, отрицателно

Степен на въздействие: Ниска (при спазване на предписанията);

Териториален обхват на въздействието: 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: Краткосрочно (за периода на строителство);

Честота на въздействието: Периодично/временно;

Обратимост: Обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват.

По време на експлоатация

Вид на въздействието: Пряко и косвено, отрицателно

Степен на въздействие: Ниска (при спазване на предписанията);

Териториален обхват на въздействието: Около пътното платно, с малък териториален обхват;

Продължителност на въздействието: Постоянно;

Честота на въздействието: Непрекъснато/постоянно;

Обратимост: Обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват.

- Въздействие на вредните физични фактори, шум:

По време на строителство

Вид на въздействието: Пряко, отрицателно

Степен на въздействие: Ниска до средна

Териториален обхват на въздействието: Локално, с малък териториален обхват.

Продължителност на въздействието: Краткосрочно, до завършване на строителните работи

Честота на въздействието: Периодично (само през деня);

Обратимост: Обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват.

По време на експлоатация

Вид на въздействието: Пряко, отрицателно

Степен на въздействие: Незначителна (има изградена шумозащита, която се очаква да бъде засегната при реализирането на проекта и в следствие възстановена);

Териториален обхват на въздействието: Локално, с малък териториален обхват;

Продължителност на въздействието: Дългосрочно;

Честота на въздействието: Постоянно;

Обратимост: Обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: АМ „Тракия“

**IV.5. Степен и пространствен обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой на населението, което е вероятно да бъде засегнато, и др.)**

С реализация на инвестиционното намерение населението в близко разположението райони ще бъде положително повлияно, чрез осигуряване на бърз и безопасен транспортен достъп.

НАСЕЛЕНИЕ ПО ГРАДОВЕ					
Области	Население	Население	Население	Население	Население
Градове	31.12.2017 г.	31.12.2018 г.	31.12.2019 г.	31.12.2020 г.	31.12.2021 г.
обл. Сливен	124109	122910	121033	119023	117394
гр. Кермен	1512	1488	1520	1507	1489
гр. Котел	5268	5186	5092	5003	4924
гр. Нова Загора	20987	20681	20239	19939	19562
гр. Сливен	87063	86275	84985	83371	82251
гр. Твърдица	5643	5659	5569	5573	5538
гр. Шивачево	3636	3621	3628	3630	3630

**IV.6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието**

Използваните методи, технологии, машини и материали за строителство на пътния участък, предмет на настоящото ИП, не предполага появата на непредвидени въздействия с

неочаквани последици върху компонентите и факторите на околната среда.

#### ***IV.7. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието***

Очакваното настъпване на въздействията е разгледано в контекста на тяхната идентификация в т. IV.1 и т. IV.2 във връзка с предвижданите дейности по реализацията на ИП. Съгласно предложения в раздел IV.4 подход за оценка на въздействието, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието са критерии за оценка на естеството на въздействие. Очакваните въздействия върху населението и човешкото здраве, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитени територии, земните недра, почвите, водите, въздуха и климата, материалните активи, културното наследство и ландшафта, по време на строителството и на експлоатацията на инвестиционно предложение, включително продължителност, честота и обратимост на въздействието са разгледани в раздел IV.4.

#### ***IV.8. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения***

На този етап на проучване няма установени други, реализирани или в процес на осъществяване инвестиционни предложения в района, с които да възникне значително кумулативно въздействие по отношение на компонентите население и човешко здраве, земни недра, почви, води, въздух и климат, материални активи, културно наследство, биологично разнообразие и ландшафт, във връзка с реализиране на инвестиционното предложение.

По отношение на биоразнообразието и защитените зони се очакват въздействия върху незначителни площи от растителни съобщества и местообитания на видове. Предвид минималните площи, които се засягат, комбинираните въздействия, дори да се проявят, ще са незначителни.

#### ***IV.9. Възможността за ефективно намаляване на въздействията***

Въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение по време на строителството и експлоатацията е сведено до минимум с много малък локален обхват.

#### ***IV.10. Трансграничен характер на въздействието***

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

#### ***IV.11. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с избягване, предотвратяване, намаляване или компенсиране на предполагаемите значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве***

##### **➤ Атмосферен въздух**

1. Контрол върху състоянието на ППС и строителната техника по време на целия период на строителство на пътното трасе, свързан с намаляване на общите вредни емисии.

2. Използваните строителни машини да покриват изискванията на Наредба №10/2004, хармонизирана с Директива 2002/88/ЕС, допълваща Директива 97/68 по време на целия период на строителство на пътното трасе, свързан с намаляване на газообразни и прахови замърсители, в т.ч. парникови газове от ДВГ на извън пътните и строителни машини.

3. Контрол върху извънгабаритно товарене на ППС с насипни материали по време на целия период на строителство на пътното трасе и реконструкция на съпътстващата инфраструктура, свързан с намаляване на допълнителното натоварване с прах.

5. Контрол върху местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омокрят за да се намалят неорганизираните емисии на прах при строителните дейности на пътното трасе и реконструкция на съпътстваща инфраструктура, свързан с намаляване на допълнителното натоварване с прах.

6. Почистване на местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци незабавно след приключване на строителните работи, свързан с намаляване на допълнителното натоварване с прах.

7. Контрол върху подгръване, подготовка и нанасяне на асфалтово покритие след приключване на нанасянето, свързан с намаляване на допълнителното натоварване с въглеводороди.

➤ **Води**

- Забрана за миене и обслужване на транспортни средства и техника в района на ИП.  
- Да не се заустват води от предвидените изпарителни басейни в повърхностни водни обекти.

- Поддържане на отводнителните съоръжения.

- Забрана за извършване на дейности, водещи до отвеждане в подземните води на опасни вещества.

- Забрана или ограничаване на дейности, които увеличават риска за пряко или непряко отвеждане на приоритетни и опасни вещества или други замърсители в подземните води, включително разкриването на подземните води на повърхността, чрез изземване на отложенията на почвите, покриващи водното тяло.

- Изграждане на каломаслоуловители и/или изпарителни басейни за да не се допусне попадане на замърсители в почвите и водите.

➤ **Земни и почви**

- Депониране на излишните и неподходящи за влагане в строителството скални и почвени маси на подходящи депа за строителни отпадъци.

- Отнемане на хумусния слой и съхранението му на определени за целта депа.

- Недопускане извършването на строителни дейности извън обхвата на пътя.

- Да се предвидят и изпълнят своевременно рекултивационни дейности на насипи и откоси в обхвата на пътя и съоръженията.

- Рекултивация на всички временните площадки, използвани за депониране на земни маси и материали.

По време на експлоатация

Не е необходимо прилагане на мерки

➤ **Растителен и животински свят, защитени зони**

- При разработването на ландшафтно-озеленителните проекти да не се допуска използването на инвазивни видове.

- Разчистването на дървесната растителност да става извън размножителния период на по-голямата част от животинските видове – април-юли.

- Преди започване на строителството да се направи оглед от биолог с цел преместване на видове, предмет на опазване в защитената зона, ако такава се налага.

➤ **Отпадъци**

- Изкопаните излишни земни и скални маси да бъдат предавани приоритетно за оползотворяване преди обезвреждане (депонирание);

- Да се разработи План за управление на строителни отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 на ЗУО в обхват и съдържание, определени с наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

- Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно одобрен план за управление на строителните отпадъци, включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава VIII от ЗУТ, одобрен по реда на чл. 11, ал. 7 от ЗУО (обн. ДВ, бр. 53 от 13.07.2012 г. в сила от 13.07.2012 г., посл. изм. и доп. бр. 81 от 15.10.2019 г.).

- Отпадъците да се предават за третиране въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО);

- В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, притежаваща документ по чл. 35 от ЗУО за този вид отпадъци.

- Отпадъците, генерирани по време на експлоатацията на пътя да се транспортират (от организацията отговаряща за поддържането на пътното платно) за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците, към общината, съгласно чл. 12, т. 1 на ЗУО.

➤ **Шум**

- Да бъде възстановена и коригирана спрямо новите пътни връзки, съществуващата шумозащита по АМ „Тракия“, ограничаваща шумовото въздействие върху близко разположения гр. Кермен

- Да бъде извършен мониторинг на шумови нива и разпространение на атмосферни замърсители от пътния възел, след въвеждането му в експлоатация и при необходимост да се предвидят допълнителни смекчаващи въздействието мерки.

➤ **Ландшафт**

- Реализиране на проект за ландшафтно оформяне на трасе и противоерозионно укрепване с растителност на насипи и откоси.

- Ландшафтно оформяне с растителност - трябва максимално да бъде съобразена с характера на местната флора и да не се допуска внасянето на инвазивни видове.

- Поддържане на растителността и тревната покривка в озеленените площи прилежащи на пътното платно.

➤ **Културно наследство**

- Да бъде проведено археологическо наблюдение с цел, да не се допусне разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури. В случай на необходимост се прекратяват строителните дейности до приключване на работата на експертите от НИИКН.

➤ **Здравно-хигиенни аспекти**

По време на строителството

*Профилактични мерки по отношение опазване здравето на работещите:*

- Да бъдат спазени всички изисквания на Наредба № 7 от 23.09.1999 г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд на работните места

- Употреба на лични предпазни средства;

- Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло;

- Медицински – добро взаимодействие с отговорната служба по трудова медицина: провеждане на предварителните медицински прегледи (професионален подбор) съобразно изискванията чрез стриктно спазване недопускането на лица с противопоказания за характера на работа; провеждане на периодични медицински прегледи в изисквания срок, обем от изследвания и специалисти; организиране на рационален режим на труд и почивка; организиране на съответен хранително-питеен режим.

- Въвеждане на добра работна организация – строго определени маршрути на движение на пътно-строителната техника;

*По време на експлоатацията на обекта:*

- Да бъде възстановена и коригирана спрямо новите пътни връзки, съществуващата шумозащита по АМ „Тракия“, ограничаваща шумовото въздействие върху близко разположения гр. Кермен

- Да бъде извършен мониторинг на шумови нива и разпространение на атмосферни замърсители от пътния възел, след въвеждането му в експлоатация и при необходимост да се предвидят допълнителни смекчаващи въздействието мерки.

## V. ОБЩЕСТВЕН ИНТЕРЕС КЪМ ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА" не разполага с информация за проявен обществен интерес към инвестиционното намерение, като към момента на изготвяне на настоящия документ не са постъпили възражения от заинтересовани лица и организации. Уведомлението за инвестиционното намерение е публикувано на следните интернет страници:

- <https://www.api.bg/files/e3ed3df63b0815a6ca172619693a8e34.pdf> - на възложителя Агенция „Пътна инфраструктура“
- [registers.moew.government.bg/ovos/lot/47241](https://registers.moew.government.bg/ovos/lot/47241) - на компетентния орган МОСВ

Възложителят е оповестил инвестиционното си намерение и на информационното си табло за граждани в сградата на АПИ

**Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС на ИП за:** *Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“*