



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 6-6/2016 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, чл. 19, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), § 3, ал. 1 от Преходните и заключителните разпоредби към Постановление № 26 на Министерския съвет от 9 февруари 2016 г. за изменение и допълнение на нормативни актове на Министерския съвет (ДВ, бр. 12/2016 г.) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 39, ал. 12 и 13 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на плановете, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, (Наредбата за ОС),

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за "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 - реконструкция с изграждане на второ пътно платно" с реализиране на пътен възел с Път I-8 по Вариант 3.1; пътен възел „Лилково” по Вариант 2 и пътен възел „Асеновград” по Вариант 2 и изпълнение на габарит Г20

Възложител: Агенция „Пътна инфраструктура”
с със седалище: гр. София, 1606, бул. „Македония” № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение за изграждане на „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) - Реконструкция с изграждане на второ пътно платно” е стъпка в модернизиране на пътните артерии в проектираните участъци на околовръстен път на гр. Пловдив (Път III-805 и Път II-86) 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.



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

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



Разглежданото трасе на югозападния околостретен път на гр. Пловдив обхваща:

• участък 1 - Път III-805 „(Път I-8 „Пазарджик - Пловдив”) - пътен възел (п.в.) Царацово - Съединение” от км 0+000 до км 4+120 (с растящ километраж от I-8 на север);

• участък 2 - Път II-86 „(Път I-8 „Пазарджик - Пловдив”) - Асеновград - Смолян” от км 0+000 до км 14+750 (с растящ километраж от I-8 на юг). Начална точка - км 0+000 е кръгово кръстовище при пресичането с път III-805 и път I-8, а крайна точка - км 14+750 кръгово кръстовище за „Път II-56 „Югоизточен обход на гр. Пловдив” (п.в. „Асеновград”).

Основните технически параметри за проектна скорост 100 км/ч са: минимален радиус на хоризонтална крива - 450 м; минимална дъгата на кръговата крива - 50 м; минимален напречен наклон в крива 2.5%; максимален напречен наклон в хоризонтална крива - 7%; максимален надлъжен наклон - 5.5 %; минимален надлъжен наклон - 0.5 (0)%; минимален радиус на изпъкнала вертикална крива - 8300 мм; минимален радиус на вдлъбната вертикална крива - 3800 мм; напречен наклон в прав участък - 2.50 мм; категория на движението - много тежко; габарит - Г20 (в т.ч. размер на лентите за движение - 2 x 3.75 м x 2; средна разделителна ивица - 2.00 м; банкети - 2 x 1.50 м).

Участък 1 - Път III-805 „(Път I-8 „Пазарджик-Пловдив”) - п.в. Царацово - Съединение” от км 0+000 до км 4+120 е с уширение на съществуващия път в дясно, с което са съобразени и изградените към момента пътни връзки за съществуващи обекти. В участъка 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, поради което проектираното уширение на съществуващия път до габарит Г20 е от дясната страна.

Разработени са два варианта в началото на пътя при п.в. на път I-8 с път II-86. Идеиният проект предлага четири варианта на п.в. на път I-8 и път III-805, II-86. В края на участъка е направена доразработка на съществуващия п.в. „Царацово”. Трасето е ситуирано с помощта на 3 бр. циркулярни крива с $R=3662$ м и 2 броя с $R=3000$ м, проектирани са и 6 броя чупки, които отговарят на нормите за проектиране. От км 1+300 до км 1+500 е предвиден и паркинг с 40 бр. паркоместа за отбиване на тежкотоворните автомобили, като за влизане и излизане от паркинга ще се използва вече проектираната отбивка за съществуващ обект.

• **Участък 2 - Път II-86 „(Път I-8 „Пазарджик - Пловдив”) - Асеновград - Смолян” от км 0+000 до км 14+750** е с изпълнение на уширение на съществуващия път в ляво. В участъка от км 7+650 до км 14+757 в дясно на 10 м е разположен ГОК „Марковски колектор”, с който се обират всички повърхностни води идващи от планината. Това обуславя уширението на пътя до габарит Г20 да се изпълни само от лявата страна.

Разработени са варианти на преминаване на основното трасе на път II-86 в нивелетно отношение: един вариант за преминаване на път II-86 на ниво и втори вариант на местата където е възможно повдигане на път II-86 на горно ниво. Трасето е ситуирано с помощта на 5 бр. циркулярни криви и 5 бр. циркулярни криви с преходни криви.

Предвиждат се варианти на седем п.в. и вариантност на решенията на три броя п.в., а именно: п.в. с път I-8; п.в. „Лилково” и п.в. „Асеновград”.

За да се запази максимално съществуващото платно е проектирано нивелетата да се придържа максимално близко до съществуващата нивелета. Понеже съществуващите надлъжни наклони са под минимално допустимия 0.5% е предвидено изкуствено повдигане на съществуващата нивелета, като по този начин е спазено изискването за минимален надлъжен наклон.

По идеен проект от 2013 г. по дължината и на двата участъка от север на юг са разположени десет пресичания на пътища от републиканската пътна мрежа и общински. На местата на тези пресичания са проектирани п.в. на две нива и едно трикълно кръстовище за с. Белащица на едно ниво, както следва:

Пътен възел „Царацово”, км 4+120 - проектирана е реконструкция и на директната пътна връзка АМ „Тракия” с път III-805, като същата е доразработена с габарит Q2. Предложена е реконструкция на съществуващите кръстовища на:

- км 3+820 и заложена за реализиране изчакваща лента за ляво завиващите моторни превозни средства (МПС) към гр. Пловдив и реконструкция на съществуващия триъгълен остров;
- км 4+100 на триъгълния остров с цел отваряне на лента за ляв завой от второстепенното направление.

Съществуващото геометрично решение на п.в. „Царацово” се запазва, като е извършена промяна при кръстовищата на км 3+820 и при км 4+100, която ще позволи движението в посоките „Асеновград - Пловдив” и „Пловдив - Асеновград”. Ще се извърши цялостна рехабилитация на п.в. „Царацово”, включваща пътни връзки, второстепенно и главно направление и на пътния надлез.

Пътен възел на път I-8 и път III-805, II-86, км 0+000 - в момента е изградено кръгово кръстовище на едно ниво с радиус от 40 м на вътрешния кръг и ширина на лентата в кръга от 12 метра. За п.в. на път I-8 и път III-805, II-86 са разработени 4 (четири) варианта за решение, като Вариант 3 разглежда Вариант 3.1 и Вариант 3.2.

Вариант 1 – пресичане на две нива, с повдигане на второ ниво на направление Пазарджик – Пловдив, което се обосновава и от направената прогноза за натоварване на пътния възел. Проектиран е п.в. тип „Полудетелина”, с допълнително директна връзка по най-натоварените отклонения.

Поради по-малкия трафик в другите направления е заложено да се изпълни кръстовище от първи тип.

Предложено е изпълнение на ускорителен шлюз с дължина от 107 м, за да не се налага реконструкция на съществуващия мост над р. Марица. Също така и изграждане на подпорна стена между рамките на направление Пазарджик - Пловдив и директните връзки с дължина около 2x140 м с височина от 0 до 6.5 метра.

Вариант 2 – пресичане на две нива с повдигане на второ ниво на направление АМ „Тракия”-Асеновград. Поради големия радиус на изпъкналата вертикална крива от 8300 м, се получават много дълги рампи над 300 м. За постигане на минималните за проектната скорост радиуси се налага реконструкция на съществуващия мост над р. Марица, която ще засегне около 10 отвора, на които се налага повдигане на съществуващата нивелета. Проектирани са подпорни стени, успоредни на направление АМ „Тракия” – Асеновград, като п.в. ще бъде тип „Полудетелина”, а връзките във всички направления ще се решават чрез кръстовища от втори тип.

Вариант 3.1 - запазване на съществуващото кръгово кръстовище, като за целта то ще остане на нивото на терена, а трасето на околоръстния път ще премине над кръстовището със съоръжение. При този вариант уширение до габарит Г20 се предвижда отляво на съществуващото трасе на път II-86 и отдясно на съществуващото трасе на път III-805.

Пресичането с път I-8 се предвижда с п.в. тип „Диамант”, с кръгово кръстовище по второстепенното направление. Ще се разруши съществуващият мост над р. Марица, а изграждането на ново съоръжение се налага поради повдигане на съществуващата нивелета.

Вариант 3.2 – запазване на съществуващото кръгово кръстовище, като същото ще остане на нивото на терена, а трасето на околоръстния път ще премине над

кръстовището със съоръжение. При варианта уширение до габарит Г20 се предвижда отцясно на съществуващото трасе на път II-86 и отляво на съществуващото трасе на път III-805. Заложено е разрушаване на съществуващият мост над р. Марица и изграждане на ново съоръжение поради повдигане на съществуващата нивелета.

Вариант 4 - изместване на трасето и път III-805 и път II-86 на около 500 м в западна посока. Проектирано е повдигане на път I-8 Пазарджик - Пловдив поради помалката му натовареност и по-малкия габарит на пътя.

На новото място на п.в. ще се реализира п.в. пълна „Детелина“, като директните връзки са проектирани с радиуси от 150 м, а индиректните връзки с радиуси от по 50 м, както и забавителни и ускорителни шлюзове по съответните направления.

Пътен възел „Пещера“, км 2+257 – запазване на съществуващата геометрия на п.в. тип „Полудетелина“. Заложено е разрушаване на съществуващото мостово съоръжение по път III-375 и на същото място изграждане на ново мостово съоръжение с 3 отвора. Ще се изпълнят забавителни и ускорителни шлюзове и реконструкция на съществуващите кръстовища, от втори тип.

Пътен възел „Кричим“, км 3+501 - кръстовището е четириклонно на едно ниво, намиращо се непосредствено след моста над ж.п. линията Пазарджик - София и преди моста над р. Първенецка. Предложено е нивелетното решение на директното трасе основното направление да остане на ниво терен. Път III-8602 пресича проектното трасе на околостръстния път с надлез.

Типът на п.в. е „Полудетелина“ с ускорителни и забавителни шлюзове по директното направление, както и две нови кръстовища от втори тип на второстепенното направление.

Пътен възел „Лилково“, км 6+945 - четириклонно кръстовище на едно ниво в непосредствена близост до кв. „Коматево“. При решаване на нивелетата в този район е прието основното направление да премине на горно ниво, като са проектирани четири варианта на п.в., както следва:

Вариант 1 - изместване на проектната ос с 16 м в западна посока, с цел максимално запазване на жилищните постройки в кв. „Коматево“. Предложен е п.в. тип „Диамант“ със свободно решение на развръзките с второстепенното направление посредством кръгово кръстовище на ниво. При варианта директното направление е планирано на второ ниво.

Мостовото съоръжение е с два отвора, в които е разположено кръговото кръстовище за развръзка на движението по второстепенното направление. Ще се изградят дълги подпорни стени, с които да се запазят части от околните застройки с обща дължина от 1270 м и средна височина от 3.5 м. Налагат се допълнителни отчуждения на терени и изместване на „Марковски“ отводнителен канал.

Вариант 2 - изместване на проектната ос на около 270 м в западна посока, с цел максимално запазване на жилищните постройки в кв. „Коматево“. Проектиран е п.в. „Полудетелина“, при който второстепенното направление е на ниво. Директното направление е на второ ниво, като по този начин е възможно обслужването на прилежащите жилищни парцели от второстепенното направление и запазване на съществуващите новоизградени промишлени предприятия.

Ще се изградят забавителни и ускорителни шлюзове по главното направление, а на второстепенното направление - кръстовища от втори тип.

Вариант 3 - ситуационно изместване на пътя в западна посока и п.в. тип „Полудетелина“.

Вариант 4 - разработен е п.в. тип „Диамант“ при пресичането с път III-862, като по второстепенното направление ще се оформи четириклонно кръстовище регулирано чрез светофар. Кръстовището и пътните връзки са проектирани на нивото на терена, а

околовръстният път на второ ниво. Уширението се предвижда от дясната страна на трасето на път II-86, а връзките - двулентови.

Пътен възел кръстовище за с. Марково, км 7+720 - съществуващото положение е четириклонно кръстовище на едно ниво в близост до кв. „Коматево”, на около 780 м от п.в. „Лилково” и в хоризонтална крива.

Предложено е да се изгради пътен надлез над основното направление, а за развързване на останалите направления ще се използват съседните п.в.

Пътен възел „Марково”, км 9+150 е новоизградено кръгово кръстовище. Прието е да се проектира п.в. „Полудетелина”, както следва: главното направление АМ „Тракия” - Асеновград е разположено на ниво терен, а второстепенното направление Пловдив - Марково - на второ ниво.

Поради по-ниския клас на пътя за с. Марково и по-малката проектна скорост са планирани по-къси рампи. Така предвидения п.в. решава възможността за развързване по всички направления.

Мостовото съоръжение е на 3 отвора с косота на пресичане 133 греди. Предвидени са забавителни и ускорителни шлюзове по главното направление, както и забавителни шлюзове и ленти за ляв завой по второстепенните направления.

Пътен възел – триклонно кръстовище за с. Белащица, км 10+800 - решено е кръстовище само с вливане и отливане в дясното платно на главното направление, а развързването на движението ще се извършва на съседните п.в.

Пътен възел „Брестник”, км 12+430 - главното направление АМ „Тракия” - Асеновград е разположено на горно ниво, а второстепенното направление Пловдив - Брестник (път III-8604) на ниво терен. Ще се запази съществуващото кръгово кръстовище и преминаване на околовръстния път със съоръжение над път III-8604. Това вдигане на транзитното движение на второ ниво води до изграждане на подпорни стени от двете страни на рампите на главното направление. Типът на п.в. е „Диамант” със свободно развързване на посоките посредством съществуващото кръгово кръстовище.

Предвижда се запазване на кръговото кръстовище под новоизградения надлез за свободно решаване на всички посоки за движение. Предвидени са забавителни и ускорителни шлюзове по главното направление съгласно нормите за проектиране на пътища.

Пътен възел „Асеновград”, км 14+750 - триклонно кръстовище на едно ниво, като в непосредствена близост до кръстовището преминават множество далекопроводи високо напрежение. На около 150 м преди кръстовището с път Пловдив – Асеновград е разположен ж.п. прелез на индустриалния ж.п. клон за КЦМ АД, гр. Пловдив. След съгласуване на идейния проект с КЦМ АД, гр. Пловдив е изяснено, че индустриалният ж.п. клон ще остане, за което са предложени три варианта за решение.

Вариант 1 – предложено е кръгово кръстовище на вече проектирания югоизточен обход на гр. Пловдив, като останалите направления ще бъдат посредством свободно решение през вече проектираното кръгово кръстовище.

За безконфликтно пресичане с индустриалния ж.п. клон е заложена неговата реконструкция в един участък от 1900 м, съобразно която се предвижда ситуационно изместване на трасето и повдигане нивото на ж.п. клон над обходния път. Повдигането на ж.п. клон ще се извърши успоредно на електропроводите с цел да се избегне тяхната реконструкция. При това решение се налага да се изгради ново съоръжение над „Марковският” отводнителен колектор и се направят допълнителни отчуждения за трасето на ж.п. линията.

Вариант 2 - изпълнение на кръговото кръстовище на югоизточния обход на гр. Пловдив. При варианта останалите направления ще бъдат посредством свободно решение през вече проектираното кръгово кръстовище.

За безконфликтно пресичане с индустриалния ж.п. клон се предлага негова реконструкция в един участък от 3200 м, която предвижда ситуационно изместване на трасето в западно направление и повдигане трасето на обходния път на горно ниво, с цел избягване реконструкцията на съществуващите електропроводи.

Ще се изгради ново съоръжение над „Марковският“ отводнителен колектор и допълнителни отчуждения за трасето на ж.п. линия.

Пътния възел „Асеновград“ като кръгово кръстовище на едно ниво, с радиус на вътрешния кръг 60 м и три ленти с обща ширина 12 м (3 ленти за движение по 4.00 м). По този начин пресичането на общински път Пловдив – Асеновград се съвместява с „Път II-56 „Скобелева майка - път II-86“ - с кръгово кръстовище на едно ниво.

Вариант 3 – изместване на трасето на новопроектирания обход и на път II-56 в южна посока на около 550 м, с цел избягване реконструкциите на съществуващите 12 броя далекопроводи. Предвижда се естакада над кръговото кръстовище за преминаване на директния поток в направлението път II-86 път II-56 с габарит Г20. Предвижда се повдигане на направлението на второ ниво, още преди ж.п. линия, поради близостта на ж.п. индустриален клон за КЦМ АД до пътят Пловдив – Асеновград. Останалите направления са посредством свободно решение през вече проектираното кръгово кръстовище.

Инвестиционното предложение по протежение на участък 1 и участък 2 от север на юг включва и следните големи съоръжения:

- Пътен надлез при п.в. „Царацово“ на км 3+964 над общински път за гр. Пловдив – рехабилитация на съоръжението.

- Мост над канал при км 2+609 - дейности по рехабилитация.

- Селскостопански надлез при км 2+500, на път III-805 - с три отвора с размери между осите 20.25 м+25.30 м+20.25 м, с обща дължина между крайните оси 65.8 м.

- Мостово съоръжение при км 0+000 при п.в. на път I-8 и път III-805, II-86 - предвижда се път II-86 да преминава над съществуващо кръгово кръстовище с мостово съоръжение. При този вариант е избрано съоръжение с четири отвора с размери между осите 26.65 м+2x27.10 м+26.65 м, с обща дължина между крайните оси 107.5 м.

- Мост над р. Марица при км 0+311 - ново съоръжение, което ще се изгради на мястото на съществуващото.

- Пътен надлез при км 2+257 при пресичане с републикански път III-375 „Пловдив – Пещера“ – разрушаване на съществуващото и изграждане на ново съоръжение.

- Надлез над ж.п. линия при км 3+087 - събаряне на съществуващото съоръжение, изграждане на ново с габарит Г20.

- Пътен надлез при км 3+501 при п.в. „Кричим“ - съоръжение с три отвора.

- Мост над р. Първенецка при км 3+723 – събаряне на съществуващото и изграждане на ново съоръжение с габарит Г20.

- Мостово съоръжение при км 6+945 при п.в. „Лилково“ - с два отвора.

- Пътен надлез при км 7+720 при пресичане с общински път „кв. Коматеве – с. Марково“ - с три отвора.

- Мостово съоръжение при км 9+150 при п.в. „Марково“ - с три отвора.

- Мостово съоръжение при км 12+430 при п.в. „Брестник“ - с пет отвора.

• Пътен надлез при пресичане с ж.п. линия на КЦМ АД, гр. Пловдив, км 14+018.60 - предвижда се път II-86 да пресича ж.п. клон за КЦМ АД, гр. Пловдив с пътен надлез.

При строителството на пътя се предвижда използването на утвърдена технология за изграждане на пътища, категория на движение „много тежка“ в съответствие с норми за проектиране на пътища и техническа спецификация за съответния габарит Г20.

В обхвата на пътя попадат следните инженерни мрежи на други ведомства, които трябва да се реконструират:

- Въздушни пресичания на ЕЛ проводи: 19 броя на км: 1+837, 3+381, 4+758, 4+785, 5+021, 5+296, 6+301, 6+444, 6+714, 6+971, 9+042, 11+572, 14+290, 14+402, 14+452, 14+473, 14+493, 14+546 и 14+559. Няма данни за подземно преминаващите;
- ТТ линии над пътя, пресичане на км 6+985 и км 9+130;
- От км 7+650 до км 14+750 успоредно на пътя на разстояние около 10 метра е разположен ГОК „Марковски колектор“.

В участъка на п.в. на път I-8 и път III-805, II-86, км 0+000 трасето на пътя:

- пресича границите на две защитени зони от мрежата „Натура 2000“: ЗЗ „Река Марица“ BG0000578 за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и ЗЗ BG0002087 „Марица - Пловдив“ - за опазване на дивите птиците;

- засяга защитена територия - защитена местност (ЗМ) „Ношувка на малък корморан – Пловдив“.

Предвид разпоредбата на чл. 31, ал. 1 от *Закона за биологичното разнообразие* и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, инвестиционното предложение е подложено на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване в защитените зони. След преценка на основание чл. 39, ал. 3 от Наредбата за ОС, съгласно която инвестиционното предложение има вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в посочените по-горе защитените зони, и дадени съгласно чл. 39, ал. 5 от същата Наредба указания, е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на инвестиционното предложение върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани и оценени в ДОСВ.

поради следните мотиви и фактически основания:

1. В доклада за ОВОС е разгледано съществуващото състояние на компонентите и факторите на околната среда и е направен анализ на очакваните въздействия от реализацията на инвестиционното предложение върху околната среда и здравето на хората. Обобщеното въздействие на емитираните замърсители по време на строителството и експлоатацията върху компонентите на околната среда може да се класифицира като незначително, краткосрочно за периода на реконструкция и строителство, постоянно при експлоатация, пряко и обратимо, с малък териториален обхват и с незначителен кумулативен ефект, под приетите национални и европейски нормативни изисквания, и не предполага негативни въздействия върху здравето на хората, компонентите и факторите на околната среда, поради следното:

1.1. Въздействието върху качеството на атмосферния въздух по време на строителството е оценено като отрицателно, краткосрочно, с локален мащаб, с малък

териториален обхват около трасето, големите пътни съоръжения и временните пътища за транспорт на материали.

1.1.1. Значимостта на въздействие при експлоатацията при варианта с изместване на трасето (при п.в. „Лилково“) се определя като много ниска:

- в част I (от км 0+000 до км 4+120 и от км 0+000 до км 5+200) Царацово – Прослав;

- в част II (от км 5+200 до км 14+750) Коматеево – Кукленско шосе (при вариант 2 на п.в. „Лилково“),

отрицателна, като резултатите от прогнозирането показват кумулативен ефект между околновръстния път и пресичащите го пътища, като при варианта с изместване на трасето - отчитане на обща зона на наслагване, но без надвишаване на нормата за опазване на човешкото здраве в жилищни зони.

1.1.2. При съпоставяне на основния вариант и вариантите за изместване на трасето при определени кръстовища по отношение значимостта на въздействието (приземни концентрации в обекти на въздействие) е направено заключение, че резултатите от прогнозирането, за вариантите с изместване на пътните възли по отношение на атмосферното замърсяване в част I и част II, включително при тези с отчетен кумулативен ефект и повишени фонове концентрации, не отчитат замърсяване на атмосферния въздух в жилищни зони, свързано с надвишаване на средногодишните норми за опазване на човешкото здраве за:

- азотен диоксид от $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$;

и

- фини прахови частици (ФПЧ₁₀) от $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Останалите замърсители са под допустимите норми и при оста на пътните платна на околновръстния път.

1.2. Характерът на въздействията върху състоянието на водите може да се класифицира, като пряко и същевременно незначително. По време на строителството въздействието върху повърхностните води е оценено като ниско, краткосрочно и локално, в местата на пресичане на повърхностните водни обекти. Отрицателното въздействие върху водите е оценено като периодично/временно (при изграждане на обекта и съответната пътна инфраструктура). При експлоатацията на обекта въздействието върху повърхностните води се очаква да бъде незначително, с локален мащаб, с малък териториален обхват. По отношение на подземните води не се очаква негативно въздействие от реализацията на пътя, като по време на експлоатацията няма вероятност от въздействие върху тяхното състояние.

1.3. Въздействието върху земните недра по време на строителството може да се определи като пряко и незначително, при спазване на нормативните изисквания. По време на експлоатацията няма вероятност от въздействие върху състоянието на земните недра. Очаква се въздействието върху земите и почвите по време на строителството да бъде пряко, отрицателно с незначителна степен на въздействие по време на извършване на строителните работи по продължение на трасето на пътя.

1.4. Отрицателните въздействията върху растителния и животинския свят при реализиране и по време на експлоатация на инвестиционното предложение ще са преки, с локален обхват и незначителна степен на въздействие. Характерът на терените, които се засягат, не предполага наличие на консервационно значими растителни видове (включени в Приложение 2 или 3 на ЗБР, или Червена книга на България).

1.5. Характерът на въздействията на образуваните отпадъци при реализацията на инвестиционното предложение, върху компонентите на околната среда, може да се класифицира като пряко и обратимо, с незначителна степен, локален мащаб, с малък териториален обхват.

1.6. В периода на реализиране на инвестиционното предложение не се предвижда използване на опасни химични вещества, смеси и продукти, подлежащи на забрана. При реконструкция и строителство на пътя, не се планира съхраняване на опасни вещества на строителните площадки за съответен участък, но се предвижда възможност за извършване на взривни дейности в хода на строителството, използване и наличие на взривни вещества на строителните площадки. В периода на експлоатацията на пътя не се планират дейности с опасни химични вещества.

1.7. Характерът на въздействията върху обекти с нормиран шумов режим по време на строителството може да се класифицира като краткосрочно, със средна (умерена) степен на въздействие, локален мащаб и с малък териториален обхват около трасето и временните пътища за транспорт на материали и извозване на отпадъци. По време на експлоатацията въздействието от шума е отрицателно, обратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и с незначителна степен на въздействие, при изпълнение на предвидени шумозащитни мерки. При реализиране на инвестиционното предложение, вибрации ще бъдат излъчвани само при работата на определени машини и съоръжения. Пътят в периода на експлоатация не е източник на вибрации.

1.8. Изграждането/уширението на околоръстния път на гр. Пловдив ще има отрицателно влияние върху ландшафта, но с допустими изменения в типологията му и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Основният тип ландшафт ще остане непроменен, като няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

1.9. Експлоатацията на околоръстния път на гр. Пловдив няма да създава пряка заплаха за недвижимите културни ценности.

1.10. Предвид анализа, проведените огледи, проучвания, изследвания, изчисления и направената прогнозна оценка за въздействието на обекта, са предложени мерки, предвидени да предотвратят или намалят значителни вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки, които са постановени с настоящото решение.

1.11. Съгласно заключението на колектива от експерти по ОВОС, основано на оценката на риска за човешкото здраве и осигуряване на устойчиво развитие на околната среда, предвидените в инвестиционното предложение дейности отговарят напълно на нормативните изисквания на законодателството по околна среда. Не се очаква значително негативно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на хората, както на територията на пътното трасе и в близост до пътя, така и в трансграничен контекст.

2. С Решение № 302 от 20 април 2012 г. на Министерския съвет, Път II-86 в участък „I-8-Асеновград“ и Път III-805 в участък „I-8-п.в. Царацово“ са обявени за обекти с национално значение и за национални обекти.

3. Реализацията на инвестиционното предложение не е в противоречие с режима на защитена местност „Ношувка на малък корморан“, определен със Закона за защитените територии и Заповед № РД-644/05.09.2006 г. на министъра на околната среда и водите (обн. ДВ, бр.85/2006 г.), променен със Заповед РД-139/18.02.2014 г. на министъра на околната среда и водите (обн. ДВ, бр. 24/2014 г.).

4. Реализацията на инвестиционното предложение няма да доведе до значително отрицателно въздействие върху предмета и целите на опазване в защитени зони за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна **BG0000578 „Река Марица“** предвид следните обстоятелства:

4.1. Реализирането на инвестиционното предложение по избрания вариант предвижда уширение на пътя до габарит Г20 отляво на съществуващото трасе на път П-86 и отдясно на съществуващото трасе на път III-805. Вариантът предвижда разрушаване на съществуващия мост над р. Марица и повдигане на съществуващата нивелета, поради което няма да наруши целостта, структурата и функциите на защитените зони. С прилагане на предвидените мерки по време на строителството и експлоатацията ще бъдат засегнати минимални площи на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване.

4.2. Степента на отрицателните въздействия, изразяващи се в загуба, увреждане и/или фрагментация на природни местообитания, е незначителна, тъй като се засягат ограничени площи от тях, както следва:

- По време на строителството ще бъдат засегнати 3,078 дка (0,006%) от площта на местообитание 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculus fluitantis* и *Callitriche-Batrachion* в зоната, което не води до промяна във функциите му. Фрагментацията на местообитанието ще бъде временна и незначителна, но с приключване на строителството реката ще възстанови нормалното си течение и връзката между двете части на засегнатия полигон източно и западно от трасето, което ще доведе и до съвременно възстановяване на площта на местообитанието;

- Преки въздействия увреждане и фрагментация по време на строителството ще има върху 1,2 дка (0,01%) от площта на местообитание 3270 Реки с кални брегове с *Chenopodium rubri* и *Bidention p.p.* в зоната, което е оценено като незначително въздействие, тъй като засегнатата площ е достатъчно малка, за да не предизвика промяна във функциите му. С приключване на строителството засегнатите площи ще се възстановят бързо поради пионерния характер на местообитанието и способността за бърза колонизация от характерните за него видове;

- Преки въздействия увреждане и фрагментация по време на строителството ще има върху 0,51 дка (0,026%) от площта на местообитание 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba* в зоната, което е оценено като незначително по степен въздействие, тъй като засегнатата площ е достатъчно малка, за да не предизвика промяна във функциите му. С прилагане на смекчаващи мерки въздействието ще бъде отстранено.

4.3. Оценката за степента на очакваното въздействие върху местообитанията на видовете, предмет на опазване в зоните, ще бъде незначителна и няма да доведе до увреждане на популациите им и техните местообитания, както следва:

4.3.1. Степента на въздействие върху местообитанията на видовете безгръбначни, земноводни и влечуги и риби, предмет на опазване в защитената зона, е незначително - въздействието е върху по-малко от 1% от потенциалните им местообитания. Предвид обстоятелството, че идентифицираните въздействия са краткосрочни и временни (за периода на строителството), реализацията на предложението няма да окаже значително отрицателно въздействие върху структурата и функциите на популациите на рибите в защитената зона.

- Временно незначително въздействие увреждане по време на строителството ще има върху 2,497 дка (0,019%) от потенциалните местообитания на вида бисерна мида (*Unio crassus*), 9,656 дка (0,008%) от потенциалните местообитания на вида водно конче (*Ophiogomphus cecilia*) 9,656 дка (0,01%), от потенциалните местообитания на вида ценагрион (*Coenagrion ornatum*), 4,849 дка (0,006%) от потенциалните местообитания на вида лицена (*Lycaena dispar*), 1,079 дка (0,003%) от потенциалните местообитания на вида торбогнезница (*Eriogaster catax*), 0,51 дка (0,001%) от потенциалните местообитания на вида бръмбар рогач (*Lucanus cervus*), които след приключване на строителството ще бъдат възстановени;

- Реализацията на инвестиционното предложение не засяга местообитания и биокоридори на видовете южна блатна костенурка (*Mauremys rivulata*), Шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) и пригодни местообитания на Шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*). Незначително по степен е въздействието по време на строителството върху местообитания, които не се ползват за постоянно живеене и размножаване на видовете земноводни и влечуги - южен гребенест тритон (*Triturus karelinii*) 1,38 ха (0,01%), червенокоремна бумка (*Bombina bombina*) 1,39 ха (0,02%), жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*) 0,28 ха (0,01%); обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*) 1,38 ха (0,01%), пъстър смок (*Elaphe sauromates*) 1,42 ха (0,01%) от площта на местообитанията им в зоната.

- Въздействието увреждане на местообитанието за видовете риба распер (*Aspius aspius*) върху 4,278 дка (0,024%), европейска горчивка (*Rhodeus sericeus amarus*) 4,278 дка (0,02%); балкански щипок (*Sabanejewia aurata*) 4,278 дка (0,024%); обикновен щипок (*Cobitis taenia*) 4,278 дка (0,019%) ще се прояви само по време на строителството;

4.3.2. Краткотрайна временна фрагментация на местообитания на видовете ще има по време на строителството, но с прилагане на смекчаващи мерки, няма да бъдат прекъснати биокоридори.

4.3.3. Реализацията на предложението няма да доведе до въздействие безпокойство на видовете, предмет на опазване, а възможната незначителна смъртност няма да доведе до промяна на числеността и структурата на популациите им. Въздействието ще бъде предотвратено с прилагане на препоръчаните смекчаващи мерки.

4.3.4. Оценката за въздействието върху местообитанията на видовете бозайници, предмет на опазване в зоната е под 1% от площта им в границите на зоната, което е оценено като незначително.

- По време на строителството ще бъдат засегнати 4,849 дка (0,003%) от площта на потенциални местообитания на вида лалугер (*Spermophilus citellus*) и 5,86 дка (0,008%) за вида видра (*Lutra lutra*), което ще доведе до фрагментацията им. Въздействието е оценено като незначително, тъй като оставащите фрагменти ще бъдат с достатъчна площ, за да запазят характеристиките си на местообитания на вида. Въздействията бариерен ефект, безпокойство и смъртност могат да възникнат по време на строителството/реконструкцията на мостовите съоръжения, но предвид временния им характер и възможността да бъдат смекчени с подходящи мерки, те са оценени като незначителни.

- Въздействието върху ловни местообитания и миграционни коридори на видовете прилепи, предмет на опазване в зоната, ще бъде между нулево и незначително, тъй като реализацията на инвестиционното предложение ще засегне под 0,01% от тях.

4.4. Извършената оценка за степента на кумулативни въздействия от реализацията на предложението с други планове, програми и проекти и инвестиционни предложения, е за незначителна степен на въздействие.

4.5. Степента на въздействие върху защитена зона **BG0002087 „Марица - Пловдив”** е незначителна поради следното:

4.5.1. Реализацията на предложението по избрания Вариант 3.1 на п.в. на път I-8 и път III-805, II-86, км 0+000 ще засегне 12,897 дка (0,12%) от площта на защитената зона, като 2,522 дка от тази площ са съществуващ път, поради което няма да окаже значително въздействие върху структурата на зоната.

4.5.2. Ще бъдат засегнати до 0,12 % от площта на трофични местообитания и до 0,032 от площта на места за почивка на 10 вида, свързани с водната среда, птици

предмет на опазване в зоната. Няма да бъдат засегнати гнездови местообитания. Въздействието е оценено като незначително, само по време на строителството, като след приключването му засегнатата площ от местообитания ще бъде намалена до площта на колоните на моста и няма да се различава съществено от съществуващото положение.

4.5.3. Реализацията на инвестиционното предложение по избраният вариант ще предизвика въздействие временна фрагментация на местообитания на 19 вида, предмет на опазване в зоната. Въздействието е оценено като незначително, тъй като след приключване на строителството, функцията на реката и нейните брегове като местообитание за тези видове ще се възстанови.

4.5.4. Възможният риск от сблъсък на единични екземпляри от 11 вида птици с транспортните средства по време на експлоатацията е оценено като незначително въздействие предвид факта, че реализацията ще се осъществи върху съществуващ път, не се засягат местообитания, в които видовете се концентрират в по-голяма численост, както и поради предпазливостта в поведението на някои видове. С прилагането на препоръчаните мерки, които предвиждат изграждане на съоръжения за предотвратяване на риска, въздействието ще бъде предотвратено.

4.5.5. Въздействието безпокойство по време на строителството и експлоатацията за 10 вида, предмет на опазване в зоната се оценява като незначително, като само за вида земеродно рибарче (*Alcedo atthis*) въздействието се оценява като средно, поради вероятността от изоставяне на гнездо и загуба на малките или яйцата. С прилагането на съответните мерки, съобразени с биологията на видовете, въздействието ще се елиминира.

4.5.6. След предприемане на смекчаващи мерки кумулативните въздействия върху местообитанията на птиците спрямо съществуващите досега няма да се увеличи, тъй като въздействието върху площта:

- на трофични местообитания за видовете голям ястреб (*Accipiter gentilis*), малък ястреб (*Accipiter nisus*), обикновен мишелов (*Buteo buteo*), черношипа ветрушка (*Falco tinnunculus*), предмет на опазване в зоната, не надхвърля 0,6% от площта им в зоната,

- върху места за почивка на видове малък корморан (*Phalacrocorax pygmeus*), голям корморан (*Phalacrocorax carbo*), голям ястреб (*Accipiter gentilis*), малък ястреб (*Accipiter nisus*), обикновен мишелов (*Buteo buteo*), черношипа ветрушка (*Falco tinnunculus*) не надхвърля 0,391% от площта им в зоната.

- върху трофични местообитания/места за почивка на видове голяма бяла чапла (*Egretta alba*), черен щъркел (*Ciconia nigra*), сива чапла (*Ardea cinerea*), обикновена калугерица (*Vanellus vanellus*), голяма бяла чапла (*Egretta alba*), земеродно рибарче (*Alcedo atthis*), сива чапла (*Ardea cinerea*) варира между ще бъде намалено под 1% с прилагане на предложените мерки.

5. Във връзка с изискванията на чл. 4а от Наредбата за ОВОС, Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ изразява становище с изх. № КД-04-155/29.05.2014 г., че инвестиционното предложение е допустимо спрямо Плана за управление на речните басейни на Източнобеломорски район и постигане на целите на околната среда, при изпълнение на постановени с решението условия.

6. От направената в Министерство на околната среда и водите проверка е установено, че няма предприятия, които попадат в обхвата на глава седма, раздел I от Закона за опазване на околната среда класифицирани с „висок или нисък рисков потенциал“, които застрашават живота и здравето на хората и околната среда. Всички предприятия с висок рисков потенциал се намират на безопасно разстояние от пътя.

7. Със становище с рег. № 04-09-22/12.03.2016 г. Министерство на здравеопазването дава положителна оценка на доклада за ОВОС по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, предвид следното:

- в доклада се съдържат различни раздели, в които са представени анализи, оценки и изводи относно очакваното въздействие от строителството и реализацията на горепосоченото инвестиционно предложение върху компонентите и факторите на околната и жизнената среда в най-близко разположените до трасето на пътя жилищни райони на гр. Пловдив. Разгледани са алтернативи, като са представени мотиви относно направения избор, въз основа на степента на очакваното отрицателно въздействие;

- на базата на математическо моделиране за очакваното разпространение на атмосферни замърсители е направен извода, че не се очаква наднормено замърсяване на атмосферния въздух в най-близко разположените жилищните територии. Същите са заключенията и по отношение на шумовото замърсяване и очакваните шумови нива в тези територии. Тези заключения са приложими по отношение на Вариант 2 на трасе, при който п.в. „Лилково“ се измества с около 270 м в западна посока от сегашното си местоположение, с което трасето на пътя и п.в. ще бъдат отдалечени на около 300 м от крайните къщи на кв. Коматеево на гр. Пловдив;

- по отношение на влиянието върху водите и по специално върху водоизточниците за питейно-битово водоснабдяване е посочено, че трасето на пътя не засяга пояси I (на строга охрана) на санитарно-охранителни зони (СОЗ) на водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване, но засяга пояси II и III на СОЗ на тези водоизточници, някои от които се използват за водоснабдяване на гр. Пловдив, а други - за отделни обекти в близост до пътя. В тази връзка в доклада са предвидени редица задължителни изисквания и мерки при проектирането, строителството и експлоатацията на пътя;

- на базата на извършените анализи, оценки и прогнозни изчисления е направен аргументиран извод, че не се очаква реализацията на инвестиционното предложение да създаде предпоставки за възникване на риск за населението при изпълнение на посочените в доклада мерки предвидени да предотвратят, намалят или, където е възможно да прекратят значителните вредни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

8. С писмо изх. № Е-04-20-30/29.02.2016 г. на Министерство на енергетиката е посочено, че инвестиционното предложение не се пресича с регистрирани находища на подземни богатства, които се водят на отчет в Националния баланс на запасите и ресурсите.

9. В хода на процедурата по реда на глава шеста, раздел трети от ЗООС, с вх. № ОВОС-30/08.10.2014 г. на МОСВ е постъпило становище от сдружения и фондации, членове на „Коалиция за устойчиво развитие“ за „не одобряване съгласуването на предложението“. Изложени са доводи, че инвестиционното предложение заплашва да наруши националното и европейското законодателство в областта на околната среда. На вносителя е отговорено с писмо изх. № ОВОС-30/14.10.2014 г. на МОСВ, като копие от становището е предоставено на възложителя за съобразяване.

При провеждането на процедурата по ОВОС са извършени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада по ОВОС с всички приложения към него и са проведени пет срещи за обществено обсъждане в периода 26-27.05.2016 г. в Община Марица, Община Родопи, Район „Южен“ на Община Пловдив, Район „Западен“ на Община Пловдив и Община Пловдив. Обществените обсъждания протичат при липса на интерес от страна на заинтересованата общественост. На част от

срещите присъстват кметове на отделни населени места, които отправят въпроси относно обезщетяване на засегнатите от реализацията на предложението частни имоти. На тези въпроси разяснение прави ръководителят на срещите за обществено обсъждане относно предстоящите отчуждителни процедури.

С протоколите от обществените обсъждания са приложени становища от: Община Родопи (вх. № 08-00-635/30.05.2016 г. на АПИ), изх. № 46-АГ-11/06.06.2016 г. на Район „Южен“ на Община Пловдив и изх. № 12-01-181/09.06.2016 г. на Община Марица, че същите нямат възражения относно реализацията на предложението. Представено е и становище от зам.-кмет „Общинска икономика, здравеопазване, екология и управление на отпадъците“ на Община Пловдив (изх. № 16АГ/08.06.2016 г.), в което се изразява позиция, че Община Пловдив няма възражения срещу инвестиционното предложение, при стриктно спазване на мерките по отношение чистотата на атмосферния въздух.

Преди, по време и след срещите за обществени обсъждания на доклада за ОВОС няма постъпили други писмени предложения, препоръки или възражения от представители на обществеността. От възложителя е направено уточнението, че така изложеното становище в писмо изх. № 04-09-63/06.06.2016 г. на Агенция „Пътна инфраструктура“ е в изпълнение на изискванията на чл. 17, ал. 5 от Наредбата за ОВОС, като същото е предоставено и на засегнатите общини/райони/кметства за осигуряване на обществен достъп до становището.

В рамките на предвидения в Наредбата за ОС едномесечен срок считано от 16.03.2016 г. за достъп на обществеността до ДОСВ, както и в рамките на общественото обсъждане на ДОВОС, в това число и ДОСВ по реда на Наредбата за ОВОС, не са получени мотивирани писмени становища по отношение степента на оцененото въздействие върху предмета на опазване в защитени зони BG0000578 „Река Марица“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и защитена зона за опазване на дивите птици BG0002087 „Марица-Пловдив“, включително такива попадащи в хипотезата на чл. 39, ал. 10 от Наредбата за ОС, респективно чл. 17, ал. 7 от Наредбата за ОВОС.

10. Със свое Решение I-6/2016 г. от 05.07.2016 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

и при следните условия:

I. За фазата на проектиране:

1. Трасето на пътя да се проектира съобразно предложението за п.в. „Лилково“ по Вариант 2.
2. Да се съгласува с КЦМ АД, гр. Пловдив проекта за изместване на трасето.
3. Да се разработи План за управление на строителни отпадъци за всеки участък, съгласно чл. 11, ал. 1 на *Закона за управление на отпадъците (ЗУО)*.
4. Да се изготви самостоятелен проект за шумозащитен екрани за единична жилищна сграда при реализация на Вариант 2 на п.в. „Лилково“.
5. Да се изготви и съгласува с Регионална инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) Пловдив и Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ План за управление на околната среда (ПУОС) и План за собствен мониторинг.
6. Да се съгласува с Министерство на културата инвестиционният проект поради наличие на недвижими културни ценности по трасето на околновръстния път на гр. Пловдив, на основание чл. 83 и по реда на чл. 84 от *Закона за културното*

наследство (ЗКН), предвид становище изх. № 0400-97/22.02.2016 г. на Национален институт за недвижимо културно наследство.

7. За намаляване на риска от смъртност за обикновената блатна костенурка (*Emys orbicularis*) да се проектират и изградят плътни огради от двете страни на пътя в участъка между южния край на моста и границата на защитената зона BG0000578 "Река Марица" (км 0+580), и от лявата страна от км 0+100 до северния край на моста.

8. За намаляване на риска от смъртност за вида видра (*Lutra lutra*) трасето в границите на защитена зона BG0000578 "Река Марица" да бъде оградено от устоите на мостовото съоръжение на 50 м, двустранно със стандартна „заешка“ ограда като в отсечките, в които се предвижда и плътна ограда, двете съоръжения могат да се съчетаят.

9. За намаляване риска от смъртност за индивиди от видовете малък корморан (*Phalacrocorax pygmeus*), голяма бяла чапла (*Egretta alba*), земеродно рибарче (*Alcedo atthis*), голям корморан (*Phalacrocorax carbo*), сива чапла (*Ardea cinerea*), голям ястреб (*Accipiter gentilis*), малък ястреб (*Accipiter nisus*), обикновен мишелов (*Buteo buteo*), черношипа ветрушка (*Falco tinnunculus*), обикновена калугерица (*Vanellus vanellus*) и речна чайка (*Larus ridibundus*), предмет на опазване в защитена зона BG0002087 „Марица-Пловдив“ мостовото съоръжение да бъде оградено двустранно с мрежа или друга подходяща преграда с височина 3 м, предпазваща птиците от сблъсък с МПС.

10. При проектирането на мостовото съоръжение да се повдигне проектната нивелета спрямо съществуващата нивелета на пътя с цел да се елиминира прякото въздействие върху природно местообитание 92A0 в защитена зона BG0000578 „Река Марица“ и опазване на крайречната растителност в BG0002087 „Марица-Пловдив“.

II. Преди и по време на строителството:

1. Преди започване на строителството на съответните участъци от инвестиционното предложение, в случай, че се предвижда извършване на дейности с взривни вещества, възложителят/операторът следва да подаде уведомление за инвестиционно предложение в съответната РИОСВ, на която е разположена площадката, по реда на глава шеста от ЗООС. В случаите на предприятия/съоръжения с нисък или висок рисков потенциал, възложителят/операторът представя и уведомление за класификация и оценка по чл. 99б от ЗООС, с цел оценка и потвърждаване на безопасните разстояния до обекти по чл. 104, ал. 4, т. 1 и 2 на ЗООС и при необходимост предприема допълнителни технически мерки за ограничаване на идентифицираните рискове за човешко здраве или околната среда.

2. Да се класифицират по реда на Наредба №2 за класификация на отпадъците (обн. ДВ, бр. 66/2014 г.), отпадъците, които ще се генерират по време на строителството и експлоатацията на обекта.

3. Да се предвиди и осигури наблюдение от страна на специалисти археолози, с цел недопускане разрушаване на археологически обекти при констатиране на такива.

4. Да се създаде организация по време на строителството, в това число и контрол за изпълнението, която да включва:

- осигуряване оросяването на терените по време на изкопните и транспортните дейности в сухо и ветрово време с цел ограничаване на неорганизираните емисии на прах;
- контрол върху извънгабаритно товарене с насипни материали;
- контрол върху подгръване, подготовка и нанасяне на асфалтово покритие;
- контрол върху чистотата на пътното платно, периодично почистване на пътните отводнителни съоръжения;

- спазване на ограничена до 30 км/ч скорост на движение, при преминаване през населени места от товарния транспорт, обслужващ строителството на пътя, като маршрутите му на движение се съгласуват със съответните общини/райони/кметства.

5. Образованите отпадъци от строителството на обекта да се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

6. На строителните площадки да се осигури наличие на подходящ абсорбент за почистване на евентуални разливи на смазочни масла, антифриз и др. опасни вещества.

7. Да се води отчетност съгласно изискванията на *Наредба № 1 за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публичните регистри.*

8. В границите на защитена зона BG0000578 „Река Марица“, с цел предотвратяване на бариерния ефект на вида риба распер (*Aspius aspius*), строителството на мостовото съоръжение да се извърши извън размножителния период на вида април-май. В случай, че строителството е започнало преди този срок, за този период да се осигури подходящ проход, даващ възможност на рибите да преминават през мястото на строителството, нагоре и надолу по течението на реката. Видът и разположението на прохода да се съгласуват с експерт ихтиолог.

9. За намаляване на смъртността за млади екземпляри и/или унищожаване на хайвер на видовете распер (*Aspius aspius*), европейска горчица (*Rhodeus sericeus amarus*) и балкански щипок (*Sabanejewia aurata*), предмет на опазване в защитена зона BG0000578 „Река Марица“ по време на строителството на мостовото съоръжение, за намаляване на турбидността на водите на р. Марица, да се инсталират екрани за тиня (turbidity curtains) или да се използват подходящи строителни технологии.

10. С цел намаляване на въздействието безпокойство върху вида малък корморан (*Phalacrocorax pygmeus*), да не се извършва строителство в границите в защитена местност „Нощувка на малък корморан“ по време на зимуване на птиците от края на м. септември до края на м. март.

10.1. Строителството на мостовото съоръжение да започне извън гнездовия период на вида земеродно рибарче (*Alcedo atthis*) - май-юни. Строителството може да започне в този период само, ако е извършена проверката преди това от експерт орнитолог и е установено, че в обхвата на потенциално въздействие (100 м от границите на строителната площадка) липсват гнезда на вида.

11. Да не се допуска:

- замърсяване на повърхностно водно тяло „Р. Марица от р. Вьча до р. Чепеларска, ГК-2, 4,5 и 6 и Марковски колектор“ с код BG3MA500R117 от дейностите по реализиране на инвестиционното предложение;

- сечи на естествена дървесна растителност по бреговете и островите в р. Марица.

12. С цел предотвратяване на въздействието върху местообитание 92A0 по време на изграждане на мостовото съоръжение да не се извършва фундиране в острова на р. Марица.

13. В участъка, където са регистрирани археологическите обекти, на основание чл. 161 от ЗКН, строителните дейности могат да се извършват само след провеждане на спасителни археологически проучвания. Инвестиционното предложение може да се реализира само след като резултатите от тези проучвания се приемат от комисия, назначена от министъра на културата, съгласно изискванията на чл. 158а от ЗКН.

14. По време на реализацията на предложението стриктно да се спазват разпоредбите на чл. 160, ал. 2 от ЗКН.

15. Да се реализира предвиденият шумозащитен екран, в съответствие с изготвения проект, по т. I, т. 4.

16. Преди започване на строителството, възложителят да изготви собствена оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети и за причинени екологични щети, за дейностите от приложното поле на *Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети*, съгласно приложение № 1 на *Наредба № 1 от 29.10.2008 г. за вида на превантивните и оздравителни мерки в предвидените случаи от Закона за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети и за минималния размер на разходите за тяхното изпълнение* (обн., ДВ, бр.96/07.11.2008 г.) и да я представи в РИОСВ Пловдив.

III. По време на експлоатацията:

1. Образуваните отпадъци от дейността на обекта да се предават, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО.

2. Третирането на отпадъците да се извършва в съответствие с изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.

3. В случай на аварии (като напр. с течни товари) да се предприемат мерки за незабавно почистване на засегнатата зона за недопускане замърсяване на водните обекти и почвите.

IV. Мерки по чл. 96, ал. 1, т. 6 от Закона за опазване на околната среда

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат
1.	Проектните решения да се проектират по начин, който не е в противоречие със забраните, ограниченията и/или ограниченията при доказана необходимост посочени в Заповедите за учредяване на санитарно-охранителните зони. В случаите на отсъствие на определени СОЗ на водоизточници за ПБВ да се спазват препоръките на съответната басейнова дирекция, направени на етапа на проектиране.	проектиране	Спазване на нормативните изисквания и опазване на зоните за защита на водите.
2.	Да се проектира облицована, водонепропусклива отводнителна система на пътната настилка и пътните съоръжения в обхвата на инвестиционното предложение в зоните при пресичане на II-ри и III-ти пояс на СОЗ и реките – шахти и окопи, като преди заустване на тези води в хидрографската мрежа се предвиди изграждането на каломасло уловители.	проектиране	Спазване на нормативните изисквания и опазване на зоните за защита на водите.
3.	За планирания паркинг да се предвидят пречиствателни съоръжения за предварително третиране на отпадъчни води.	проектиране	Опазване на почвите и водите.

4.	При разработването на ландшафтно-озеленителните проекти да се планират дейности с местни растителни видове и да не се допуска внасянето на чужди инвазивни видове.	проектиране	Опазване на растителността.
5.	Строителните дейности по трасето да започват преди 1 април или след 15 юни, извън размножителния период на дивите птици, с цел намаляване на безпокойството по време на размножителния период и отглеждане на малките.	преди началото на строителството	Опазване на биологичното разнообразие.
6.	Преди началото на строителството за всеки участък, местоположението на временните площадки за съхранение на земни маси, които ще се използват на обекта и площадки за изкопани земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, да бъде съгласувано със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка, в съответствие с чл. 19, ал. 1 от ЗУО.	преди началото на строителните дейности	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО.
7.	Да се извършва контрол (съгласно ПУОС и План за собствен мониторинг) на качеството на атмосферния въздух в жилищните зони на най-близко разположените до пътя жилищни квартали.	преди започване на строителството и след пускане на пътя в експлоатация	Оценка на здравния риск за населението по фактор атмосферно замърсяване, причинено от интензивен трафик.
8.	Да не се използват строителни материали, съдържащи приоритетни вещества. Да се осигури спазване на забраните на чл. 118а от Закона за водите за опазване на подземните води от замърсяване по отношение на приоритетните вещества.	строителство	Опазване на почвите и водите.
9.	Качеството на водата за технологични нужди, използвана при строителството на територия на СОЗ да се съгласува и разреши от ВиК оператора въз основа на договор и с Басейнова дирекция, при ползване на вода въз основа на разрешително.	строителство	Опазване на почвите и водите.
10.	Заустването на отводнителните канавки на пътя в хидрографската мрежа в района да се извършва извън границите на СОЗ на водоизточници и съоръжения за ПБВ.	строителство	Опазване на почвите и водите.
11.	Да не се допуска съхраняването или депонирането на отпадъци, съдържащи приоритетни и опасни вещества, генерирани в процеса на строителство в границите на СОЗ. В случаите на отсъствие на определени	строителство	Опазване на водните обекти.

	СОЗ на водоизточници за ПБВ да се спазват препоръките на съответната басейнова дирекция, направени на етапа на проектиране.		
12.	Отнетият хумусен слой да се съхранява на определените за целта депа и впоследствие да се използва за рекултивация на нарушените терени.	строителство	Опазване на почвите.
13.	Да не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителните машини, както и извършването на ремонтни дейности на транспортна техника и машини в района на строителството.	строителство	Опазване на почвите и водите.
14.	Да не се допуска депониране на инертни материали в речните корита, миене на транспортна и строителна техника в реките и в границите на защитените зони.	строителство, за участък 2	Намаляване въздействието върху видове риби, предмет на опазване в засегнатите защитени зони, в т.ч. загуба на хайвер, смъртност на личинки и малки на видовете риби предмет на опазване и опазване на водите.
15.	Оградата постановена с условие I, т. 7 да представлява непрекъсната, гладка, вертикална повърхност с височина 50 см над земята, като долният ѝ край е вкопан поне на 15 см в земята. Тя може да бъде изградена от плоскости (плексиглас, ламарина и др.), подходящи бетонни елементи или ситна мрежа (със сечение 1/1 см). Оградата да се позиционира така, че отворите на водостоците да останат извън нея спрямо пътя.	строителство	Опазване на видове, предмет на опазване в защитена зона BG0000578 „Река Марица“.
16.	Образуваните отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки до предаването им за третиране, съгласно изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.	строителство	Събиране и съхраняване на отпадъците в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците.
17.	Да се използват технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци на територията на строителните площадки, както и извън тях. Транспортиране на опасни отпадъци да се извършва само в затворени метални контейнери/варели.	строителство	Опазване на почви и води.
18.	Строителните отпадъци да се третират и транспортират от възложителя на строежа, от собственика на строителните отпадъци или от друго лице, отговарящо на	строителство	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото

	изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, чл. 19 от ЗУО и в съответствие с Наредбата по чл. 22 на ЗУО.		прилагане.
19.	Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	строителство	Опазване на почви и води.
20.	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, на лица притежаващи документ по чл. 35 от ЗУО за този вид отпадък.	строителство	Опазване на почви и води.
21.	След приключване на строителните работи на дадени строителни площадки от съответен участък, местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се транспортират на отредените за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО. Да се извърши рекултивирание на местата, като се използва съхранявания хумус.	строителство	Опазване на почви и въздух. Възстановяване на нарушените терени.
22.	Употребата на опасни вещества и смеси (напр. горива и масла, битум, бои и лакове, материали за нанасяне на трайна маркировка, взривни вещества) да се извършва в съответствие с мерките за предотвратяване на аварии, изпускане или разливи и за контрол на експозицията, определени със съответния нормативен/административен акт, в Информационните листове за безопасност и инструкциите за безопасна употреба.	строителство	Опазване на околната среда и човешкото здраве от въздействието на опасни химични вещества и смеси.
23.	Строителните дейности да се извършват през дневния период.	строителство	Ограничаване на шумовото въздействие в околната среда.
24.	Да се предвиди използване на съвременна механизация, в съответствие с изискванията на Наредба за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха (обн. ДВ, бр. 11/2004 г.).	строителство	Ограничаване на шумовото въздействие в околната среда.

25.	Да се предвиди поддържане на отводнителната система в изправно състояние и периодично почистване на пътните отводнителни съоръжения.	експлоатация	Ограничаване на праховите емисии и опазване на водите
26.	Да се извършва редовен оглед на каломаслоуловителите и почистването им при необходимост.	експлоатация	Опазване на водните обекти.
27.	Да се осигури поддръжка на оградите и проходимостта на съоръженията (водостоци, проходи и др.).	експлоатация	Опазване на биоразнообразието.
28.	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.	експлоатация	Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.

Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно Министерството на околната среда и водите (МОСВ) във възможния най-ранен етап.

На основание чл. 99, ал. 8 от Закона за опазване на околната среда решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 /пет/ години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

При промяна на възложителя новият възложител съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда задължително трябва да уведоми МОСВ.

При констатиране неизпълнение на условията и мерките в решението по ОВОС виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС възлагам на директора на РИОСВ-Пловдив и Басейнова дирекция „Източноромански район“ контрола по изпълнение на поставените условия и мерки в настоящото решение.

Заинтересуваните лица могат да обжалват решението в 14-дневен срок от съобщаването му пред Върховния административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс (АПК).

Дата: 12.04.2016г.

МИНИСТЪР:

ИВЕЛИНА ВАСИЛЕВА

