



**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

**ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ
НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ИЗВЪРШВАНЕ НА
ОВОС ЗА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ
ЗА ОБЕКТ**

**Околовръстен път на гр. Пловдив – привеждане към габарит
Г23.5 – Път III-805 „Път I-8 „Пазарджик – Пловдив“ – п.в.
Царацово – Съединение“, участък от км 1+460 до км 4+120“**

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 КЪМ ЧЛ. 6 ОТ НАРЕДБАТА ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА
ИЗВЪРШВАНЕ НА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА
СРЕДА**

**София
май, 2025 г.**

Съдържание:

I. Информация за контакт с възложителя:	1
I.1. Име, постоянен адрес, търговско наименование и седалище	1
I.2. Пълен пощенски адрес	1
I.3. Телефон, факс и e-mail.....	1
I.4. Лице за контакти	1
II. Резюме на инвестиционното предложение	1
II.1. Характеристики на инвестиционното предложение:	1
а) размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост	2
б) взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения	6
в) използване на природни ресурси по време на строителството и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие	6
г) генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране, и отпадъчни води...	7
д) замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда	16
е) риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение	17
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	19
II.2. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството.....	20
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	21
II.4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура	22
II.5. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване	22
II.6. Предлагани методи за строителство	23
II.7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение	23

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.	24
II.9. Съществуващо земеползване по границите на площадката или трасето на инвестиционното предложение.....	25
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.....	25
II.11. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство)	26
II.12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение	27
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:.....	28
III.1. Съществуващо и одобрено земеползване	28
III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия.....	29
III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда	29
III.4. Планински и горски райони	29
III.5. Защитени със закон територии.....	29
III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа	29
III.7. Ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност	29
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:.....	31
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.....	31
IV.1.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве.....	31
IV.1.2. Въздействие върху материалните активи	32
IV.1.3. Въздействие върху културното наследство	32
IV.1.4. Въздействие върху въздуха и климата	33

IV.1.5 Въздействие върху водите.....	34
IV.1.6. Въздействие върху почвата	36
IV.1.7. Въздействие върху земните недра.....	39
IV.1.8. Въздействие върху ландшафта	39
IV.1.9. Въздействие върху биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии	40
IV.1.10. Рискови енергийни източници	43
IV.2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до инвестиционното предложение.....	44
IV.3. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия	44
IV.3.1. Риск от големи аварии	44
IV.3.2. Бедствия	45
IV.4. Вид и естество на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно)	46
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.)	52
IV.6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието.....	53
IV.7. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието	53
IV.8. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения	54
IV.9. Възможността за ефективно намаляване на въздействията.....	54
IV.10. Трансграничен характер на въздействието.....	54
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	54
V. Обществен интерес към инвестиционното предложение.....	58



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

I. Информация за контакт с възложителя:

I.1. Име, постоянен адрес, търговско наименование и седалище

Агенция „Пътна инфраструктура
гр. София, 1606, бул. „Македония“ № 3

I.2. Пълен пощенски адрес

гр. София, 1606, бул. „Македония“ № 3

I.3. Телефон, факс и e-mail

тел. : 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84
e-mail: info@api.bg

I.4. Лице за контакти

д-р Нина Стоилова тел. 02 9173 268
e-mail: n.stoilova@api.bg

II. Резюме на инвестиционното предложение

II.1. Характеристики на инвестиционното предложение:

Град Пловдив е вторият по големина град в България, областен и административен център на общини Марица, Пловдив и Родопи. Намира се в южна България, на двата бряга на р. Марица, в Горнотракийската низина, южно от АМ „Тракия“ и северно на 15 км от Родопите. Пловдив е най-големият и най-бързо развиващ се стопански център в Южния централен район.

Републиканските пътища III-805 и II-86 са важни транспортни артерии в област Пловдив, като трасетата им формират околновръстния път на гр. Пловдив. Те извеждат и провеждат потоците МПС извън чертите на града. Чрез околновръстния път се осъществява транспортна връзка от АМ „Тракия“ към област Смолян и област Кърджали.

Поради голямата интензивност на транспортния трафик пропускателната способност на път III-805 и път II-86 е изчерпана. Носимоспособността на пътната настилка е недостатъчна, вследствие на което прогресивно се влошава технико-експлоатационното състояние на пътя.

Целта на инвестиционното предложение е да се обезпечи изграждане на второ пътно платно чрез максимално използване на съществуващия път, чрез модернизирането му към път с четирилентов габарит Г23,5, както и локални платна.

Настоящото инвестиционно предложение разглежда югозападния обход на гр. Пловдив в участъка от км 1+460 до км 4+120 на републикански път III-805 „(Пазарджик - Пловдив) - п.в. Царацово“, вкл. пътен възел (ПВ) „Царацово“. Началото на път III-805 е при път I-8 „Пазарджик - Пловдив“, от където трасето му се развива в посока север, осигуряващо транспортни връзки посредством пътни възли с ул. „Голямоконарско шосе“ (в

контактна зона на урбанизирана територия) и АМ „Тракия“, както и с населените места с. Бенковски, с. Войсил и гр. Съединение.

Освен привеждането към габарит Г23,5, проектираният участък от км 1+460 до км 4+120 ще се допълни и с изграждане на локални платна двустранно, с което се осигурява достъп до търговски, крайпътни и други обекти, разположени в близост до съществуващия път. Предвижда се изграждане на ново кръгово кръстовище при км 3+000. Предвижда се рехабилитация и допълване на ПВ „Царацово“, както и изграждане на осветление.

С Решение № 302 от 20 април 2012 година Околовръстен път на гр. Пловдив е обявен за обект с национално значение и за национален обект.

а) размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост

2.1. Описание на основните процеси

След осъвместяване на местоположението на съществуващите пътища с картите за възстановената собственост по цялата дължина на участъка на път III-805 е предвидена територия за бъдещо уширение на съществуващият път в дясно с което са съобразени и изградените към момента пътни връзки за магазините „Метро“ и „Джъмбо“. В участъкът от км 0+000 до км 2+650 в ляво на 10 м е разположен отводнителен канал с който се обслужват оризищата от двете страни на пътя. Тези фактори обуславят проектираното уширение на съществуващият път до габарит Г20 да е само от дясната страна. В последствие е възприета концепция за достигане на проектен габарит Г23,5, което ще доведе до необходимостта от изготвяне на ПУП-ПП и провеждане на отчуждителни процедури.

От км 1+300 до км 1+500 допълнително е проектиран и паркинг с 41 бр. паркоместа за отбиване на тежкотоворните автомобили при нужда (високи температури – лятно време и снегонавявания през зимата). За влизане и излизане от паркинга е използвана вече проектираната отбивка за магазин „Джъмбо“. Три броя локални платна позволяват маневрирането на автомобилите (движение само напред). Предвидени са острови за разполагане на осветление и допълнителни съоръжения.

На км 2+500 е проектиран селскостопански надлез за преминаване на техника и животни през пътя.

За проектираното трасе на откритият път се ползват територии резервирани за пътя и територии резервирани за селскостопански пътища. Не се налагат допълнителни отчуждения на имоти. Отчуждения се налагат само в местата на новопроектираните пътни възли и новопроектираният паркинг.

При км 1+460 се предвижда ситуационно и нивелетно привързване към участъка от км 0+000 до км 1+460, за който ще се състои отделно проектиране.

Инвестиционното предложение предвижда изграждане на локални платна от край до край, двустранно с тротоари откъм обслужваните имоти. Локалните платна са широки 6.00 м и отделени с разделителна ивица с широчина 3.00 м.

2.1.1. Ситуация

Начална точка на участъка е при км 1+460, на около 150 м след разклона за магазин „Джъмбо“.

Крайна точка е при км 4+120, в края на ПВ Царацово в северна посока (към гр. Съединение).

- средна разделителна ивица	-	3,50м	
- водещи ивици	- 2 x 0.50м	= 1.00м	
- банкет	- 2 x 1.50м	= 3.00м	

Напречният наклон на настилка в права е 2.5%, а в крива е съобразно радиуса на кривата.

Напречният наклон на банкетите е 6% в права.

2.1.5 Настилка

Конструкцията на пътната настилка на съществуващото трасе ще претърпи пълна реконструкция, като заедно с новото (второ) платно вдясно ще бъде изпълнена от следните пластове, получени след извършени оразмерителни изчисления:

- Плътен асфалтобетон с полимермодифициран битум – $h_1 = 4$ см
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) 0/20 с полимермодифициран битум – $h_2 = 6$ см
- Битумизиран трошен камък – $h_3 = 17$ см
- Трошен камък с подобрена зърнометрия фракция (0-40)мм или (0-63)мм – $h_4 = 40$ см

Земна основа: материал за зона „А” – почви група А-1-а – 50 см.

2.1.6 Големи съоръжения

Мост над канал при км 2+609

Предвижда се премахване на съществуващото съоръжение по съществуващия път и изграждане на 2 броя идентични нови конструкции – за всяко едно от новопредвидените две пътни платна, за всяка посока на движение.

Съществуващото съоръжение представлява батерия, състояща се от сглобяеми стоманобетонни елементи със затворено правоъгълно сечение (затворена рамка), поставени един до друг върху подложен бетон, с обща дължина от 14 м. Крилата са стоманобетонови, завърнати.

Новите две конструкции, осигуряващи преминаването на двете пътни платна, представляват едноотворни полуинтегрални сглобяемо-монолитни плочести връхни конструкции от стоманобеон, с отвор от 10 м. Плочата се състои от долния фланш на сглобяеми греди от типа „ГТ“, замонолитени чрез армирана доливка. Устоите са фундирани на 4 броя стоманобетонни изливни пилоти с диаметър Ø880 мм, обединени от пилотна шапка. Над пилотната шапка е предвидена подлагерна греда, върху която се монтират гредите при изпълнение на плочата върху еластомерна лента с дебелина 20 мм. Върху тротоарните блокове са предвидени ограничителни системи за пътища (ОСП) 3N H2W4 BR, поставени на разстояние 50 см от регулата и пешеходни парапети с височина 110 см, поставени на 25 см от корниза. Регулата на тротоарния блок ще бъде с височина 8 см.

Пътен надлез при км 3+964

Представлява четириотворно съоръжение с отвори 15,78м-2x16,16м-15,78м, над ул. „Голямоконарско шосе“, като част от ПВ „Царацово“. Общата му дължина, мерена между крайните фуги, е 64,60 м. Съоръжението попада в ситуационна права по път III-805, като пресичането с общинската улица е с косота 73,7 g. В участъка на пресичане

„Голямоконарско шосе“ е в хоризонтална крива и се състои от две пътни платна с ширина 11 м и 11,5 м и средна разделителна ивица 2,7 м. Съществуващият габарит на надлеза, мерен между корнизите, е 11,00м, в който се включват пътно платно с ширина 8,50 м и два тротоарни блока по 1,25 м. Общата ширина между парапетите е 10,50 м. Съществуващият светъл височинен габарит под надлеза по дясното платно на общинския път е минимално 4,90 м, а под лявото платно – минимално 5,00 м.

С проекта се предвижда минимално уширение на съществуващия габарит между корнизите до 11,40 м, включващ пътно платно с ширина 8,00 м и два тротоарни блока по 1,70 м.

С цел да се осигури бъдещата експлоатация на съоръжението и дълготрайността на конструкцията му, са предвидени следните видове СМР:

Възстановяване тип А (реhabилитация) на всички компрометирани бетонни повърхности по връхната конструкция, стълбовете и устоите, което включва следните дейности: премахване на деструктуриран и слаб бетон чрез водно бластиране или пясъкоструене; инжектиране на пукнатини в бетона съгласно БДС EN 1504-5; почистване на армировката от ръжда (повърхностна корозия) до метален блясък; нанасяне на антикорозионна защита върху армировката съгласно БДС EN 1504-7:2006; нанасяне на свързващ грунд (адхезив) за връзка "стар-нов бетон"; репрофилиране - възстановяване на бетонното сечение чрез торкретиране/шпакловане с високоякостен циментов разтвор R4 съгласно БДС EN 1504-3:2006.

Възстановяване тип Б на силно компрометираните зони на ригелите и колоните на стълбовете, което включва дейностите описани във възстановяване тип А, плюс възстановяване на носимоспособността на напречното сечение чрез полагането на напречни и надлъжни карбонови платна. Премахване на съществуващата по долната повърхност на пътната плоча поцинкованата ЛТ ламарина, послужила като оставащ кофраж след строителството на съоръжението. Премахване на съществуващата асфалтова настилка, предпазен бетон, хидроизолация и циментова замазка върху пътната плоча. Изпълнение на нова армирана изравнителна доливка над пътната плоча. Изпълнение на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон клас C35/45, XC4, XF4, XD3, с минимална водонепропускливост Вв (Cw) 0,8 и мразоустойчивост Вм (Cf) 150. В тротоарните блокове ще бъдат предвидени PVC тръби Ø110 за разполагане на наличните и бъдещи комуникации. Корниза на тротоарния блок ще бъде изпълнен от готови сглобяеми панели от полимербетон. Изпълнение на нова листова хидроизолация върху изравнителната доливка на пътната плоча съгласно ТС на АПИ, неизискваща полагането на предпазни пластове.

По отношение на лагерите и дилатационните фуги се предвижда изпълнение на следните рехабилитационни работи:

Затваряне на дилатационните фуги при стълбовете („закрит“ тип) чрез направата на свързващи плочи и промяна на статическата схема на връхната конструкция на температурно непрекъсната и полуинтегрална.

Запазване на фугите при устоите, като се изнесат зад гардбаластовите стени и се подменят с нови, водоплътни, от вулканизиран каучук.

Премахване на съществуващите наклонени преходни плочи при устоите и изпълнението на нови непосредствено под пътната настилка. Подмяна на еластомерните лагери с нови, с височина отговаряща на новите температурни дилатации на

конструкцията. Направа на нови противоземетръсни блокове между главните греди при стълбовете и устоите, против пропадане на конструкцията в напречно направление.

б) взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения

Кумулативният ефект на разглежданият югоизточен участък на гр. Пловдив е свързан основно с пресичащите и намиращите се в непосредствена близост автомагистрала и пътища.

Инвестиционното предложение е обвързано и с усвояване на нови площи, за което ще бъде необходимо провеждането на отчуждителни процедури.

Трасето на разглежданата част от Околовръстен път на гр. Пловдив (Път III-805 „Път I-8 „Пазарджик - Пловдив”/ - п.в. Царацово - Съединение” от км 0+000 до км 4+120 и Път II-86 „Път I-8 „Пазарджик - Пловдив”/ - Асеновград - Смолян” от км 0+000 до км 14+750) засяга съоръжения на други ведомства.

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

Транспортното строителство и експлоатацията на пътните артерии е специфична дейност за този тип инфраструктурни обекти.

Основните строителни процеси, които ще се изпълняват при изграждането на пътния участък са:

- Отнемане на хумуса;
- Изкопни работи – земни;
- Насипни работи – пътна основа от натрошен камък;
- Асфалтови работи;
- Отводнителни работи – дренажни тръби, бетон за заустване на дренажи, подложен бетон, арматура, облицовки на окопи, сглобяеми елементи;
- Големи съоръжения – надлез;
- Малки съоръжения – водостоци, подпорни стени от армонасипи, бетон за съоръжения;
- Реконструкция на инженерни мрежи;
- Биологична рекултивация на откоси;
- Ландшафтно оформление;
- Сигнализация и маркировка.

• 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 участъка се предвижда нова пътна конструкция с използване на: плътен асфалто-бетон; непътен 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 разнесен 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.

ИП не предвижда използване на природни ресурси от флората и фауната. Характерът на терена предполага незначително въздействие върху широко разпространени и/или синантропни видове, силно адаптивни по отношение на средата. Въздействието върху биоразнообразието е разгледано по-подробно в т. IV.1.9.

г) генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране, и отпадъчни води

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, Обн. ДВ. бр.66 от 8 Август 2014г., изм. и доп. ДВ. бр.32 от 21 Април 2017г., изм. ДВ. бр.46 от 1 Юни 2018г., изм. и доп. ДВ. бр.86 от 6 Октомври 2020г., изм. и доп. ДВ. бр.53 от 8 Юли 2022г.

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 асфалтобетоновы 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-хростова 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: въглеводороди, 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 (депониране). 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 пътни 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 асфалтобетонна 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, въглеродороди.

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 аварий 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 аварирали 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 пътнотранспортни 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

В/ 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, пътно-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 експлоатация

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.

г) 1.2. отпадъчни води

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.

По време на експлоатация

Не се очаква замърсяване на повърхностните води по време на експлоатация на инвестиционното предложение.

Възможните замърсявания са само от случаен характер при аварийни ситуации на пътя. Отводняването на пътното платно се осигурява от надлъжния и напречен наклон на настилка и банкетите.

Напречния наклон на настилка е едностранен или двустранен.

Повърхностните води се отвеждат по откосите на насипа извън пътя или в крайпътните окопи, оттам в малките съоръжения (водостоци) и отводнителни канали. При насипи по-големи от 3 м се поставя бетонов бордюр в края на банкета, който отвежда водата в края на насипа или в бетонов отводнителен улей.

При локалното платно за отводняване следва да се изготви колекторна система, която да се привърже към изпарителни басейни. **Не се предвижда заустване на води от изпарителните басейни в повърхностни водни обекти.**

д) замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда

Въздух

По време на строителство

При строителството 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).

Вследствие реализацията на предвидените дейности, дискомфорт под формата на прахово и шумово замърсяване ще се получи за периода по време на строителството. Въздействието ще е слабо изразено, локално, в рамките на терените, в които се извършват строителните дейности, временно и обратимо.

По време на експлоатация

Изграждането на обхода няма да бъде свързано с нарушаване на нормите за опазване на човешкото здраве в обхвата на близките жилищни квартали, поради отстоянията до тях и при отчетеното разпределение на приземните концентрации на азотни оксиди, фини прахови частици (ФПЧ₁₀) и полициклични ароматни въглеводороди (ПАВ). Отчетеното надвишаване на нормите (азотни оксиди) при прогнозното движение 2040 година в трасе в югоизточния обход е до 30 м около пътното плътно и до 45 м около включването към Асеновградско шосе.

Рискови енергийни източници

По време на строителство

Източник на шум по време на строителството е обслужващият строителната дейност, транспорт за доставка на материали и извозване на отпадъци. 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. Доставката на материали ще се извършва от строителни бази в района.

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

По време на експлоатация

За инвестиционното предложение е изготвен акустичен проект, който е приложен към настоящата информация.

е) риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение

Риск от големи аварии

Реализацията на инвестиционното предложение не предполага големи аварии, свързани с инвестиционните инициативи и обекти, предмет на инвестиционното предложение, които да водят до сериозна опасност за човешкото здраве и/или за околната среда, която да е непосредствена или забавена и да включва едно или повече опасни вещества, класифицирани в една или повече от категориите на опасност, посочени в част 1 на приложение № 3 или поименно изброени в част 2 на приложение № 3 от *Закона за опазване на околната среда* (ЗООС).

Предприятия с висок и нисък рисков потенциал в района на инвестиционното предложение: В съответствие с разпоредбите на чл. 104 от ЗЗООС, в близост до югоизточния

обход на гр. Пловдив няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС.

В периода на строителството, в близост до пътното трасе и в границите на ограничителната строителна линия, може да се получи замърсяване на почвите от разлив на нефтопродукти и опасни вещества (непредвидени аварии със строителните машини) и/или замърсяване с отпадъци. Най-рискови са строителните площадки, площадките за временен и краткотраен престой или за зареждане с гориво на строителните машини. Рискът от такива аварии се управлява чрез стриктно прилагане на най-добрите строителни практики при строителство на пътища.

Залпови замърсявания и пожари могат да 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), съгласно изискванията на чл. 42, ал. 1 от ЗУО и ПМС № 53/19.03.1999 год. за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци и Наредбата за прилагането му с приложенията към нея, където са описани първите мерки за ограничаване на вредното въздействие.

Въздействията от тези аварии са краткотрайни и локални. Могат да бъдат ограничени и напълно изключени при ползване на изправна техника, спазване на изискванията за безопасност и сериозен контрол и мерките за безопасност на движението, заложи в нормативните документи.

Бедствия

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 $K_s = 0.27$.

Съгласно Еврокод 8 трасето в участъка попада в зона с референтното сеизмично ускорение за скалната подложка $a_R = 0.23 \text{ g}$ за 475-годишен период на повтораемост.

Наводнения

Инвестиционното намерение пресича единствено отводнителни и напоителни канали, част от отводнително-напоителната мрежа на Пловдивското поле, представляващ част от повърхностно водно тяло с код **BG3MA500R217** – „Река Марица от р. Въча до р. Чепеларска.

Поречието на река Марица преминаващо на територията на гр. Пловдив е класифицирано като район с потенциален риск от наводнения, съгласно информацията в План за управление на риска от наводнения на „Източнобеломорски район“ за басейново управление 2022 - 2027 с код BG3_APSFR_MA_101

За инвестиционното намерение има становище на Басейнова дирекция Източнобеломорски район с № ПУ-01-230-(1)/21.11.2024г., че същото е допустимо съгласно Планове за управление на риска от наводнения за периода 2022-2027 г. и Планове за управление на речните басейни за периода 2022-2027 г.

Свлачища и срутища

В района на проучването няма регистрирани свлачища и срутища, като равнинния терен не предполага бъдещата им проява.

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 басейни 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.).

Риск от климатични промени

Не се очакват климатични промени, свързани с постоянството на обхода, тъй като съществуващия трафик не се увеличава, а само се преразпределя по ново трасе, поради което не се очаква и увеличаване на емисиите на парникови газове, отделени при преминаването на обхода.

Според анализите на климатичните промени, публикувани в Бялата книга на ЕК 2009, България попада в една зона промени със страни като Гърция, Италия, Испания, Франция.

Въздействията на климатичните промени в района ще доведат до повишаване на температурите, засушавания, намаляване на годишното количество валежи и земите, подходящи за земеделие. В същото време ще се засилят и екстремални събития, със засилена честота като бури, щормове, проливни дъждове. За страната като главна причина за възникване на кризисни събития в транспорта, селското и горско стопанство, инфраструктурата и другите сектори на икономиката, са посочени проливните дъждове и следващите ги наводнения.

Рискът от климатични промени се определя като *вероятен*. До момента на територията на ИП промените на климата се проявяват главно чрез дъждовната компонента на климатичните контрасти и по-слабо чрез засушаванията. Последните не са били нито толкова продължителни, нито толкова тежки, че да доведат до мащабни горски или полски пожари.

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

Разглеждания обект не се намира в близост до обществени сгради и урбанизирани територии във връзка с което не се очаква пряко негативно въздействие върху човешкото здраве.

По отношение на **води, предназначени за питейно-битови нужди**, инвестиционното предложение не се намира в близост до такива.

По отношение на **води, предназначени за къпане**, ИП не оказва отрицателно въздействие, тъй като в разглежданата територия няма обособени зони за къпане.

По отношение на **минерални води, предназначени за пиене или за използване за профилактични, лечебни или за хигиенни нужди**, ИП не оказва отрицателно въздействие, тъй като инвестиционното предложение няма контакт и връзка с минерални води.

В обхвата на инвестиционното намерение има отводнителни и напоителни канали, който не се ползват по предназначение.

По отношение на **йонизиращи лъчения** в жилищните, производствените и обществените сгради, ИП не е свързано с такива въздействия.

По отношение на **нейонизиращи лъчения** в жилищните, производствените, обществените сгради и урбанизираните територии, ИП не е свързано с такива въздействия.

По отношение на **химични фактори и биологични агенти** в обектите с обществено предназначение, ИП не е свързано с такива въздействия.

По отношение на **курортни ресурси** ИП не е свързано с въздействие върху такива.

По отношение на **шум и въздух**, за обекта са изготвени допълнителни анализи, модели и симулации, приложени към разработката.

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

Във физикогеографско отношение, участъкът попада в преходноконтинентална климатична област, подобласт-Горнотракийска. Релефът е акумулационен тип (алувиални и алувиално-пролувиални равнини), междупланинска низина.

Участъкът от обходния път на гр. Пловдив попада в две общини – община Марица и община Пловдив, като засяга землищата на с. Царацово, с. Костиево ЕКАТТЕ 38950, с. Радиново ЕКАТТЕ 61412, с. Царацово ЕКАТТЕ 78080 и гр. Пловдив ЕКАТТЕ 56784

Разработеното трасе е с габарит Г 23.5 и съгласно вида на засегнатите територии по предназначение трайно засегнати ще бъдат:

ОБЛАСТ ПЛОВДИВ ОБЩИНА, ЗЕМЛИЩЕ	ВИД ТЕРИТОРИЯ						
	ЗЕМЕДЕЛСКА ТЕРИТОРИЯ	ГОРСКА ТЕРИТОРИЯ	ТРАНСП. ТЕРИТОРИЯ	УРБАН. ТЕРИТОРИЯ-УПИ	УРБАН. ТЕРИТОРИЯ	ВОДНИ ПЛОЩИ	Общо (дка)
ОБЩИНА ПЛОВДИВ							
з-ще на гр. Пловдив ЕКАТТЕ 56784	16.738	0.000	8.435	0.000	0.000	0.316	25.489
ОБЩО ЗА ОБЩИНАТА (дка)	16.738	0.000	8.435	0.000	0.000	0.316	25.489
ОБЩИНА МАРИЦА							
з-ще на с. Костиево ЕКАТТЕ 38950	3.732	0.000	5.809	0.000	2.136	6.339	18.016
з-ще на с. Радиново ЕКАТТЕ 61412	22.439	0.000	0.000	0.000	0.000	11.140	33.579
з-ще на с. Царацово ЕКАТТЕ 78080	47.804	0.000	131.769	0.000	0.000	17.010	196.583
ОБЩО ЗА ОБЩИНАТА (дка)	73.975	0.000	137.578	0.000	2.136	34.489	248.178
ОБЩО ЗА ОБЛАСТТА (дка)	90.713	0.000	146.013	0.000	2.136	34.805	273.667
ОБЩО ЗА УЧАСТЪКА (дка)	90.713	0.000	146.013	0.000	2.136	34.805	273.667

Строителството на линейните обекти е свързано с трайно засягане на земи от поземления и горски фонд за разполагането на елементите на пътната инфраструктура, водни течения и транспортни територии.

Съобразено с разпоредбите на Закона за пътищата, обхвата на пътя е площта, върху която са разположени земното платно и ограничителните ивици от двете му страни, заедно с въздушното пространство над него на височина, определена с нормите за проектиране на пътищата. Широчината на обхвата на пътя извън населените места и в границите на

урбанизираните територии с нерегулирани съседни терени се определя с проекта на пътя. Пътните съоръжения и пътните принадлежности се разполагат в обхвата на пътя.

Инвестиционното предложение за проектния участък е свързано с усвояване на нови площи, които подлежат на отчуждаване, когато се отнася до изграждането на обекти – публична държавна собственост. Отчуждаването започва след влизане в сила на ПУП-ПП и се извършва по реда на Закона за държавната собственост.

Проектирането, строителството и експлоатацията на пътища, в т.ч. и участъка на югоизточния обход на гр. Пловдив, ще се извършва при съобразяване с изискванията на Закона за пътищата (ЗП), на Закона за управление на териториите (ЗУТ), както и съответната подзаконова нормативна уредба.

На този етап, не могат да се определят местоположението и площта на необходимите площи за временни дейности (временно съхраняване и складиране на хумус и земни маси и др.). Площадките ще се разполагат в проектния обхват на трасето.

След приключване на строителството всички терени, заети временно за строителни и монтажни площадки, площадки за изкопани земни маси и строителни отпадъци и др. ще бъдат възстановени и оформени съгласно общия план за терена. Ако има нарушения в съседните граничещи терени от строителните работи, то те също ще бъдат възстановени.

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

Транспортното строителство и експлоатацията на пътните артерии е специфична дейност за този тип инфраструктурни обекти.

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

- Отнемане на хумуса;
- Изкопни работи – земни;
- Насипни работи – насип от едро трошен камък, пътна основа от несортиран трошен камък, насип от стабилизирани подходящи почви;
- Асфалтови работи;
- Отводнителни работи – чрез дренажни тръби, облицовки на окопи, сглобяеми елементи;
- Изграждане на големи съоръжения – надлез;
- Изграждане на малки съоръжения – водостоци, подпорни стени от армонасипи;
- Реконструкция на инженерни мрежи;
- Биологична рекултивация на откоси;
- Ландшафтно оформление;
- Сигнализация и маркировка.

За строителните работи се използват следните суровини и материали:

• Изкопни работи в земни маси. Изкопаните маси, които отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа ще се използват за насипи на обекта. Друга част от изкопаните земни маси ще се използват за насипи 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 разглеждания югоизточен обход на гр. Пловдив се предвижда нова пътна конструкция с използване на: плътен асфалто-бетон; непътен асфалто-бетон; битуминизиран трошен камък; несортиран трошен камък с непрекъсната зърнометрия. За плътния асфалтобетон и биндера се използва

полимермодифициран битум. Доставка на материалите ще се извършва от строителни бази в района.

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

По време на експлоатацията, в случай на извършване на ремонтни дейности, се използват същите суровини и материали, както при строителството, а при постоянната поддръжка на пътя се извършва подмяна или поставяне на нови маркировъчни знаци.

При зимни условия за нормална експлоатация на трасето се осигуряват необходимите количества пясък, луга и др.

По време на строителство на отделните строителни площадки не се предвижда съхранение на горива и опасни вещества от Приложение № 3 от ЗООС.

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

По време на строителството на пътя ще се използват като опасни вещества основно горива - бензин, дизелово гориво, нехлорирани моторни и смазочни масла.

В периода на експлоатация на обхода на гр. Пловдив не се извършват дейности с опасни химични вещества.

Употребата на опасни вещества и смеси (напр. горива, масла, битум и материали за нанасяне на трайна маркировка) следва да се извършва съгласно мерките за контрол на експозицията, посочени в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба, вкл. мерки при аварийно изпускане или разливи.

II.4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Инвестиционното предложение предвижда промяна на съществуваща пътна инфраструктура чрез уширяване на съществуващия път до Габарит Г23

Поради високата антропогенна усвоеност на района – наличие на жилищно и промишлено строителство, специфичното земеделие, което се развива (основно оризища) и силно развитата във връзка с това напоителна и отводнителна канална мрежа, подземни и надземна инфраструктура на други юридически лица и др., то предлаганото ИП максимално се придържа към съществуващото трасе. Различия и вариантни решения се предлагат главно в зоните на кръстовищата.

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.

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.

За проекта предстои изработване на Подробен устройствен план. След приключване на процедурата по отчуждаване се издава разрешение за строеж от МРРБ.

Всички дейности свързани със строителството: основните строителни работи, депонирането и съхранението на земни маси, почва и камъни от изкопите, временното и постоянното съхранение на хумус, монтажни работи, в т.ч. изместването и реконструкцията на инженерните мрежи на други ведомства, крайната фаза по приключването му (почистването на строителните площи, както и рекултивацията на

засегнатите по време на строителството терени) и пускането на обекта в експлоатация се представят от фирмата изпълнител на строежа, след съгласуване на проектната документация с компетентните органи и издаването на разрешително за строеж.

За обекти като пътни участъци от РПМ, срокът за експлоатация е много дълъг, с периоди за рехабилитация и ремонти на отделни участъци, след които продължава срока за експлоатация и не се предвижда закриване.

II.6. Предлагани методи за строителство

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 Г23.5 м. Други алтернативи на технологии не са разглеждани в проекта.

II.7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

Реализацията на настоящия проект е стъпка в модернизирание на пътните артерии в проектираните участъци на югозападен обходен път на гр. Пловдив за подобряване на транспортно - експлоатационните им характеристики и повишаване на безопасността на движение - чрез изграждане на второ платно за движение, нови пътни възли, кръстовища и съоръжения и рехабилитация на съществуващите пътни платна и съоръжения;

Дейностите за реконструкция с изграждане на второ пътно платно на Околовръстен път на гр. Пловдив не са свързани с изграждане и експлоатация на изцяло нов път, а са по-скоро модернизация на съществуващия път с цел подобряване на връзката на АМ „Тракия“ с Асеновград и курортите в централната част на Родопите.

Основен принцип на Закона за пътищата в чл. 2, ал. 2 е, че пътната мрежа се развива съобразно транспортните и социалните потребности на обществото, инфраструктурата на населените места и изискванията в нормативните актове, свързани с националната сигурност, опазването на околната среда и безопасността на движението.

Ако инвестиционното намерение не се осъществи, съществуващите комуникационно-транспортни връзки ще продължават да бъдат все по-натоварени с допълнителен трафик, ще се увеличат задръстванията, а оттам и вредните въздействия върху околната среда. С изграждане на второ пътно платно ще се намалят предпоставките за инциденти с МПС и техните товари по пътя АМ „Тракия“ – Асеновград.

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.



Схема 2 Обхват на инвестиционното намерение.

Голяма част от територията на инвестиционното намерение представлява транспортна територия. Обектът е съществуващ като с ИП се предвижда уширяването му.

В близост до ИП няма наличие на обекти, подлежащи на здравна защита.

Имотите, в които ще се реализира инвестиционното намерение не попадат в границите на защитени територии и защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000.

В обхвата на инвестиционното намерение е регистриран един археологически обекти.

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

Участъкът от обходния път на гр. Пловдив попада в две общини – община Марица и община Пловдив, като засяга землищата на с. Царацово, с. Костиево ЕКАТТЕ 38950, с. Радиново ЕКАТТЕ 61412, с. Царацово ЕКАТТЕ 78080 и гр. Пловдив ЕКАТТЕ 56784

С инвестиционното намерение ще се засегнат общо 273.667 дка, като по-голяма част от тях представляват транспортна територия – 146.013 дка. 90.713 дка представляват земеделска земя, 2.136 дка са урбанизирана територия, а 34.805 дка представляват водни площи.

Общата площ за промяна на предназначението е 92.847 дка.

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 намерение не засяга защитени зони от мрежата на Натура 2000. Най-близко разположените такива са 33 с код BG 0000578 „Нощувка на малък корморан – Пловдив“, защитена по директива за местообитанията, 33 с код BG 0002087 „Марица – Пловдив“, защитена по директива за птиците и 33 Река Марица с код BG0000578



Схема 3 Инвестиционното намерение спрямо близко разположените защитени зони

Повърхностни и подземни води

Зоните за защита на водите се определят съгласно чл.119а, ал.1 от Закона за водите (ЗВ). За района на разглежданото ИП може да се направи следната характеристика за наличие на зони за защита, представена в таблица № П.10-1.

Таблица № П.10-1

Зони за защита на водите	Вид на зоната	ИП попада (код)/ не попада в зона за защита
Чл.119а, ал.1, т.1 от ЗВ	<i>Зона за защита на питейните води от повърхностни водни тела</i>	Не попада
	<i>Зона за защита на питейните води от подземни водни тела</i>	Попада: всички подземни водни тела са определени като зони за защита на питейни води, зони с кодове: BG3DGW000000Q013, BG3DGW000000NQ018
Чл.119а, ал.1, т.2 от ЗВ	<i>Зона за рекреация (къпане, отдих и водни спортове)</i>	Не попада
Чл.119а, ал.1, т.3 от ЗВ	<i>Чувствителна зона</i>	Попада: зона с код BGCSARI06 – „водосбор на река Марица”
	<i>Уязвима зона</i>	Попада: южна зона с код BGVZ01
Чл.119а, ал.1, т.4 от ЗВ	<i>Зона за стопански ценни видове риби</i>	Не попада
чл.119а, ал. 1, т.5 от ЗВ -	<i>Защитените територии и зони, определени или обявени за опазване на местообитания и биологични видове, в които поддържането или подобряването на състоянието на водите е важен фактор за тяхното опазване</i>	Не попада

Районът на инвестиционното предложение **не засяга** санитарно-охранителни зони около водоизточници предназначени за питейно-битово водоснабдяване.

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

Инвестиционното намерение пресича следните линейни мрежи, собственост на други ведомства:

Отводнителен канал ГК2 – от км 1+460 до км 2+600 (ляво)

При км 1+720 пресича съществуващия път. Канал ГК2 се определя от следните кадастрални номера: № 38950.41.116, собственост на "Напоителни системи" ЕАД , № 38950.41.149, собственост на МЗХ-ХМС № 61412.19.15, № 56784.21.83, собственост на "Напоителни системи" ЕАД № 61412.19.18, собственост на Община Марица.

Каналът се запазва с новото решение. При км 1+720 следва да се предвиди водосток за преминаване новото платно над канала.

Главен напоителен канал Ени Арк – км 2+609.00

Главен напоителен канал Ени Арк се определя от кадастралните номера:

№ 61412.18.186, № 61412.18.187, № 78080.134.350, собственост на "Напоителни системи" ЕАД Същият се запазва, като на новото платно на пътя се предвижда ново съоръжение.

Съоръжения на община Марица – напоителни и отводнителни канали

- № 78080.134.355 – отводнителен канал – запазва се, нов водосток под новото платно;

- № 61412.18.185 – водна площ – запазва се;

- № 78080.94.274 – отводнителен канал – запазва се;

- № 78080.80.51 и 614112.18.184 – напоителен канал — запазва се;

- № 78080.94.293 и № 780080.94.295– напоителен канал (бетонов) – канала се засяга от новото платно и следва да се реконструира;

- № 780080.94.273 – напоителен канал (необлицован) – засяга се от локалното платно и следва да се реконструира.

Водопровод, собственост на община Марица - от км 1+310 до км 2+634 (ляво)
РЕ – HD160 – Водопровода следва да се запази, не се засяга с настоящата разработка.

Подземна оптична мрежа – км 2+630, собственост на ЕТ „Енджъл Софт“ – Ангел Гаров – при пресичане с новото платно следва да се осигури кабела с бетонов кожух.

Газопровод – км 3+610, собственост на „СИТИГАЗ“ – България - при пресичане с новото трасе, следва газопровода да се осигури с бетонов кожух.

Осветление

В следваща фаза следва да се предвиди осветление на директното трасе и пътния възел „Царацово“, като се използват LED осветителни тела.

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. 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 водоснабдителни тръбопроводи, по реда на ЗУТ, от съответното дружество - ВиК оператор в района;

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

6. Съгласуване за пресичане със селскостопански пътища/просеки и право на преминаване със собственици и частни лица, по реда на ЗУТ;

7. Придобиване на земи и промяна на предназначение за площи съоръжения и довеждащи пътища – МЗХГ, собственици (физически и юридически лица);

8. Придобиване на земи или съгласуване на временни строителни площадки - собственици (физически и юридически лица);

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

Участъкът от обходния път на гр. Пловдив попада на територията на две общини – община Марица и община Пловдив, като засяга землищата на с. Царацово, с. Костиево ЕКАТТЕ 38950, с. Радиново ЕКАТТЕ 61412, с. Царацово ЕКАТТЕ 78080 и гр. Пловдив ЕКАТТЕ 56784

С инвестиционното намерение ще се засегнат общо 273.667 дка, като по-голяма част от тях представляват транспортна територия – 146.013 дка. 90.713 дка представляват земеделска земя, 2.136 дка са урбанизирана територия, а 34.805 дка представляват водни площи.

Общата площ за промяна на предназначението е 92.847 дка.

За обекта предстои изготвяне на подробен устройствен план – парцеларен план, който ще бъде процедиран съгласно изискуемото законодателство.

След реализирането на проекта, отнетите земи се класифицират като **нарушени земи**, съгласно възприетата Класификация на увредените земи (Инструкция № РД-00-11/13.06.1994 г. на Министерство на земеделието и горите) с характер на увреждането „почви, които са загубили почвения си профил и са напълно или частично унищожени, при което нарушенията могат да имат постоянен или временен характер вследствие механично изгребване на почвата”.

По време на строителството ще се ползват съществуващи пътища от републиканската пътна мрежа, съществуващи общински пътища, съществуващи горски, полски и селскостопански пътища. Също така, при необходимост, ще бъдат използвани и временни пътища (без трайна настилка) за транспорт на строителни материали и отпадъци, ситуирани в обхвата на строителния обект.

След приключване на строителството всички терени, заети временно за строителни и монтажни площадки, площадки за изкопани земни маси и строителни отпадъци и др. ще бъдат възстановени и оформени съгласно общия план за терена.

Към момента не се предвижда закриване и рекултивация на обекта.

III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия

Не се засягат мочурища, крайречни участъци, речни устия.

III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда

Инвестиционното предложение не засяга територии на крайбрежни зони и морска околна среда.

III.4. Планински и горски райони

Инвестиционното предложение не засяга планински и горски райони.

III.5. Защитени със закон територии

Югоизточният обход на Пловдив не засяга защитени територии по смисъла на ЗЗТ.

III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа

Инвестиционното намерение не засяга защитени зони от мрежата на Натура 2000. Най-близко разположените такива са ЗЗ с код BG 0000578 „Нощувка на малък корморан – Пловдив“, защитена по директива за местообитанията, ЗЗ с код BG 0002087 „Марица – Пловдив“, защитена по директива за птиците и ЗЗ Река Марица с код BG0000578

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

Проучваният обект се намира в южна централна България, Пловдивска област, в землището на гр. Пловдив, община Пловдив, и селата Костиево, Радиново и Царацово, община Марица. Средната надморска височина е 170 м.

Съществена роля при определянето на ландшафта играят природните компоненти релеф, хидрогеографска мрежа, растителност. Антропогенните фактори оказват влияние върху характера на ландшафта не само със степента на намеса, участие и въздействие, но и с определянето на водещите функции на територията.

В зависимост *от преобладаващото участие на природни или антропогенни компоненти*, ландшафтите в района могат да се определят по-скоро като антропогенни, като се срещат агроландшафтите, които в разглежданата територия са представени от два основни подтипа: аграрен сеитбооборотен и аграрен ливадно-пасищен, които се характеризират с прекъснатост на биологичния кръговрат на вещества и задължително допълнително енергетично субсидиране (чрез торене, напояване, обработка на почвите и пр.).

Съгласно класификационната система на страната районът на трасетата попада в:

Клас 2 – Междупланински равнинно-низинни ландшафти;

Тип 2.5. – Ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низини;

Подтип 2.5.10 – Ландшафти на ливадно-степните и лесо-ливадно-степните междупланински низини;

Група 2.5.10.17 - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване;

Група 2.5.10.18 - Ландшафти на ливадно-степните междупланински низини с плиоценски пясъчливо-глинести наслаги и висока степен на земеделско усвояване;

С реализирането на ИП не се очаква да се промени основния тип ландшафт, особено в аспекта на съществуващото трасе на околновръсния път за което се предвижда уширяване.

В близост до обекта не се наблюдават специфични ландшафтни комплекси с природна, историческа, културна или археологическа стойност, който биха могли да бъдат засегнати с ИП.

В обхвата на инвестиционното намерение има регистриран археологически побект – „Прасъова могила“, както във връзка с него по цялото трасе ще бъдат проведени теренно издирване, археологически разкопки, както и наблюдение по време на цялото строителство.

Съществува вероятност при строителните работи да бъдат застрашени и неизвестни археологически обекти. Като пример може да се посочи възможността да се попадне на водопровод, осигурявал снабдяването с вода на античния Филипопол. Има археологически данни за наличието на няколко такива в южните околности на Пловдив.

Значителен риск за нарушаване целостта на културни ценности създават строителните дейности. Всички работи, свързани с навлизане под земната повърхност, потенциално застрашават археологически структури.

Експлоатацията на околновръстния път на Пловдив не представлява пряка заплаха за културните ценности.

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

Повърхностни води

Инвестиционното намерение попада в границите на повърхностно водно тяло „река Марица от р. Въча до р. Чепеларска, ГК-2, 4 и 6 и Марковски колектор“ с код BG3MA500P217. ИП попада в чувствителна зона „водосбор на р. Марица“ с код BGCSARI06, определена съгласно чл.119а, ал.1, т.3, буква „б“ от Закона за водите, включена в Раздел 3, точка 3.3.2 на ПУРБ на ИБР.

ИП не засяга зони за защита на водите, определени съгласно чл.119а, ал.1, т.2, т.4 и т. 5 от ЗВ, включени в Раздел 3 на ПУРБ на ИБР 2016-2021г. ИП не засяга пояси на учредени до настоящия момент санитарно-охранителни зони (СОЗ)

Местоположението на ИП не попада в определените РЗПРН на ПУРН на ИБР 2016-2021г и ПУРН на ИБР 2022-2027 и не попада в зони, които могат да бъдат наводнени съобразно картите на районите под заплаха от наводнения, при сценарии посочени в чл. 146е от ЗВ, но попада във водосбора на притоците на РЗПРН.

Повърхностно водно тяло „река Марица от р. Въча до р. Чепеларска, ГК-2, 4 и 6 и Марковски колектор“ с код BG3MA500P217 е определено в умерено екологично състояние и добро химично състояние. Към настоящето ИП няма конкретни мерки описани в Приложение 7 на ПУРБ на ИБР.

За инвестиционното намерение има становище на Басейнова дирекция Източнобеломорски район с № ПУ-01-230-(1)/21.11.2024г., че същото е допустимо съгласно Планове за управление на риска от наводнения за периода 2022-2027 г и Планове за управление на речните басейни за периода 2022-2027 г., при спазване на определени условия, които са заложи като мярка към настоящата информация.

Инвестиционното намерение не пресича водни обекти, по смисъла на закона за водите. Единствените водни площи, които се засягат са отводнителни и напоителни канали.

Подземни води

Не се засягат санитарно-охранителни зони около водоизточници, предназначени за питейно-битово водоснабдяване, прокарани в подземните водни тела, върху които се разполагат съоръженията на инвестиционното предложение.

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. Въздействие върху населението и човешкото здраве

Град Пловдив има площ от 102 кв. км. По данни на ГРАО към 15 юни 2024 г. в града живеят 371 536 души по настоящ адрес и 386 546 души по постоянен адрес. Това го нарежда на второ място по брой на населението след София.

Инвестиционното намерение не се намира в близост до жилищни сгради, но ще има благоприятно въздействие, посредством облекчаване на изключително натоварена пътна артерия.

По време на строителство

Главните рискови фактори по отношение на въздействието върху населението и човешкото здраве са свързани с работниците, ангажирани с реализацията на обекта са общите и локални вибрации, прахът, токсичните вредности, шумът, неблагоприятният микроклимат, физическото натоварване.

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

- ***Наднормени шумови нива*** - Неблагоприятният здравен ефект на шума е главно върху централната нервна система и се изразява предимно в разстройство на съня и развитието на неврозо-подобни състояния; ***Тежките строителни машини*** генерират шум с висок интензитет, който в кабините надвишава допустимите норми от 85 dB/A и оказва неблагоприятен здравен ефект върху слуховия анализатор и нервната система;

- ***Наднормени нива на общи вибрации*** - На общи вибрации ще бъдат изложени водачите на тежкотоварните камиони, багери, булдозери. Общите вибрации увреждат главно костно-ставния апарат, съдовата система, а чрез ефекта на резонанса те оказват и неблагоприятен ефект върху редица вътрешни органи;

- ***Локални вибрации*** - На въздействието на локални вибрации ще бъдат изложени и работещите с асфалтополагачи, валякови и къртачни машини. Неблагоприятният здравен ефект се изразява в увреждания на сетивната и микросъдовата система на горните крайници. Този ефект е по-силно изразен при работа в условията на преохлаждащ микроклимат;

- ***Прах*** - Строителните работи ще се извършват на открито. По време на строителството, което е свързано с изкопни и насипно-уплътнителни работи, при най-неблагоприятни климатични условия (сухо и безветрено време), прахът е възможно да достигне стойности над ПДК на строителната площадка, като ще се добави и прахът, който ще се генерира от транспортните машини. Тези прахови емисии са неорганизиран и ще зависят до голяма степен от метеорологичните условия (вятър, влажност, температура, устойчивост на атмосферата), характеристиките на земните частици, и много други условия. Обикновено при такива строителни дейности, най-високите концентрации на прах са локализиран на мястото им на генериране. Наднормените прахови нива са рисков фактор както за развитието на белодробни заболявания от общ характер, свързани с

дразнещия ефект на праха, такива като ринит, хронични бронхити и техните усложнения, така и за развитието на професионална прахова патология.

- *Вредни токсикохимични фактори* - Основните замърсители, които ще се отделят в околната среда, са CO, NOx, SO₂, въглеводороди, прах, бензинови пари, асфалтови пари. Тези емисии са неорганизиранни и ще зависят от броя и вида на използваните при строителството машини, режима им на работа.

- *Физическо натоварване* - Трудът в пътното строителство е в голяма степен механизирен. Въпреки, че в по-голямата си част дейностите по строителството се извършват с помощта на механизация, има и работни операции, които изискват ръчна работа и значителни физически усилия. От гледна точка на физическите усилия той може да се категоризира като умерено тежка и тежка физическа работа.

При спазване на Плановите 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, сажиди, 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 по време на експлоатацията

В близост до ИП няма жилищни зони, като същевременно реализацията на обекта няма да доведе до съществени промени в интензивността на движение. Очаква се благоприятен ефект по отношение на експлоатацията на пътя, посредством облекчаване на натоварената пътна артерия и повишаване на качеството и които фактори могат да окажат единствено положителен ефект върху населението.

IV.1.2. Въздействие върху материалните активи

Въздействието върху материалните активи като цяло ще бъде положително и дълготрайно, предвид изграждане на нова качествена пътната инфраструктура в района. Всички пресичания на линейни мрежи на други ведомства се запазват и обезопасяват като техническите решения са съобразени с нормативните изисквания

IV.1.3. Въздействие върху културното наследство

Според дефинициите в чл. 47 от Закона за културното наследство (ЗКН) археологическите недвижимите културни ценности са материални следи за човешка дейност, неделими от средата, в която са създадени, които се идентифицират чрез археологически изследвания.

Потенциалните значителни въздействия върху обектите на културното наследство са резултат от извършването на всички основни и спомагателни дейности и изграждането на съоръжения на автомагистралата, които се предвиждат от проекта за двата участъка и неговата реализация. Една и съща дейност може да оказва различно въздействие върху различните обекти на културното наследство. Тези различия се определят най-вече от местоположението на обекта спрямо проектното трасе и сервитутната зона на всички

основни и спомагателни съоръжения и предвижданите строителни дейности. Обектите на културното наследство са неизменно свързани с ландшафта и по своята същност представляват антропогенна част от околната среда. Обектите на културното наследство са пряко засегнати при провеждането на строителни и изкопни дейности; тяхното нарушение е необратим процес, възстановяването им е невъзможно, при което загубата на научната информация е безвъзвратна.

Единствено след извършване на предварителните археологически проучвания може да се определи броя, размера, разположение и вида на археологическите обекти, разположени по трасето.

В обхвата на всяко новопроектирано трасе се откриват редица артефакти, като при спазване на разпоредбите на чл.83, чл.84, чл.160, чл.161 от Закон за културното наследство не се създава риск за опазването им.

В обхвата на инвестиционното намерение има регистриран археологически обект – „Прасъова могила“, както във връзка с него по цялото трасе ще бъдат проведени теренно издирване, археологически разкопки, както и наблюдение по време на цялото строителство.

Теренните издирвания могат да започнат след придобиване на собственост върху земята.

Въздействие по време на строителство:

В проектната фаза са локализирани границите на всички археологически обекти в обхвата на трасето чрез провеждане на предварителни археологически проучвания, съгласно разпоредбите на чл. 161 от ЗКН.

На първо място, най-сериозна заплаха за археологическите обекти представляват земни работи, свързани с отстраняването на хумуса и временното му депониране; изкопни работи за оформяне на големи и малки съоръженията по трасето, пътните възли, зоните за почивка и обслужване, строителните депа, рекултивацията на строителната полоса. Дейностите, свързани с подготовка на строителни и складови площадки и временни депа, също потенциално застрашават археологически структури.

По време на цялото строителство на разглежданите участъци ще бъде осигурено присъствие на археолог.

Въздействие по време на експлоатация:

Не се очаква въздействие върху обектите на културното наследство при експлоатация на проектното трасе.

IV.1.4. Въздействие върху въздуха и климата

За обекта е изготвено математично моделиране и компютърно симулиране на разпространението на замърсители, емитирани от автомобилния транспорт след реализация на инвестиционно предложение, представено като Приложение 2 от настоящата информация.

Резултатите от моделирането показват, че преди и след реализация на ИП няма нарушаване на качеството на атмосферния въздух в жилищните райони.

С подобряването на пътните условия и увеличаването на пътната пропускливост на разглеждания участък от Околовръстен път Пловдив ще се постигне увеличаване на средната скорост на движение на МПС. Това води до косвено подобряване на качеството на атмосферния въздух поради намаляване на емисиите от изгаряне на горивото в ДВГ, от износването на гуми и спирачки, и пътната настилка.

IV.1.5 Въздействие върху водите

За инвестиционното намерение има становище на Басейнова дирекция Източнобеломорски район с № ПУ-01-230-(1)/21.11.2024г., че същото е допустимо съгласно Планове за управление на риска от наводнения за периода 2022-2027 г и Планове за управление на речните басейни за периода 2022-2027 г.

Повърхностни води

В района на ИП са изградени множество напоителни и отводнителни канали.

Инвестиционното намерение предвижда засягането на 34.805 дка водни площи, които по предназначение представляват напоителни и отводнителни канали, който към момента са без стопанско значение. Не се засягат реки и речни корита.

В лявата страна на участъка от съществуващия път на разстояние около 10 метра от км 1+460 до км 2+650 е разположен голям необлицован отводнителен канал, а при км 2+609 има съществуващ мост над канал.

Съществуващото съоръжение представлява батарея, състояща се от сглобяеми стоманобетонни елементи със затворено правоъгълно сечение (затворена рамка), поставени един до друг върху подложен бетон, с обща дължина от 14 м. Съоръжението има 4 броя стоманобетонни крила, перпендикулярни на оста на съоръжението.



Снимка 1: Общ поглед на съоръжението (дясна страна по нарастващия километраж)

Районът на инвестиционното попада в обхвата на Басейнова дирекция Източнобеломорски район с център гр. Пловдив (БД ИБР).

Трасето на ИП е част от обхода на гр. Пловдив, чрез който следва да се решат множество транспортни проблеми и главно тези, свързани със сигурността на движение, респективно избягване на аварийни ситуации, които освен до могат да доведат до разливи на вещества и да замърсят пресичаните водни тела.

Поради високата антропогенна усвоеност на района – наличие на жилищно и промишлено строителство, специфичното земеделие, което се развива (основно оризища) и силно развитата във връзка с това напоителна и отводнителна канална мрежа, подземни и надземна инфраструктура на други юридически лица и др., то предлаганото ИП се придържа към съществуващото трасе.

Разглежданото ИП попада в близост до средната част от поречието на р. Марица, в района на гр. Пловдив, но не я пресича.

Не се предвижда зауставане на води от предвидените изпарителни басейни в повърхностни водни обекти.

Подземни води

Подземни води са установени в повечето проучвателни изработки. Подземните води се установяват на дълбочина 1,80-3,50 м от кота терен, като водите са безнапорни. Подземните води са акумулирани в пясъците (пласт 3.2 и пласт 3.3), които изграждат основната част от алувиалните отложения на проучения геоложки разрез от терасата на река Марица. Те са порови по тип, безнапорни. Подземните води са в хидравлическа връзка с водите на река Марица и каналите в района. Сезонните колебания на водните нива може да достигнат до 1,0 метра. Песъчливият характер на отложенията в които са акумулирани подземните води предпоага по-голям водоприток в строителни изкопи с дълбочина под нивото на подземните води.

Реализацията на инвестиционното предложение ще се извършва без съществени изкопни работи и главно в условията на насип за изграждане на земното тяло, респективно легло на настилката. Ограничени изкопни работи се предвиждат само при премостването на водните обекти за изграждане на опорните колони на мостовата конструкция.

От тази гледна точка ИП ще се разположи върху подземно водно тяло с код BG3DG000000Q013 и име Порови води в Кватернер - Горнотракийска низина. Това тяло се разкрива на земната повърхност и е най-податливо на въздействие. Това е от най-голямите по площ ПВТ в Източнбеломорски басейн, заема централните части на разглеждания район. Алувиалните (терасни и алувиални конуси) и пролувиални отложения са образувани от р. Марица, и нейните притоци. Първото залягащо под него водно тяло е Порови води в Неоген - Кватернер - Пазарджик - Пловдивския район BG3G000000NQ018

Наименование на ПВТ	Код на ПВТ	Площ на ПВТ, km ²	Основни характеристики на подземното водно тяло			
			Тип на ПВТ	Литоложки строеж на ПВТ	Средна дебелина на ПВТ, m	Среден коефициент на филтрация, m/d
Порови води в Кватернер - Горнотракийска низина	BG3G000000Q013	2727	безнапорен	Пясъци, глинни, гравелити, валуни	1 - 20	75
Порови води в Неоген - Кватернер - Пазарджик - Пловдивския район	BG3G000000NQ018	3825	напорен	Глини, песъкливи глинни, глинести пясъци, чакъли, конгломерати, брекчи, брекчо- конгломерати, алевролити	1 - 580	75

На територията на РИОСВ - Пловдив ПВТ BG3G000000NQ018 е в лошо химично състояние.

Санитарно-охранителни зони

Инвестиционното намерение не засяга Санитарно-охранителни зони.

Зони за защита на водите

Инвестиционното намерение попада в Зони за защита на водите BGCSARI06 - Южна Зона 2 – зона в която, водите са чувствителни към биогенни елементи – нитратно уязвима зона.

Основните видове негативно въздействие са предизвикани от причини аналогични на тези при повърхностните води – точкови и основно дифузни източници – земеделие, нерегламентирани сметища и други аналогични.

Разглежданото инвестиционно предложение не включва използването (водовземане) на подземни води, респективно формиране на отпадъчни битови и/или промишлени водни потоци.

Върху подземните водни тела въздействието е практически несъществено, доколкото трасето на пътя ще се изгражда изключително в условията на насип (с ограничени изкопни работи при фундиране на мостовите съоръжения и надлезите).

Източници за питейно-битово и промишлено водоснабдяване за нуждите на инвестиционното предложение. Необходими количества

Инвестиционното предложение не изисква постоянно водоснабдяване за битови или промишлени нужди както по време на етапа на строителството така и по време на експлоатацията. Единствено по време на строителството може да се наложи ползването на водни количества с цел потискане запрашаването при движение и работа на строителната техника. Тези водни количества се осигуряват от строителя и зависят от атмосферните условия. Отдавна е наложена практиката за питейни нужди за персонала да се доставя бутилирана трапезна вода, а за битовите отпадъчни води - използването на химически тоалетни, обслужвани от лицензирана за целта фирма.

Отводняване

Отводняването на пътното платно се осигурява от надлъжния и напречен наклон на настилка и банкетите. Напречния наклон на настилка е едностранен или двустранен.

Повърхностните води се отвеждат по откосите на насипа извън пътя или в крайпътните окопи, оттам в малките съоръжения (водостоци) и отводнителни канали. При насипи по-големи от 3 м се поставя бетонов бордюр в края на банкета, който отвежда водата в края на насипа или в бетонов отводнителен улей.

При локалното платно за отводняване следва да се изготви колекторна система, която да се изпусне на подходящо място.

IV.1.6. Въздействие върху почвата

Според почвено-географско райониране на България (Н.Нинов, География на България 1997), трасето на разглеждания участък попадат в Балкано-Апенинска почвена подобласт с провинция Тракийско-Среднотунджанска.

Характеризира се с редица специфични особености на почвената покривка. Западната част на Пловдивското поле е изградено от съвременни наслаги и е богато на подпочвени води. Алувиалните глинесто-песъчливи отложения изграждащи терасата на река Марица са част кватернерните отложения в района. Дебелината им достига до 30 метра.

В тектонско отношение районът попада в грабенова структура, оформена в Пазарджишко-Пловдивското поле. Основната разломна структура е т.н. “Маришки шев”,

който е със субпаралелно направление. Грабенът е запълнен с неогенски глинесто-песъчливи отложения, които изграждат докватернерната подложка в района.

Въз основа на прокараните проучвателни сондажи и резултатите от динамичните пенетрационни изследвания и лабораторните анализи са поделени следните инженерногеоложки разновидности:

Насип пътна конструкция (асфалт и зона А) – пласт 1.1

Насипа се установява по цялото трасе на съществуващия път. Дебелината на асфалта е около 10 см, като под него е изградена зона А от чакълеста глина с дебелина 20-30 см.

Насип под пътната конструкция (зона В) – пласт 1.2

Под пътната конструкция на съществуващия път се установява насип от пясък около 40 см и 1,10-1,30 м насип от глина с единични валуни. Насипа е разнороден с ниски стойности на якостно деформационните показатели. Препоръчва се насипа да се преработи и замени с подходящ материал.

Песъчлива глина, в зони до глинест пясък, тъмно сива, мека до средно твърда – пласт 2

Глината изгражда най-горната част от естествената кватернерна покривка в района. Тя е с алувиален произход като е част от терасата на р. Марица. Глината е с ниски якостно деформационни показатели, а по AASHTO се определя като група почви А-7-6 и А-6.

Глина прахова бежова, средно твърда, алувиална – пласт 3

Глината е част от естествената кватернерна покривка в района. Тя е с алувиален произход като е част от терасата на р. Марица. Глината е с ниски якостно деформационни показатели, а по AASHTO се определя като група почви А-7-6 и А-6.

Пясък, среден и едър, алувиален – пласт 4

Пясъка е с алувиален произход, като е част от терасата на р. Марица. Изгражда геоложкия разрез в дълбочина след 4,0 м, като е водонаситен.

Въздействия:

1. Нарушения на земите и почвите

Период на строителство

Уширяването на пътя ще бъде неизбежно свързано с едно от най-негативните въздействия, а именно – нарушаване целостта на земите и почвите вследствие на извършваните изкопни и насипни работи. Трасето преминава през земеделски територии – ниви III категория.

Реализирането на инвестиционното предложение ще се отрази *пряко и необратимо върху земите и почвите* по трасето на пътя

Основните въздействия ще са свързани с нарушения на почвения профил, с промяна на протичащите в почвения субстрат физико-химични, воднофизични и биологични процеси, локално влошаване на качеството на почвите в прилежащите на трасето на пътя земи.

- *Първична нарушеност* - при заемането на нови площи за трасето, промените ще бъдат свързани с дейности, нарушаващи целостта на земната кора в рамките на строителната линия и съпътстващите временни терени. Практически в следата на трасето почвата се унищожава окончателно и безвъзвратно.

Имотите за промяна на предназначението са в размер на 90.713, което характеризира инвестиционното намерение с малък размер и локален характер.

- *Вторична нарушеност* – създаване на условия за предизвикване на ерозия и гравитационни процеси в околното пространство (извън предвидените нарушения).

Уширението ще се реализира в условията на насип и проявата на вторична нарушеност е малко вероятно.

- *Временно строителство.* Предвижда се по време на строителството транспортната дейност, свързана с превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от и до складовите бази да се осъществява по републиканската пътна мрежа и временни пътища до строителните площадки. Необходимите временни площадки за дейности по време на строителството ще бъдат разположени в границите на обхвата в отчуждената полоса. Временните пътища и строителни площадки след приключване на дейността ще бъдат рекултивиран по реда на Наредба № 26.

Временни нарушения на почвите ще има в местата, където са предвидени площадки за престой на строителни машини и съоръжения, площадки за депониране на изкопани земни маси, строителни материали и отнет хумус.

Други очаквани въздействия върху земите и почвите като „утъпкване“ са възможни в резултат на неконтролирано движение на строителна и транспортна механизация извън строителната полоса и определените пътни подходи.

Въздействието върху почвата по време на строителството на участъка на пътя и обектите към нея ще бъде *неизбежно, пряко и необратимо*. То е свързано главно с механично увреждане на земите и промяна в тяхното предназначение.

2. Замяряване на почвите

Ширината на засегнатата от замяряването ивица е от двете страни на съществуващите пътища и зависи от метеорологичните условия и от интензивността на автомобилния трафик. По-високи концентрации на замърсителите и по-голяма ширина на ивицата се установяват в подветрената страна на пътищата (по посока на преобладаващите ветрове). Според проведени изследвания на крайпътни замърсявания на почвите в страната, най-високите концентрации на тежките метали се откриват в 5-метровите ивици от двете страни на пътя, след което концентрациите рязко спадат. Замяряването в подветрената страна на пътя е с по-високи концентрации и се изчерпва на разстояние 100 м, а от другата страна – на разстояние 20 м.

Основните въздействия върху почвите в резултат на реализацията на участъка ще са свързани с нарушения на почвения профил, с промяна на протичащите в почвения субстрат физикохимични, воднофизични и биологични процеси, локално влошаване качествата на почвите в прилежащите на пътния участък земи. Отнетите земи се класифицират като нарушени земи, съгласно възприетата методика за Класификация на увредените земи (Инструкция № РД-00-11/13.06.1994 г. на Министерство на земеделието и горите).

След приключване на строителството всички терени заети временно за строителни и монтажни площадки, депа за изкопани земни маси и др. ще бъдат възстановени и оформени съгласно общия план за терена. Ако има нарушения в съседните граничещи терени от строителните работи, то те също ще бъдат възстановени.

Ще бъдат реализирани проекти за Биологична рекултивация на откоси и Ландшафтно оформление на трасето на пътя.

Въздействие по време на експлоатацията

По време на експлоатацията ще са налице замърсявания на прилежащите почви вследствие на емитираните газове от автомобилния транспорт, от евентуални разливи на горива и масла, замърсявания от размразяващи субстанции използвани за зимното поддържане на пътното тяло с повърхностния отток от платното, но въздействието няма да се различава от сегашното.

Емитираните от пътя газове и аерозоли ще попадат директно в прилежащите на пътя земи и почви. Най – засегнатите бъдат почвите на разстояние от 5 до 10 м от банкета, като ивицата от пътя ще бъде подложена на замърсяване, като с увеличаване на разстоянието, концентрациите на замърсителите рязко ще спада.

Локално замърсяване на почвите в процеса на експлоатацията може да се получи в резултат на аварийни разливи на масла, бензин, опасни вещества.

Възможно е замърсяване на почвите в крайпътните пространства с отпадъци от участниците в движението, както и в резултат на строителни и ремонтни дейности на пътя.

IV.1.7. Въздействие върху земните недра

По време на строителство

Незначително, съобразно проекта за земни работи. Трасето е изключително в условията на насип.

По време на експлоатация

Не се очаква въздействие върху земните недра по време на експлоатацията на пътя. Не се очаква реконструкциите на съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства – водопроводи, електропроводи, напоителни канали, оптична кабелна мрежа, и т.н., да окажат негативно въздействие върху земните недра, както по време на строителството, така и по време на експлоатацията.

IV.1.8. Въздействие върху ландшафта

С уширяване на участъка не се очаква да се промени основния тип ландшафт, тъй като обекта няма да предизвика съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

Конкретния тип ландшафт е силно повлиян от антропогенната дейност. Оформянето на един модерен и съвременен линеен обект с подходяща ландшафтна среда ще подобри естетическите качества на зоната.

Предполаганото въздействието на замърсителите върху ландшафта може да се раздели на две фази:

Въздействие по време на строителство

Ще бъдат засегнати частично локалните ландшафти – основно транспортна територия.

По време на строителството, в рамките на работното време, ще бъде увеличен шумът и вредни емисии от използването на тежки машини и строителна техника. Времето през което ще има въздействие е кратко, ограничено – докато трае строителството, и в зависимост от конкретните климатични условия. Не са необходими облекчителни мерки.

Докато трае строителството визуалността ще бъде нарушена.

Въздействие по време на експлоатацията

Промените в пространствената и функционална структура на крайградските зони с транспортни функции са последица от развитието на градовете, новите устройствени изисквания на територията, поземлената реформа, смяна на икономическата реформа.

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

Потенциал за самовъзстановяване на ландшафтите по отношение на механичното нарушаване на геоложката основа (биокосния субстрат) практически не съществува. Механичното нарушаване на биокосния субстрат засяга главно външната структура на ландшафтите и в частност релефа.

Потенциал за самоочистване по отношение на емитираните от пътя замърсители (без нефтопродукти) е достатъчно голям, за да не се допусне по широкото им разпространение в литосферата.

Уширяването на участъка няма да предизвика промяна в съществуващата пейзажност и визуалност. Въздействието ще бъде постоянно.

Инженерно добре изградено и добре поддържано трасе на пътя ще гарантира и намаляване на миграцията на замърсителите в ландшафта.

IV.1.9. Въздействие върху биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии

Растителен свят

Разглеждания участък от обход на Пловдив преминава през район, зает почти изцяло от земеделски земи, транспортна територия и канали

Уширението по цялата дължина на пътя ще бъде основно в резервирана транспортна територия (фигура № V.5.1-1).

В обхвата на уширението се засяга производна дървесна и храстова растителност представена от акация (*Robinia pseudoacacia*), полски ясен (*Fraxinus oxycarpa*), джанки (*Prunus cerasifera*), тополи – издънкови (*Populus ssp.*), шипка (*Rosa canina*), декоративни храсти (*Forsythia suspense*, *Syringa vulgaris*).



Фигура № V.5.1-1 Засегната растителност в обхвата на уширението

Напоителен канал при км 2+602

При уширението се засяга мезофитна растителност с доминиране на тръстика (*Phragmites australis*). Установени са и: полски хвощ (*Equisetum arvense*), разклонен хощ (*Equisetum ramosissimum*), тревист бъз (*Sambucus ebulus*), кучешка полевица (*Agrostis canina*), полска паламида (*Cirsium arvense*), ежова главица (*Sparganium erectum*), воден трескот (*Paspalum paspaloides*), лечебно глухарче (*Taraxacum officinale*), пълзящо лютиче (*Ranunculus repens*); обикновена коприва (*Urtica dioica*), пълзяща детелина (*Trifolium repens*).

Пътен надлез при км 3+964

При строителството ще бъде унищожена дървесна и храсталачно-тревна растителност в чиито състав се установяват: бяла акация (*Robinia pseudoacacia*), черна акация (*Amorpha fruticosa*), ясен (*Fraxinus oxycarpa*), кисел трън (*Berberis vulgaris*), майски цвят (*Spiarea vanhouttei*), шипка (*Rosa canina*), форзиция (*Forsythia supensa*), люляк (*Syringa vulgaris*), бъз (*Sambucus ebulus*), повет (*Clematis vitalba*), глухарче (*Taraxacum officinale*),

наведена овсига (*Bromus tectorum*), дългоосилеста овсига (*Bromus sterillis*), обикновен репей (*Arctium lappa*), вратига (*Tanacetum vulgare*), подбел (*Tussilago farfara*), пълзящо лютиче (*Ranunculus repens*).

Очаквани въздействия

Характера на дейностите, свързани с реализацията на инвестиционното предложение, предполага следните въздействия върху растителността, при най-неблагоприятни условия:

По време на строителството

Околовръстният път с неговия линеен характер преминава през земеделски земи, заети от полски култури, оризища, трайни насаждения. Отделни площи са изоставени и пустеят. Покрай околовръстния път на гр. Пловдив са изградени промишлени предприятия и предприятия в сферата на услугите.

Основните нарушения по отношение на растителната компонента ще бъдат извършени в процеса на усвояването (подготвителни работи) за уширенията на трасето на двата пътни участъка на околовръстния път, при изграждането на новите съоръжения (пътни възли, надлези, мостове) и реконструкцията на други такива.

Според предвидените строителни дейности, въздействията от реализацията на инвестиционното предложение върху растителната компонента ще бъдат свързана с трайно нарушение на площите на растителните съобщества в границите на строителните полоси. Тъй като по-голяма част от обекта граничи с обработваеми земеделски земи, то синантропната и рудерална растителност в необработваемите площи е значително застъпена. Повечето съобществата и изграждащите ги видове са широко разпространени в по-голямата част от територията и не съществува вероятност от изчезването им.

При строителството, нарушенията на растителната компонента ще се свеждат до унищожаване основно на производна крайпътна растителност в обхвата на банкетите и земеделски земи с основно предназначение за селското стопанство и урбанизирани терени в които в една или друга степен са настъпили антропогенни изменения в състава на растителната покривка.

Потенциалните негативни въздействия върху растителността, породени от изграждането на пътя ще са следните:

Пряко унищожаване на местообитания. Ще бъде засегната предимно резервирана транспортна територия, обработваеми земи, пустеещи земи.

Фрагментация. Фрагментацията на естествените растителни съобщества не се очаква тъй като пътя е съществуващ.

Въздействия от емитирани прах и аерозоли.

По време на строителството на пътя се очакват два вида емисии в атмосферния въздух с отлагане на замърсители върху растителността.

- прах - неорганизиран източник при строителните работи, основно при изкопно-насипните работи по трасето на пътя. Количеството на прах от неорганизираните източници ще имат временен и локален характер само в обхвата на строителните площадки.

- емисии от работата на двигателите на строителната механизация - неорганизиран мобилни източници за реализация на строителните процеси. Замърсяванията от аерозоли от ауспухови газове в процеса на строителство ще са незначителни и няма да се отразят върху състоянието на растителността предвид кратките сроковете за строителство.

Въздействието върху растителността по време на строителството ще бъде пряко, отрицателно, с незначителна степен на въздействие, предвид това, че се засяга растителност без особена консервационна стойност.

По време на експлоатация

Замърсяване

В процеса на експлоатацията, пътя представлява линеен източник на замърсяване, емитиращ непрекъснато, но с променлива интензивност CO_x, NO_x, SO₂ и други газове и аерозоли, съдържащи основно олово (Pb) и кадмий (Cd), сажди и др. съставки от двигателите на преминаващите МПС. Като линеен източник на замърсяване и като интензивно натоварен път с автомобилно движение, пътя и сега предизвиква в различна степен негативно въздействие върху растителната компонента, прилежаща на пътното трасе. Замърсяването от използване на сол и луга за зимно поддържане на пътното платно също е източник на замърсяване на почвите, респективно на растителността в прилежащите на пътя земи. Същите не могат да предизвикат забележими изменения в качеството на растителността предвид ограничените количества, които се използват.

Нахлуване на неместни видове. Въздействието на този фактор се проявява при евентуална рекултивация на нарушени терени и ландшафтно оформяне на крайпътното пространство с неместни, инвазивни видове. На този етап на проектиране, няма разработени проекти за рекултивация на нарушените терени и ландшафтно озеленяване

Животински свят

Голямо значение за разпространението на животинските видове играе растителността. Югоизточният обход на Пловдив преминава през район, зает почти изцяло от обработваеми земи, на места с прилежаща синурна растителност, вкл. ивици, групи и единични дървета и храсти, рудерална и пасищна растителност. Подобни терени са местообитания за много малко видове, особено от гръбначната фауна. Най-често това са широко разпространени и/или синантропни видове, силно адаптивни по отношение на средата. От херпетофауната такива са зелената крастава жаба (*Bufo viridis*), голямата водна жаба (*Pelophylax ridibundus*), зеления (*Lacerta viridis*) и стенния гущер (*Podarcis muralis*). От птиците такива видове са качулатата чучулига (*Galerida cristata*), градската (*Delichon urbicum*), селската (*Hirundo rustica*) и червенокръстата лястовица (*H. daurica*), бялата стърчиопашка (*Motacilla alba*), домашната червеноопашка (*Phoenicurus ochruros*), домашното врабче (*Passer domesticus*), скореца (*Sturnus vulgaris*), чавката (*Corvus monedula*). От бозайниците подобни терени могат да се обитават най-вече от синантропни мишевидни гризачи.

Характера на терена не дава предпоставки за наличие на консервационно значими видове безгръбначни (включени в Червената книга на България и/или в Прил. 2 и 3 на ЗБР).

Очаквани въздействия

Потенциалните въздействия върху животинския свят, които подобни ИП могат да окажат, са:

Строителство:

1. Унищожаване на местообитания на видове в мястото на строителство. Характера на терена – земеделски земи, на места с прилежаща синурна растителност, вкл. ивици, групи и единични дървета и храсти, рудерална и пасищна растителност, предлага местообитания за много малко видове, особено от гръбначната фауна. Това са широко разпространени и/или синантропни видове, силно адаптивни по отношение на средата, използващи широк спектър от или широко разпространени местообитания. Въздействието върху техните местообитания ще е **незначително**.

2. 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. Предвид че пътят е съществуващ и с инвестиционното намерение се предвижда единствено уширение, фрагментация на местообитания **няма да има**.

3. Безпокойство за индивиди от животински видове от движение и работа на транспортна и строителна техника и хора. Характера на терена не предлага местообитания за много видове, особено от гръбначната фауна. Безпокойството няма да се различава от съществуващото и в момента такова. Въздействие на практика **няма да има**.

4. Смъртност на индивиди от животински видове от движение и работа на транспортна и строителна техника. Риск съществува за по-дребни и/или по-бавноподвижни видове (безгръбначни, земноводни, влечуги), както и за недобре летящи малки и/или яйца (птици). Въздействието върху популациите, дори да се прояви за някои видове, ще е **незначително**.

Експлоатация:

1. Прекъсване на биокоридори. Пътят е съществуващ и не се очаква с инвестиционното намерение да се реализира допълнително прекъсване. За обекта не се предвижда поставяне на т.нар. заешка ограда и други ограничителни системи за животински видове. Съществуващите съоръжения под пътното платно ще бъдат адаптирани за безпрепятствено преминаване на животински видове. Като такива могат да служат и предвидените по проект съоръжения. Допълнително въздействие **няма да има**.

2. Безпокойство. Безпокойството по време на експлоатацията ще е породено от трафика. Характера на терена – обработваеми земи, на места с прилежаща синурна растителност, вкл. ивици, групи и единични дървета и храсти, рудерална и пасищна растителност, предлага местообитания за много малко видове, особено от гръбначната фауна. Безпокойството няма да се различава от съществуващото и в момента такова. Въздействие на практика **няма да има**.

3. Смъртност на отделни индивиди при сблъсък с МПС. Въздействието върху популациите, дори да се прояви за някои видове, ще е **незначително**.

IV.1.10. Рискови енергийни източници

IV.1.10.1. Шумово натоварване на околната среда по време на строителство и експлоатация

Реализирането на ИП е свързано с излъчване на шум в околната среда през двете фази - строителство и експлоатация, както и реконструкцията на инженерни мрежи на други ведомства.

За обекта са изготвени акустични симулации (Приложение 2) като заключенията от тях показват, че не се отчита превишаване на граничните стойности на шума, по Наредба № 6 от 2006 г. (обн., дв. бр. 58 от 2006 г., посл. изм. и доп. дв. бр. 24 от 2022 г.).

Заключението е, че за участъка не е необходимо да се предвижда шумозащита.

IV.1.10.2. Вибрации

По време на строителството

При изграждане на трасето на югоизточния обход на гр. Пловдив, вибрациите излъчвани при работата на някои машини и съоръжения са фактор на работната среда при извършване на някои специфични дейности и се отнасят само до работещите с тях. Въздействието е само върху строителните работници работещи на тези машини. Строителната дейност не е източник на вибрации в околната среда.

По време на експлоатацията

Транспортният поток по югоизточния обход на гр. Пловдив не е източник на вибрации в околната среда. По проект конструкцията на пътното платно осигурява бързо затихване на вибрациите в земната основа. Пътят в периода на експлоатация не е източник на вибрации, не се очакват въздействия на вибрации в околната среда.

IV.1.10.3. Лъчения

По време на строителството

Осветените строителни площадки са източник на светлинни лъчения. Светлинното замърсяване се характеризира като вредно влияние върху жизнената среда и промяна в биологичния ритъм. Този тип въздействие ще бъде локално и ще засегне много малка част от зоната в непосредствена близост до съответната строителна площадка. Въздействието е незначително, средносрочно и обратимо.

По време на експлоатацията

По време на експлоатация трафикът по югоизточния обход на гр. Пловдив е източник на светлинни лъчения. Прекомерното нарастване на изкуственото осветление през нощта променя естествената среда на нощните същества. Много животински видове се дезориентират от нощното осветление. Въздействието е постоянно, при трафик и е неизбежно.

По време на строителство и експлоатация на трасето на югоизточния обход на гр. Пловдив, строителните дейности и трафикът не са източник на други лъчения.

IV.2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до инвестиционното предложение

Инвестиционното намерение не засяга защитени зони от мрежата на Натура 2000. Най-близко разположените такива са ЗЗ с код BG 0000578 „Нощувка на малък корморан – Пловдив“, защитена по директива за местообитанията, ЗЗ с код BG 0002087 „Марица – Пловдив“, защитена по директива за птиците и ЗЗ Река Марица с код BG0000578

Голямото отстояние на трасето от защитените зони и територии не предполага преки или косвени въздействия върху тях.

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

IV.3.1. Риск от големи аварии

Реализацията на инвестиционното предложение не предполага големи аварии, свързани с инвестиционните инициативи и обекти, предмет на инвестиционното предложение, които да водят до сериозна опасност за човешкото здраве и/или за околната среда, която да е непосредствена или забавена и да включва едно или повече опасни вещества, класифицирани в една или повече от категориите на опасност, посочени в част 1 на приложение № 3 или поименно изброени в част 2 на приложение № 3 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС).

Предприятия с висок и нисък рисков потенциал в района на инвестиционното предложение

В з-ще на с. Костиево няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС

В з-ще на с. Царацово няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС

В з-ще на с. Радиново е разположено предприятие с нисък рисков потенциал Либхер-Хаусгерете Марица ЕООД – завод за хладилници с регистрационен номер 115278227, като предприятието се намира на около 1500 м. от инвестиционното намерение. Не се очаква и кумулативен ефект.

За землището на гр. Пловдив е разположено едно предприятие с висок рисков потенциал “КЦМ” АД, ул. “Асеновградско шосе”, което се намира на над 10км от инвестиционното намерение.

В тази връзка обосновано може да се заключи, че в съответствие с разпоредбите на чл. 104 от ЗЗОС, в близост до югоизточния обход на гр. Пловдив няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС.

В периода на строителството, в близост до пътното трасе и в границите на ограничителната строителна линия, може да се получи замърсяване на почвите от разлив на нефтопродукти и опасни вещества (непредвидени аварии със строителните машини) и/или замърсяване с отпадъци. Най-рискови са строителните площадки, площадките за временен и краткотраен престой или за зареждане с гориво на строителните машини. Рискът от такива аварии се управлява чрез стриктно прилагане на най-добрите строителни практики при строителство на пътища.

Залпови замърсявания и пожари могат да 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), съгласно изискванията на чл. 42, ал. 1 от ЗУО и ПМС № 53/19.03.1999 год. за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци и Наредбата за прилагането му с приложенията към нея, където са описани първите мерки за ограничаване на вредното въздействие.

Въздействията от тези аварии са краткотрайни и локални. Могат да бъдат ограничени и напълно изключени при ползване на изправна техника, спазване на изискванията за безопасност и сериозен контрол и мерките за безопасност на движението, заложи в нормативните документи.

IV.3.2. Бедствия

На територията на инвестиционното предложение могат да възникнат бедствия и аварии в следствие на:

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 $K_s = 0.27$.

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

Наводнения

Инвестиционното намерение пресича единствено отводнителни и напоителни канали, част от отводнително-напоителната мрежа на Пловдивското поле, представляващ част от повърхностно водно тяло с код **BG3MA500R217** – „Река Марица от р. Вьча до р. Чепеларска.

Поречието на река Марица преминаващо на територията на гр. Пловдив е класифицирано като район с потенциален риск от наводнения, съгласно информацията в

План за управление на риска от наводнения на „Източнобеломорски район“ за басейново управление 2022 - 2027 с код BG3_APSFR_MA_101

За инвестиционното намерение има становище на Басейнова дирекция Източнобеломорски район с № ПУ-01-230-(1)/21.11.2024г., че същото е допустимо съгласно Планове за управление на риска от наводнения за периода 2022-2027 г. и Планове за управление на речните басейни за периода 2022-2027 г.

Свлачища и срутища

В района на проучването няма регистрирани свлачища и срутища, като равнинния терен не предполага бъдещата им проява.

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 басейни 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 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 пътна инфраструктура в района.

- По отношение на **културното наследство:**

По време на строителство

Вид на въздействието: Пряко, отрицателно

Степен на въздействие: Ниска (при спазване на предписанията)

Териториален обхват на въздействието: Локален мащаб, с малък териториален обхват (само в границите на застрашените недвижими културни ценности);

Продължителност на въздействието: Краткосрочно (само по време на строителството);

Честота на въздействието: Временно

Обратимост: Необратимо;

Комплексност/Кумулативни въздействия: Не се очакват.

По време на експлоатация

Вид на въздействието: Косвено отрицателно (емисии) и косвено положително (достъп)

Степен на въздействията: Ниска;

Териториален обхват на въздействието: Локален мащаб (при ремонтни и рехабилитационни дейности);

Продължителност на въздействията: Краткосрочно (само по време на ремонтни и рехабилитационни дейности);

Честота на въздействията: Временно (по време на ремонтни и рехабилитационни дейности);

Обратимост: Обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват.

- 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: Обратимо;

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 и косвено, положително;

Степен на въздействие: Ниска;

Териториален обхват на въздействието: Локален мащаб, с малък териториален обхват, извън населените места;

Продължителност на въздействието: Дългосрочно;

Честота на въздействието: Постоянно;

Обратимост: Необратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Участъка е в близост до АМ „Тракия“, но въздействието няма да се промени.

• По отношение на **водите:**

Повърхностни води

По време на строителство:

Вид на въздействието: Не се очакват

Степен на въздействие: Не се очакват въздействия

Териториален обхват на въздействието: Не се очакват въздействия

Продължителност на въздействието: Не се очакват въздействия

Честота на въздействието: Не се очакват въздействия

Обратимост: Не се очакват въздействия

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват

По време на експлоатация

Вид на въздействието: Случайно, при аварийни ситуации. Пряко и косвено, отрицателно

Степен на въздействие: Ниска, при евентуални аварийни ситуации

Териториален обхват на въздействието: Локален

Продължителност на въздействието: Краткосрочно

Честота на въздействието: Временно

Обратимост: Обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват

Подземни води

По време на строителство:

Вид на въздействието: Не се очакват

Степен на въздействие: Не се очакват въздействия

Териториален обхват на въздействието: Не се очакват въздействия

Продължителност на въздействието: Не се очакват въздействия

Честота на въздействието: Не се очакват въздействия

Обратимост: Не се очакват въздействия

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват.

По време на експлоатация

Вид на въздействието: Не се очакват

Степен на въздействие: Не се очакват въздействия

Териториален обхват на въздействието: Не се очакват въздействия

Продължителност на въздействието: Не се очакват въздействия

Честота на въздействието: Не се очакват въздействия

Обратимост: Не се очакват въздействия

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очакват

- 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:**

Уширението ще се извърши в условията на насип и не се очаква въздействие 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:

Пътят е съществуващ и няма да се реализира промяна в ландшафта

- 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: Не се очаква;
Степен на въздействие: Без въздействие.

По време на експлоатация

Вид на въздействието: Не се очаква;

Степен на въздействие: Без въздействие.

• **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 в съответния участък от пътя.

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 (съгласно изготвените модели);

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

Продължителност на въздействието: Дългосрочно;

Честота на въздействието: Постоянно;

Обратимост: Обратимо;

Комплексност / Кумулативни въздействия: Не се очаква.

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.)

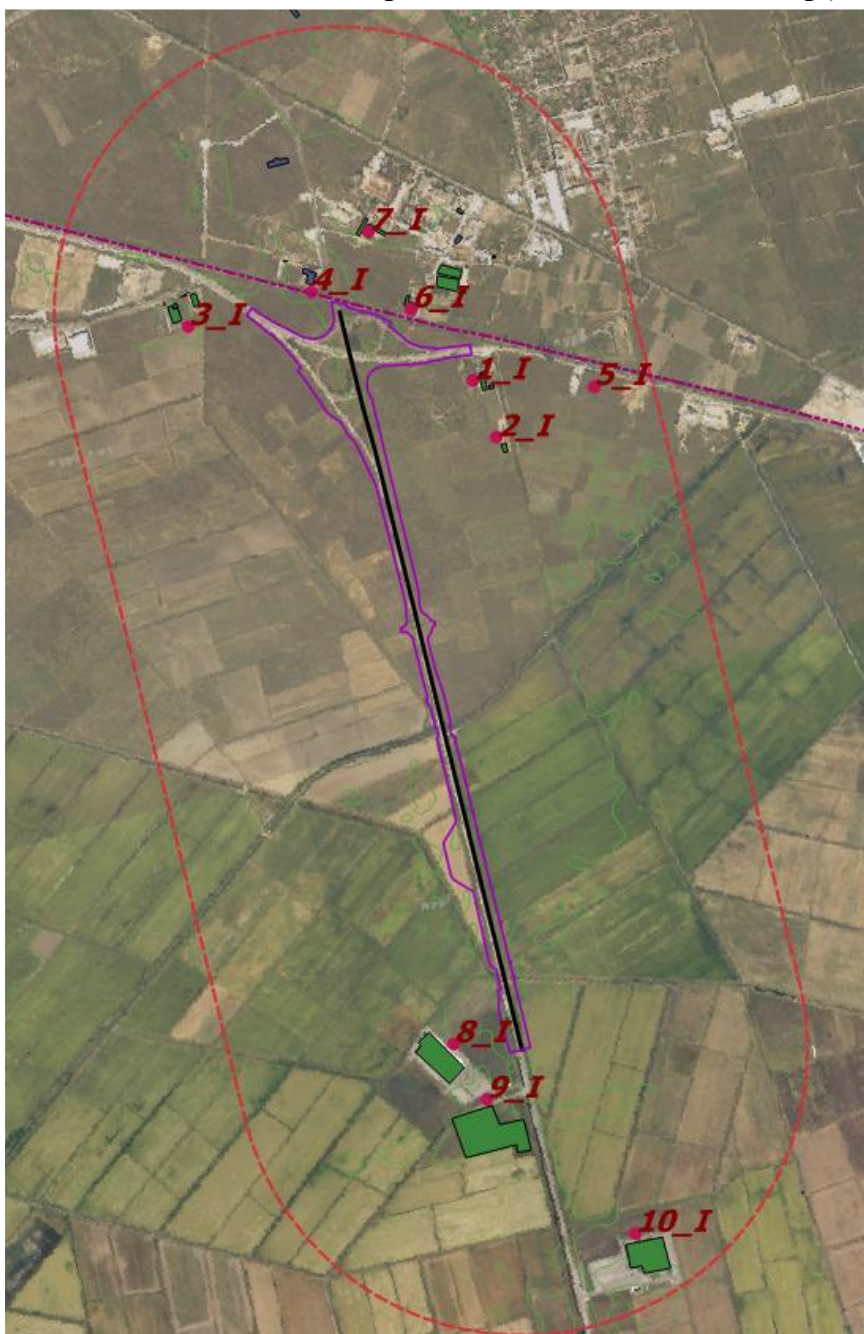


Схема 5 Обекти подложени на въздействие

Разстоянията са както следва: Т. измерване / експозиция	Разстояние до източника (осевата линия на пътя), m
1_I	402.00
2_I	424.00

3_I	532.00
4_I	126.00
5_I	800.00
6_I	244.00
7_I	301.00
8_I	226.00
9_I	212.00
10_I	752.00

Инвестиционното предложение предвижда уширяване на съществуващ път, което няма да доведе до значително въздействие спрямо съществуващото положение. Обектите подложени на въздействие са ограничени, като към настоящия момент не са постъпвали жалби и сигнали относно експлоатацията на пътния участък. Пространствения обхват на ИП е незначителен, предвид че разглеждания участък е с дължина 2.66 километра, а предмет на отчуждителни процедури ще бъдат 90.713 дка. За ограничено ползване ще бъдат обособени 34.805 дка. Участъкът се развива извън регулацията на населените места и попада в две общини – община Марица и община Пловдив, като засяга землищата на с. Царацово, с. Костиево ЕКАТТЕ 38950, с. Радиново ЕКАТТЕ 61412, с. Царацово ЕКАТТЕ 78080 и гр. Пловдив ЕКАТТЕ 56784

IV.6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието

Вероятността за възникване на въздействията са разгледани в контекста на тяхната идентификация в т. IV.1 и т. IV.2, а 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, са охарактеризирани в т. IV.4, съгласно предложения в раздела подход за оценка на въздействието, по критериите за оценка на естеството на въздействие, включващи степен/интензивност и комплексност/кумулятивен ефект на въздействието.

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

Разглеждания участък е съществуващ и с уширяването му не следва да бъдат предизвикани и кумулирани допълнителни негативни въздействия.

С повишаване на интензивността на движение би могло да се акумулира допълнително атмосферно замърсяване и шум, като същите са подложени на допълнителни анализи посредством моделиране и симулации, приложени към настоящата разработка.

IV.9. Възможността за ефективно намаляване на въздействията

Предложени са мерки към т. IV.11 по-долу.

IV.10. Трансграничен характер на въздействието

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

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 въгледороди.

◆ **Води**

Мерките, които трябва да се имат предвид, по отношение на повърхностните и подземни води са ясно разписани в Закона за водите, последният следващ изискванията на Рамковата директива за водите 2000/60 ЕС. С оглед спецификата на предлаганото инвестиционно предложение могат да се препоръчат следните конкретни мерки:

➤ **Повърхностни води**

По време на строителство

- Съгласуване на всеки етап от проектирането с експлоатационните дружества, стопанисващи напоителните и отводнителните съоръжения, които се засягат.
- Да не се допуска включване на отпадъчни води с друг характер в отводнителната система, част от ИП.
- Да не се допуска замърсяване на повърхностно и подземно водно тяло от дейностите по реализиране на ИП.
- Забрана за миене и обслужване на транспортни средства и техника в района на ИП.
- Забрана за депониране на отпадъци в близост до напоителни и отводнителни окопи на други обекти (жп линии).
- Получаване на разрешително за ползване на воден обект за премостване или за отвеждане на дъждовни води.
- Да не се заустват води от предвидените изпарителни басейни в повърхностни водни обекти.
- Да не се допуска замърсяване на повърхностно водно тяло.

По време на експлоатация

- Спазване условията по получените разрешителни за използване на воден обект.
- Поддържане на отводнителните съоръжения.
- Да не се допуска замърсяване на повърхностно водно тяло.

➤ **Подземни води**

По време на строителство

- Забрана за извършване на дейности, водещи до отвеждане в подземните води на опасни вещества.
- Изграждане на проектираните пречиствателните съоръжения, за да не се допусне попадане на замърсители в подземното водно тяло.
- Да не се допуска замърсяване на подземно водно тяло.

По време на експлоатация

- Поддържане на съоръженията за пречистване на повърхностни води (каломаслоуловители) в оптимален технологичен режим, за да не се допусне попадане на замърсители в подземното водно тяло. Да се извършва редовен оглед на каломаслоуловителите и почистването им при необходимост.

◆ **Земни недра**

Предвид че обектът представлява уширение на съществуващ път, който е в насип, практически не е необходимо да бъдат предприети конкретни мерки за опазване на земните недра.

◆ **Земни и почви**

По време на строителство

- 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.

◆ **Отпадъци**

По време на строителството

- Преди началото на строителството, местоположението на временните площадки за земни и скални маси, които ще се използват на обекта и площадки за съхранение на изкопани земни и скални маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа да бъде съгласувано със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, съгласно чл. 19, ал. 1 от ЗУО;

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

- 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.

По време на експлоатация

- Отпадъците, генерирани по време на експлоатация 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.

- Организацията, отговаряща за поддържането на пътното платно да осигурява съдове за събиране на отпадъците и транспортиране до съоръжения за тяхното третиране, съгласно чл. 12, т. 2 на ЗУО.

◆ **Опасни вещества**

Употребата на опасни вещества и смеси (напр. горива, масла, битум и материали за нанасяне на трайна маркировка) следва да се извършва съгласно мерките за контрол на експозицията, посочени в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба, вкл. мерки при аварийно изпускане или разливи.

♦ Шум

По време на строителството

- За ограничаване на шумовото въздействие, да се предвиди използване на съвременна техника, в съответствие с изискванията за машини и съоръжения, които работят на открито и излъчват шум във въздуха, и да се контролира режима на работа на използваната строителна техника.

По време на експлоатация

След въвеждане в експлоатация югоизточния обход на Пловдив да се извършат контролни измервания, на нивата на шум, в реални условия за двата периода от денонощието (дневен и нощен) и при необходимост да се предвидят мерки за шумозащита.

♦ Ландшафт

По време на строителство

- 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.

По време на експлоатация

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

♦ Културно наследство

Преди началото на строителните дейности

- Теренни археологически проучвания с цел локализиране на всички видими на терена археологически обекти и изясняване как трасето на пътя комуникира с територията им и в каква степен строителството ще застраши тяхната цялост. Провеждане на спасителни разкопки и проучване на културните пластове и археологически структури в обхвата на проектното трасе.

По време на строителството

- 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 НИНКН и Регионален археологически музей Пловдив.

По време на експлоатация

Не е необходимо прилагане на мерки.

♦ Здравно-хигиенни аспекти

По време на строителството

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на работещите

- 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.

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на населението

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

По време на експлоатация

Не е необходимо прилагане на 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/4737bcdf74d0d0a3c9cd48dd30fe18bc.pdf> - на възложителя Агенция „Пътна инфраструктура“
- <https://registers.moew.government.bg/ovos/lot/49173> - на компетентния орган МОСВ
- <https://www.moew.government.bg/bg/okolovrusten-put-na-gr-plovdiv-privejdane-kum-gabarit-g23-5-put-iii-805-put-i-8-pazardjik-plovdiv-p-v-caracovo-suedinenie-uchastuk-ot-km-1-460-do-km-4-120/>

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

Списък на приложенията:

Приложение 1: Математично моделиране и компютърно симулиране на разпространението на замърсители, емитирани от автомобилния транспорт

Приложение 2: Акустичен модел

Приложение 3: Ситуация в .dwg формат

Приложение 4: Ситуация в .kml формат

Приложение 5: Платежно нареждане