

ИНФОРМАЦИЯ

**ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ОВОС
НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА
ИНФРАСТРУКТУРА” ЗА ОБЕКТ:**

- 1) Пътен възел „Плодовитово” при пресичането
на АМ „Тракия” и път III – 666”**
- 2) Пътен възел „Оризovo“ при пресичането на АМ
„Тракия“ и АМ „Марица**
- 3) АМ „Марица”, Оризово – Капитан Андреево”, участък
от km 4+660 до km 5+000”**

- София -

- Януари 2015 г. -

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

Съдържание

| № | Наименование на раздела | Стр. |
|-----|---|------|
| | Въведение | 3 |
| I. | Информация за контакт с възложителя | 3 |
| II | Характеристики на инвестиционното предложение | 4 |
| 1 | Резюме на предложението | 4 |
| 2 | Връзка с други съществуващи и одобрени устройствени или друг вид дейности | 7 |
| 3 | Подробна информация за разгледани алтернативи | 8 |
| 4 | Местоположение на площадката вкл. площи за временни дейности при стр-вото | 9 |
| 5 | Описание на основните процеси | 10 |
| 6 | Схема на нова или промяна на съществуващата инфраструктура | 10 |
| 7 | Програма за дейностите, вкл. за стр-во, експлоатация, закриване, възстановяване... | 11 |
| 8 | Предлагани методи за строителство | 11 |
| 9 | Природни ресурси предвидени за използване по време на стр-во и експлоатация | 12 |
| 10 | Отпадъци които се очаква да се генерират-видове, к-ва и начин на третиране | 12 |
| 11 | Информация за разгледани мерки за намаляване на отр. въздействия в/ху ОС | 14 |
| 12 | Други дейности свързани с ИП | 18 |
| 13 | Необходимост от други разрешителни, свързани с ИП | 18 |
| 14 | Замърсяване и дискомфорт на ОС | 19 |
| 15 | Риск от инциденти | 20 |
| III | Местоположение на ИП | 21 |
| 1 | План, карти, снимки, показващи границите на ИП, 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 от тях. | 21 |
| 2 | Съществуващите ползватели на земи и приспособяването им към площадката или трасето на обекта на ИП и бъдещи планирани ползватели на земи. | 21 |
| 3 | Зониране или земеползване съобразно одобрени планове | 22 |
| 4 | Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др.; Национална екологична мрежа. | 23 |
| 4а. | Качество на регенеративната способност на природните ресурси. | 23 |
| 5 | Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение | 24 |
| IV. | Характеристики на потенциалното въздействие (кратко описание на възможните въздействия вследствие реализацията на ИП): | 25 |
| 1 | Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материалните активи, атмосферния въздух, водите, почвата, земните недра, ландшафта, природните обекти, минералното разнообразие, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии на единични и групови недвижими културни ценности, както и очакваното въздействие от естествени и антропогенни същества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници – шумове, вибрации, радиации, както и някои генно модифицирани организми. | 25 |
| 2 | Въздействие върху елементите от Националната екологична мрежа, включително и разположените в близост до обекта на ИП. | 42 |
| 3 | Вид на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно). | 42 |
| 4 | Обхват на въздействието – географски район; засегнато население; населени места (наименования, вид – град, село, курортно селище, брой жители и др.). | 44 |
| 5 | Вероятност от поява на въздействието. | 46 |
| 6 | Продължителност, честота и обратимост на въздействието. | 46 |
| 7 | Мерки, които е необходимо да се включат в ИП, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве. | 47 |
| 8 | Трансграничен характер на въздействията. | 54 |
| 9 | Заклучение | 54 |
| 10 | Приложения | 55 |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

Въведение

Информацията за преценяване на необходимостта от ОВОС на инвестиционното предложение на Агенция "Пътна инфраструктура" за обекти:

- 1. Пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път Ш-666**
- 2. Пътен възел „Оризovo“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица**
- 3. АМ „Марица“, Оризovo – Капитан Андреево“, участък от km 4+660 до km 5+000”**

е изготвена в съответствие с изискванията на Приложение № 2 към чл. 6 на *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (ДВ бр.94/2012 г.), писмо на АПИ до МОСВ изх. № 04-09-97 / 31.07.2014 г. (Приложение 1) и писмо изх. № ОВОС-61/05.09.2014 г на Министерството на околната среда и водите (приложение 2).

Съгласно цитираното писмо на МОСВ „инвестиционното предложение в неговата цялост представлява изменение на обект по Приложение 1 на ЗООС, което включва нови участъци, самостоятелно попадащи в приложение № 2 на Закона, поради което на основание чл.93, ал.1, т.3 във връзка с т.1 от ЗООС е предмет на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. Предвид, че автомагистралата е обявена за обект с национално значение с Решение на Министерския съвет, компетентен орган за вземане на решение, на основание чл.93 ал.2, т.4 от ЗООС, е министърът на околната среда и водите”.

I. Информация за контакт с възложителя

Данни за възложителя.

1. Име, ЕГН, местожителство, гражданство на възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице; Булстат.

Инвеститор: Агенция „Пътна инфраструктура“ – гр. София

Булстат: Серия "Ю" № 000695089

Данъчен номер: 1221002772

Председател на управителния съвет: инж. Лазар Лазаров

2. Точен и пълен пощенски адрес

София - 1000

Бул. "Македония"3

Агенция „Пътна инфраструктура“

3. Телефон, факс и e-mail

02 / 952 19 93; 02/ 952 12 42

e-mail: v.lebanov@api.bg

4. Лице за контакти

инж. Виктор Лебанов

II. Характеристики на инвестиционното предложение

1. Резюме на предложението

1.1. Пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път III-666

Чрез пътен възел „Плодовитово“ се осъществява пресичането на две нива на АМ „Тракия“ с път III – 666. Пътният възел е изграден като етапна връзка при строителството на магистралата.

Целта на настоящото предложение е изграждане на липсващите пътни връзки на съществуващия пътен възел за посоките: "Бургас- Плодовитово (Оризovo) и Оризovo (Плодовитово) – София". С изграждането им ще се осигури връзка на транспортните потоци, движещи се по АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ от Бургас, Свиленград и София с общините: Първомай, Чирпан и Братя Даскалови. Ще бъде осигурена и връзката на тези потоци с път II-66 "I-6-Чирпан-Стара Загора".

Съществуващо положение

Чрез пътен възел „Плодовитово“ се осъществява пресичане на две нива на АМ „Тракия“ (експлоатационен km 165+335) и път III-666. Изградена е южната му част, която представлява половин полудетелина. Възможни са следните посоки на движение: „София – Плодовитово (Оризovo)“ и „Плодовитово (Оризovo) - Бургас“. По път III-666 е изградено кръстовище от втори тип с лента за ляво завиване към пътната връзка. И двете пътни връзки за еднопосочни с ширина 5.50 m. Ситуация на п.в. „Плодовитово“ е дадена в приложение 3. Възелът е II-ри клас – „полудетелина“.

Построената част от пътния възел е разположена на територията на Област Стара Загора, Община Братя Даскалови, като землищната граница между с.Плодовитово и с.Оризovo минава през пътния възел.

Ситуационното решение е съобразено с оглед постигане минимален обхват на допълнителните пътни връзки с цел минимални отчуждения от прилежащите земи.

Ширината на лявото платно на автомагистралата извън пътния възел е 11 m, в т.ч.:

- активни ленти за движение – 2 x 3.75 m
- асфалтови водещи ивици – 2 x 0.50 m
- ивица за принудително спиране – 1 x 2.50 m
- банкет – 1.25 m

Общата дължина на пътните връзки за първи вариант е 913.97 m.

Отводняването е решено с два водостока ф100 и едно напречно отводняване ф50. Същите извеждат водите от пътната настилка, окопите и затворените площи извън новите пътни връзки.

Посока „Бургас-Оризovo(Плодовитово)“

Пътната връзка започва със забавителен шлюз с обща дължина L=204 m и ширината 3.00 m.

Ширината на лявото платно на автомагистралата при шлюза е 11 m, в т.ч.:

- активни ленти за движение – 2 x 3.50 m
- водеща ивица при разделителната ивица – 0.50 m
- водеща ивица при началото на шлюза – 0.25 m
- ширина на шлюза – 3.00 m
- водеща ивица в края на шлюза – 0.25 m
- банкет – 1.25 m

Пътната връзка е еднолентова с ширина на настилката - 5.50 m и ширина на банкета – 1.50 m.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

Дължината на пътната връзка, включително забавителния шлюз е 464.89 m.

Проектната скорост на пътна връзка е 40 km/h.

Забавителният шлюз е изцяло върху съществуващата настилка на аварийната лента на автомагистралата и е с нейните надлъжни наклони. До km 0+164 пътната връзка е без ситуационна и нивелетна промяна.

Посока „Оризovo(Плодовитовo)-София“

Посоката започва след надлеза над автомагистралата. Чрез нея се осъществява лявото завиване от Оризovo и дясното завиване от Плодовитово. Оста на връзката се води в десния ръб на настилката. Ширината на пътната връзка е 5.50 m, а ширината на банкета е 1.50 m.

Дължината на пътната връзка включително ускорителния шлюз е 449.08 m.

Проектната скорост на пътна връзка е 40 km/h.

Посоката започва с клиновидно уширение с дължина 35 m. Следва дясна крива с R=25 m.

След km 0+080 направлението на пътната връзка следва направлението на директната пътна връзка „Бургас-Оризovo“, след което плавно се включва чрез ускорителен шлюз в автомагистралата, съобразявайки се с близко разположените стълбове на надлеза.

Път III-666 Плодовитово-Оризovo

Съществуващият път III-666, който представлява второстепенно направление на пътният възел е двулентов двупосочен с две ленти по 4.00 m и банкети по 1.50÷2.00 m. Лентата за ляво завиване към автомагистралата е с ширина 2.75 m. Ширината на прилежащите и ленти е по 3.0 m. Това дава възможност да се използва изцяло съществуващото пътно тяло, като уширението на съществуващата настилка е с 0.50 - 0.70 cm и е за сметка на съществуващия по-широк банкет.

Конструкция на пътната настилка

Настилката за уширенията на път III-666 е оразмерена за категория на движението „тежко“ при осово натоварване 10 t/ос, Eн=233 МРа., и с обща дебелина 44 cm, а за новите пътни връзки е избрана настилка, оразмерена за категория на движението „средно“, при осово натоварване 11.5 t/ос, Eн=224 МРа и обща дебелина 49 cm.

1.2. Пътен възел „Оризovo“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“

П.в. „Оризovo“ е връзка между високосторостните автомагистралаи „Тракия“ и „Марица“. Сега съществуващият пътен възел осъществява пресичането им на две нива при km170+790 по километража на АМ „Тракия“ и km 3+256 по километража на АМ „Марица“.

Целта на настоящото предложение е изграждане на липсващите пътни връзки на съществуващия пътен възел за посоките: „Свиленград – Бургас“ и „Бургас – Свиленград“, с което ще се завърши връзката между двете магистралаи.

Ситуационното решение е с оглед постигане на минимален обхват на допълнителните пътни връзки с цел минимални отчуждения от прилежащите земи.

Възелът е I-ви клас ”трoмпет”(приложение 4), като към момента са изградени пътните връзки „София-Свиленград“ и „Свиленград-София“. Габаритът на връзките е

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово", п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица" от km 4+660 до km 5+000

автомагистрален с две ленти за движение по 3.75 m и лента за принудително спиране с ширина 2.50 m.

Новите пътни връзки са съобразени ситуационно и нивелетно с изградените пътни отсечки на АМ „Тракия" и АМ „Марица".

Ширината на платното на автомагистралата извън пътния възел е 11 m, в т.ч.:

- активни ленти за движение – 2 x 3.75 m
- асфалтови водещи ивици – 2 x 0.50 m
- ивица за принудително спиране – 1 x 2.50 m
- банкет – 1.25 m

Общата дължина на пътните връзки за първи вариант, включително шлюзовете е 1915.73 m.

За извеждането на водите от пътната настилка, окопите и околния терен за пътна връзка „Свиленград-Бургас" са проектирани два водостока $\phi 100$, след което те се извеждат чрез вече изградените водостоци на съществуващите пътни връзки. За посоката „Бургас-Свиленград" са проектирани три водостока $\phi 100$ и два облицовани канала, които извеждат водите към съществуващия водосток $\phi 150$ при km 170+100 от АМ „Тракия", а от там към съществуващо дере.

За посоката „Бургас – Свиленград" пътната връзка е двулентова еднопосочна с ширина на настилка – 7.50 m (две ленти по 3.75) и ширина на банкета – 1.50 m.

Дължината на пътната връзка, включително шлюзовете е 1151.24 m, като проектната скорост на пътна връзка е 40 km/h.

За посоката „Свиленград – Бургас" пътната връзка е еднолентова с ширина на настилка – 5.50 m и ширина на банкета – 1.50 m.

Дължината на пътната връзка, включително шлюзовете е 764.49 m.

Проектната скорост на пътната връзка е 55 km/h.

Конструкция на пътната настилка

Пътната настилка за ускорителните и забавителните шлюзове към пътните връзки на пътен възел „Плодовитово" и пътен възел „Оризovo" е оразмерена за категория на движението „много тежко", осово натоварване 11.5 t/ос, $E_n=340$ МПа. и обща дебелина 63 cm.

За новите пътни връзки е избрана следната настилка, оразмерена за категория на движението „тежко", осово натоварване 11.5 t/ос, $E_n=256$ МПа и обща дебелина 53 cm.

1.3. АМ „Марица", Оризovo – Капитан Андреево", участък от km 4+660 до km 5+000"

АМ „Марица" е част от международен път Е-80 в участъка на българска територия „Оризovo – Капитан Андреево".

С проекта за АМ „Тракия" в участъка от km 167+515 до km 170+530, като връзка на магистралата с републиканския път II-66 „I-6 – Чирпан – Стара Загора" е изграден участък от АМ „Марица" от km 0+000 до km 4+660. За участъка от km 3+860 до km 4+660 има издадено разрешение за ползване.

От km 4+660 до km 4+920 е изградена временна (етапна) връзка. Магистралният габарит е преоформен в габарит Г10,5, продължавайки вляво от оста на магистралата свързвайки АМ 4Марица" с път II-66 (I-6) – Стара Загора".

Останалият участък от магистралата вдясно от етапната връзка до km 4+910 е изграден до пласт битумизирана баластра.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризово" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

3. Подробна информация за разгледани алтернативи

За п.в. „Плодовитово“:

Процесът на проектиране включва 2 варианта с еднакъв тип на възела – II-ри клас „полудетелина“.

I-ви вариант

Ситуационно вариантът е решен с оглед постигане на минимален обхват на допълнителните пътни връзки с цел минимални отчуждения от прилежащите земи. Габаритът на трасето е идентичен с посочения в т.1.1.

Общата дължина на пътните връзки и реконструираната част от директните направления е 1011,38 m.

Отводняването е решено с два водостока Ф100 и едно напречно отводняване Ф50. Същите извеждат водите от пътната настилка, окопите и затворените площи извън новите пътни връзки.

Засегнатите земи по I-ви вариант са от 8 имота и са общо 11,806 дка.

II-ри вариант

Общата дължина на пътните връзки и реконструираната част от директните направления е 1069,75 m.

За извеждането на водите от пътната настилка, окопите и затворените площи извън новите пътни връзки са предвидени 2 водостока Ф100 и Ф80.

Засегнатите земи по II-ри вариант са от 16 имота и са общо 14,007 дка.

Нулева алтернатива

„Нулевата“ алтернатива е неприемлива, тъй като при нея няма да се довърши започнатото строителство на връзката на път III-666 с АМ „Тракия“.

Новите пътни връзки са съобразени ситуационно и нивелетно една с друга и с вече изградените пътни отсечки на АМ „Тракия“ и път III-666. С проектирането и изграждането им възелът ще бъде допълнен до пътен възел със схема „полудетелина“ (Приложение 3).

П.в. Оризово

I-ви вариант

Габаритът на трасето е идентичен с посочения в т.1.2.

Общата дължина на пътните връзки и реконструираната част от директните направления е 2033,97 m.

За извеждането на водите от пътната настилка, окопите и затворените площи извън новите пътни връзки са предвидени 2 водостока Ф100, след което те се извеждат чрез вече изградените водостоци на съществуващия пътен възел; за посоката „Бургас – Свиленград“ са проектирани 3 водостока Ф 100 и 2 облицовани канала, които извеждат водите към съществуващия водосток Ф 150 при km 170+100 от АМ „Тракия“, а оттам – към съществуващото дере.

Засегнатите земи по I-ви вариант са от 8 имота и са общо 12,639 дка.

II-ри вариант

Габаритът на трасето е идентичен с I-ви вариант и посочения в т.1.2.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за обекти: "П.в. „Плодовитово”, п.в. „Оризovo” и АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000

Общата дължина на пътните връзки и реконструираната част от директните направления е 2295,83 m.

За извеждането на водите от пътната настилка, окопите и околния терен за пътна връзка „Свиленград – Бургас” са проектирани 2 водостока Ф100 и нов облицован канал, след което те се извеждат към вече изградените водостоци на съществуващите пътни връзки към съществуващото дере.

Засегнатите земи по I-ви вариант са от 21 имота и са общо 46,912 дка.

С писмо изх. № РД-11-36 / 11.03.20014 г. (приложение 11) Басейнова дирекция за управление на водите „Източнoбеломорски район с център Пловдив” е съгласувала изработване на технически проекти за двата обекта: п.в. „Плодовитово” и п.в. „Оризovo”.

Нулева алтернатива

„Нулевата” алтернатива е неприемлива, тъй като при нея няма да се осъществи пълноценната връзка между два транспортни коридора с национална и международно значение - АМ „Тракия” и АМ „Марица”.

АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000

Проектантът предлага едно решение, което е предопределено от реализираните краища на отсечката. На настоящия етап не се предвиждат отчуждения.

В писмо на МОСВ изх. № ОВОС-61 / 05.09.2014 г. до АПИ (приложение 2) е отразено, че за изграждането на АМ „Марица” от km 2+900 до km 73+320 има постановено Решение на министъра на околната среда и водите от 02.07.2010 г. за изменение и допълнение на Решение № 37 / 1994 г. (приложение 12). Участъкът от km 4+660 до km 5+000 на АМ „Марица” попада изцяло в одобреното с цитираното решение трасе на автомагистралата.

„Нулевата” алтернатива е неприемлива, поради вече изтъкнатите по-горе доводи.

1. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителство

Местоположението на площадките на инвестиционното предложение се намира на територията на област Стара Загора, община Братя Даскалови.

Площадките ще бъдат разположени в сервитутите на двата пътни възела – „Плодовитово” и „Оризovo” и в сервитута на отсечката от АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000.

При необходимост от допълнителни площи същите ще бъдат съгласувани с общината и със собствениците на земите, и наети с договор за времето за ползване, като след приключване на строителството се върнат във вида, в който са наети. Предвид на това, че обектите са довършителни и в малки мащаби, не се очаква необходимост от допълнителни терени за строителни площадки.

Всички строителни дейности ще се извършват в сервитута на съществуващите трасета на АМ „Тракия”, АМ „Марица” и път III-666, като стремежът ще бъде да не се използват допълнителни площи от съседни територии.

5. Описание на основните процеси, капацитет

Съгласно инвестиционното предложение за строителство допълването на п.в. «Плодовитово», п.в. Оризово» и частта от 340 m от АМ „Марица” ще се изпълнят следните видове работа, описани в техническия проект, а именно:

А. Земни работи

- изкоп на горния слой почва ;
- изкоп на неподходящ материал за изграждане на насип;
- взаимстван изкоп подходящ материал група ;
- подходящ материал в насипа;
- разделно временно депониране на земните маси подходящи за използване при оформяне на насипи;
- разделно депониране на хумус и последващото му използване при изпълнение на проекта за рекултивация;

Б. Настилки – трошен камък с непрекъсната зърнометрия;

В. Бетонови работи на място;

Г. Асфалтови работи;

- Доставка на асфалтови смеси за основен пласт и долен пласт на покритието ;
- Доставка на асфалтови смеси за износващи пластове;

Д. Отводнителни работи

- отводнителни улеи по откоси;
- облицовани отводнителни окопи;
- бордюри бетонови;

Е. Маркировка

- Доставка на консумативи за хоризонтална пътна маркировка и съоръжения за вертикална сигнализация; осигуряване на пътни знаци за предвидената временна организация на движението;
- осигуряване на необходимата строителна техника и поддържането ѝ в отлично експлоатационно състояние.

И. Социално битови дейности

- осигуряване на необходимите санитарно-хигиенни условия за работа на строителните работници и строителния надзор;
- разкриване на временни работни места, които ще бъдат осигурени от строителната организация.

Й. Планиране на видовете строителни дейности във времето

- изработване на ПОИС за предвидените строителни работи.

6. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Допълването на п.в. „Плодовитово” и п.в. „Оризovo” и доизграждането на АМ „Марица” в участък с дължина 340 m по същество няма да промени съществуващата пътна инфраструктура в региона. Промяна в положителна посока ще бъде:

- осигуреното безконфликтно пресичане на две нива на пътища от различен клас (автомагистрала и третокласен път);
- свързването на двете основни автомагистрала в Южна България, което ще създаде условия за реализиране на предвидените оптимални скорости на автомобилния трафик, при избягване на задръствания и увеличени емисии на вредни вещества в атмосферата.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово”, п.в. "Оризово" и
АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000

7.Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване

Предвиждат всички видове пътни строителни дейности, като изграждане на:

- изкопи, насипи;
- отводнителни съоръжения – улеи по откосите и облицовани отводнителни окопи за отвеждане на дъждовните води;
- хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация на трасетата..

Формираните отпадъци при извършването строителството на инвестиционното предложение ще бъдат извозени на определените за целта места при взето съгласие на община Братя Даскалови.

Временно използваната площадка за разполагане на механизацията на пътното платно и за складиране на материали също ще бъде почистена преди въвеждането на съоръженията в експлоатация.

На база програмата за строителните дейности ще бъде изработен ПОИС (План за организация на строителството), изпълнението на който ще се следи от строителния надзор. Частта по екология ще бъде под контрола на РИОСВ – Стара Загора.

За периода на експлоатация ще се предвидят мероприятия по поддръжка на съоръженията и пътната отсечка от АМ „Марица”, като те ще бъдат включени в общия план за действия при аварийни и кризисни ситуации на двета автомагистрала.

Пътните възли „Плодовитово”, „Оризово” и АМ „Марица” практически са “вечни съоръжения”, така че не се предвиждат фази на закриване, възстановяване и последващо използване.

8.Предлагани методи на строителство

Допълването на п.в. „Плодовитово” включва изграждане на северната му част и осъществяване на връзките по посока Бургас – Оризово (Плодовитово) и Оризово (Плодовитово) – София и път III-666 – Плодовитово – Оризово.. По този начин ще се осъществи безконфликтна връзка на АМ „Тракия” с Плодовитово и Оризово; в Плодовитово се намира едно от най-големите тържища за плодове и зеленчуци в Южна България, задоволяващо нуждите на потребление на граждани от цялата страна.

С допълването на п.в.„Оризово” ще се изградят пътните връзки за посоки „Бургас – Свиленград” и „Свиленград – Бургас”.

С изграждането на участъка от km 4+660 до km 5+000 ще се довърши АМ „Марица”, която е от стратегическо значение за страната ни.

При извършване на строителните работи ще бъдат използвани традиционните материали за този вид дейност – трошен камък, чакъл, пясък, цимент, асфалт, стомана и др. Земните работи ще са свързани с изкопни и насипни работи. Ще бъде използвана подходяща за дейността механизация. Основно строителните работи ще бъдат извършвани на място. Използваните инертни материали ще бъдат докарвани от съседни кариери, като това ще се реши от фирмата, извършваща строежа на съоръжението.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризово" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

9. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията

Основните природни ресурси, суровини и материали, които ще бъдат използвани при реализиране на инвестиционното предложение (п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и доизграждането на АМ „Марица“ в участък с дължина 340 m) са:

- вода за мокрите процеси при извършването на строителството на съоръжението и вода за питейно-битови нужди на работниците – около $50 \text{ m}^3 / \text{y}$;
- горива за използваните моторни превозни средства, машини и съоръжения, които ще бъдат използвани при извършване на строителните работи – около $10 \text{ t} / \text{y}$
- инертни строителни материали, които ще бъдат необходими при извършването на строителството (пясък, трошен камък, чакъл); кариерите, от които ще бъдат добивани при съответните разрешения и обосновани предложения;
- електроенергия за извършване на някои технологични процеси при реализирането на ИП, както и за битови нужди на работниците, участващи при строителството му – около 1000 kWh .

За предвидените строителни дейности ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др.

При експлоатацията на ИП няма да бъдат необходими много основни материали и суровини поради сравнително неголемите размери на подобектите. Основните материали, които ще бъдат необходими за поддържане в нормално състояние са:

- пясък, луга и други одобрени химически субстанции (напр. CaCl_2) за обработка на трасетата при снеговалежи и поледици около $1 \text{ t} / \text{y}$, като количеството зависи от конкретните зимни условия;
- горива за моторните превозни средства, участващи в поддържането на пътя при зимни условия, като почистване на снега, опесъчаване и др. – около $1 \text{ t} / \text{y}$;
- други материали, които са свързани с нормалното поддържане на участъка от пътя, извършване на ремонтни работи и др.

10. Отпадъци, които се очаква да се генерират - видове, количества и начин на третиране

При строителството

При извършване на строителството ще бъдат генерирани известни количества строителни отпадъци от:

- изкопни земни маси - изкоп на неподходящ материал за изграждане на насип;
- разкъртване и извозване на съществуващата асфалтова настилка;
- разкъртване и извозване на пътна основа от трошен камък;
- изкоп на земни маси за подравняване и извозване на депо;
- отпадъци от инертни материали, бетонови парчета и др.

При строителството на обектите се очаква временно натрупване на някои видове отпадъци при работните площадки, местата за домуване на строителна техника и складиране на строителни материали, като:

- строителни (код 17)
- смесени битови (код 20 03 01) и
- опасни.

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от км 4+660 до км 5+000*

Те трябва да се събират разделно и тия, които не могат да се рециклират, периодично да бъдат извозвани на регламентирано депо, определено от община Братя Даскалови, на чиято територии са строителните площадки. Изхвърлянето на нерегламентирани депа, освен санкции, води и до влошаване на екологичното състояние на района.

Разделното събиране на строителни отпадъци ще улесни тяхното рециклиране – напр. метални отпадъци.

Неподходящите земни маси за обратно влагане при изграждане на насипи, както и част от отнетия хумус могат да бъдат използвани за озеленяване на прилежащите пространства на обектите.

Очакваните битови отпадъци, които ще се генерират при строителството са в малки количества, предвид мащабите на обектите. На строителните площадки трябва да се предвидят най-малки по 2 бр. Кофи „Мева“, всяка с обем 0,11 m³ и периодично формираните битови отпадъци да бъдат извозвани със собствен транспорт на определеното от община Братя Даскалови депо. Тези отпадъци са малко като количество и не е необходимо разделното им събиране.

Важен въпрос за отпадъците е тяхното депониране – за целта при строителството е необходимо тая дейност да се възложи на специализирана фирма, като се получат съответните разрешителни за депониране на съответните депа (за строителни, смесени битови или опасни отпадъци) от компетентния орган – РИОСВ – Стара Загора и община Братя Даскалови.

Не се предвижда генериране на опасни отпадъци при строителството на обектите. Замърсяване с такива отпадъци може да се получи аварийно – например при разлив на нефтопродукти, отработени масла и превозвани продукти с класификация „опасни вещества“. В процеса на работа на пътно-строителните машини, при тяхната експлоатация, има вероятност от генериране на минимални количества отпадъци, отнесени към групи 13 01 „Използвани хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни масла и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“.

Всички опасни отпадъци трябва да бъдат събирани в подходящи съдове, съхранявани в помещения, които да не позволяват случаен достъп, и извозвани и третираны от лицензирана фирма. За тези отпадъци трябва да се обърне специално внимание, тъй като неправилното им събиране и съхранение могат да окажат значително замърсяване на околната среда. Строителят трябва да изработи план за аварийни и кризисни ситуации и залпови замърсявания при изграждането на обектите.

За да се намали въздействието на генерираните отпадъци върху околната среда през време на строежа на пътните възли и отсечката от АМ „Марица“ е необходимо:

- създаване на вътрешен ред за събирането, извозването и третирането на генерираните отпадъци при реализирането на инвестиционното предложение – това следва да се представи от фирмата, спечелила търга за строителство на участъка;
- поставяне на съдове “Мева” на подходящи места за събиране на битовите отпадъци от работниците на обекта около фургоните;
- недопускане разхвърлянето на отработените масла от моторните превозни средства и други съоръжения по площадката; смяната им да се извършва на автосервиси и бензиностанции;
- разработване на аварийен план за кризисни ситуации и залпови замърсявания, както по време на изграждането обектите на ИП, така и при тяхната експлоатация, и мерки за тяхното преодоляване или предотвратяване;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

- постоянно събиране и извозване на генерираните отпадъци при строителството на обходния път и тяхното депониране на подходящи места или депо при съответното разрешение от местните общини;

- упражняване на строг контрол по събирането, извозването и екологосъобразното третиране на генерираните отпадъци.

При изготвяне на проекта за изпълнение на строителството Строителят изработва план за управление на отпадъците по време на строителния процес.

По време на експлоатация

При експлоатацията основните видове отпадъци ще бъдат битови (код 20 03 01) и в минимални количества. При организираната поддръжка ще се предвиди и почистването му от тези отпадъци и извозването им до близки сметища за ТБО.

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

11. Информация за разгледани мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда

При извършване строителството на п.в. "Плодовитово", п.в. "Оризovo" и участъка от АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000 и след това – при експлоатацията им, не се очаква значително въздействие върху компонентите на околната среда. Независимо от това, разработеният план за изпълнение на мерките за намаляване или предотвратяване на отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда, върху работниците още повече ще допринесе за подобряване на екологичното състояние на района. В таблица II.11–1 е представен план с мерките за намаляване въздействието върху околната и работната среда при строителството и при експлоатацията на инвестиционното предложение. Този план е отворен и ще бъде допълван при възникване на специфични условия при строителството и експлоатацията му.

Таблица № II.11 – 1

Мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда

| № | Предвидени мерки | Период на изпълнение | Резултат от изпълнението на мерките |
|-----|---|---------------------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Разработване на ПОИС за извършването на строителните работи | Преди започване на строителство | Създаване на условия за нормално протичане на строителните работи по график; |
| 2. | Разработване на план за аварийни и кризисни ситуации и залпови замърсявания на района | Преди започване на строителство | Предотвратяване или начини за преодоляване на аварийните и кризисни ситуации и залпови замърсявания на района |
| 3. | Атмосферен въздух | | |
| 3.1 | Поддържане на строителната техника | Строителство | Създаване на условия за нормално и безаварийно строителство; ЕВВ в |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово”, п.в. „Оризово” и
АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000

| | | | |
|------------|---|---------------------------------|---|
| | в изправност | | рамките на стандартите за МПС. |
| 3.2 | Да не се допуска работа на празен ход на двигателите на пътно-транспортната техника | Строителство | Намаляване на ЕВВ в атмосферата |
| 3.3 | При сухо и ветровито време се извършва периодично оросяване на пътното легло и депонираните финодисперсни инертни материали. Да се забрани извънгабаритно натоварване на МПС с инертни материали с оглед предотвратяване на разсипване. | Строителство | Ограничаване на праховите емисии. |
| 3.4 | Определяне маршрути за движение на строителната техника доставяща материалите. Забрана за преминаване през защитени територии и зони. При възможност – използване на обходни пътища на населените места | Строителство | Опазване чистотата на въздуха в населените места и ЗЗ |
| | Организиране на изправен машинен парк за механично почистване на снеговалежите | Експлоатация | Осигуряване безопасност на движението. |
| 4. | Повърностни и подземни води | | |
| 4.1 | Повърхностни води | | |
| 4.1.1 | Да се забрани изхвърляне на отработени масла, горивни материали и всякакъв вид отпадъци в суходолия и дерега. | Строителство | Опазване чистотата на повърхностните течащи води |
| 4.2 | Подземни води - не са необходими смекчавачи мерки при строителство и експлоатация | | |
| 5. | Отпадъци | | |
| 5.1 | Определяне местата за депониране на генерираните отпадъци по време на строителството и съответни разрешения | Преди започване на строителство | Предотвратяване замърсяването на района от генерираните отпадъци, възможност за тяхното оползотворяване и третиране |
| 5.2 | Разработване на план за правление на отпадъците при извършване на строителството, създаване на вътрешен ред за тяхното извозване и третиране. | Преди строителството | Контрол върху извозването и третирането на генерираните отпадъци |
| 5.3 | Да се доставят химически тоалетни на работните площадки и 2 бр.кофи "Мева" за събиране на битовите отпадъци. | Строителството | Предотвратяване замърсяването на района |
| 6 | Геоложка среда | | |
| 6.1 | Проектиране на обекта въз основа на резултатите и препоръките в доклада за проведените инженерно-геоложки и хи-дрогооложки проучвания и изследвания | Раб. проект | Опазване на земните недра |
| 6.2 | Качествено изпълнение на строителните работи в съответствие с работните проекти чрез цялостна система за тяхното управление и рекултивация на терена около построените съоръжения | Строителство | Опазване на земните недра и подземните води |
| 6.3 | Да не се допуска създаване на негативни безотточни релефни форми | Строителство | Опазване на земните недра |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

| | | | |
|------------|---|-----------------------------------|--|
| | и подприщване на повърхностните води, разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали от строителните и транспортни средства | | |
| 6.4 | Да бъде създаден вътрешен ред за събирането, извозването и третирането на битовите и строителните отпадъци | Строителство | Опазване на земните недра от замърсяване |
| 6.5 | В района на обектите да не се допуска складиране на нефтопродукти и опасни вещества и материали: | Експлоатация | Опазване на земните недра от замърсяване |
| 6.6 | При извънредни ситуации (земетресения, замърсяване при аварийно разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали) да се предприемат действия за намаляване и ликвидиране на отрицателните последици, регламенти-рани в действащите закони и нормативни документи и да се сигнализират незабавно службите, пряко ангажирани в борбата с бедствия и аварии. | Експлоатация | Опазване на земните недра и подземните води от замърсяване |
| 7 | Земни и почви | | |
| 7.1 | Отнетият и депониран хумус да се отдели от останалата земна маса | Преди основните строителни работи | Запазване на хумуса, като същият се използва за рекултивация на откосите на изкопите, насипите и строителната площадка |
| 7.2 | Депонирането на излишните земни маси да става на места, които са съгласувани с РИОСВ – Ст. Загора и община Братя Даскалови. | Строителство | Елиминиране на негативни картини около съоръженията по време на експлоатацията му |
| 7.3 | Озеленяване и биологично укрепване на откосите с подходяща растителност от местни растителни видове | След приключване на стр. работи | Предотвратяване възникването на ерозия, подобряване на естетическото състояние на обектите. |
| 7.4 | Дозирание на препарати за зимно поддържане в рамките на технологичния оптимум. | Експлоатация | Опазване чистотата на почвите, осигуряване безопасност на движението при зимни условия |
| 8 | Растителен и животински свят, защитени територии | | |
| 8 А | Растителен свят | | |
| 1 | Подбор на местни дървесни, храстови и тревни видове за озеленяване и рекултивация на прилежащите терени | В края на стр. работи | Опазване на местната растителност |
| 8Б | Животински свят | | |
| 1 | Грижливо извозване на депонираните скални и земни маси без да се засягат и увреждат местообитания на животни и елементи на природните ландшафти в района. | Строителство | Опазване на част от съществуващата в почвения слой безгръбначна фауна (мекотели, членестоноги, червеи, почвени амеби и пр.) върху затрупаните терени |
| 2 | Въвеждане строг режим на работа на всички строителни машини особено в размножителния период и забрана да се работи на празен ход; | Строителство | Избягване на шумово натоварване като дестабилизиращ популациите на птици и бозайници фактор |
| 8В | Защитени територии | | |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

| | | | |
|------------|--|---|---|
| 1 | При изготвяне на строителните маршрути на техниката да не се преминава през защитени територии и зони, а да се определят временни строителни пътища в максимална отдалеченост от тях | Строителство | Опазване на защитените територии и зони от замърсяване с емисии вредни вещества (ЕВВ), прахови емисии, строителни отпадъци, шум, топлинно и светлинно замърсяване |
| 9. | Вредни физични фактори - шум | | |
| 9.1 | Строителната дейност да се извършва през деня (светлата част от денонощието): Обслужващият строителството транспорт да спазва допустимата скорост от 30 km/h при преминаване през населени места, като по възможност се използват обходни на населените места пътища | Строителство | Опазване на околната среда от наднормени шумови нива през вечерен и нощен период |
| 9.2 | За пряко заетите в строителната дейност да се предвидят индивидуални средства за защита (антифони). | Строителство | Опазване здравето на работещите |
| 9.3 | Да не се допуска работа на строителната техника на празен ход. | Строителство | Намаляване експозицията на работещите на шум |
| 10. | Ландшафт | | |
| 10.1 | Да се изработи проект за рекултивация с предвидени конкретни мероприятия. | В крайна фаза на строителството | Естетическо вписване на обектите на ИП в ландшафта |
| 11. | Санитарно-хигиенни условия | | |
| 11.1 | Осигуряване подходящо работно облекло и лични предпазни средства на работниците и добри битови условия | При строителството | Намаляване на риска от заболявания, травми и злополуки при работа, осигуряване на подходящи условия за почивка. |
| 11.2 | Провеждане на периодични инструктажи с работниците по строителството и поддръжката на обектите на ИП и запознаването им с възникнали специфични условия. | При строителството и при експлоатацията | Намаляване на трудови злополуки при строителството; Поддръжане на съоръженията и пътния участък в добро експлоатационно състояние и осигуряване безопасност на движението при експлоатацията |
| 12. | Културно-историческо наследство | | |
| 12.1 | Провеждане на предварителна разяснителна работа и инструктаж на работещите как да се процедира при евентуално попадане на нова историческа находка. | Строителство | Опазване на паметниците на културно-историческото ни наследство |

Стриктното изпълнение на предвидените мерки при извършване строителството на п.в."Плодовитово", п.в."Оризovo" и и участъка от АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000, както и при тяхната експлоатация, ще намали или предотврати отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда в района.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

12. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство, третиране на отпадъчните води)

При инвестиционното предложение за п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и участъка от АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000 не се предвижда извършване на жилищно строителство, изграждане на водопроводна и канализационна мрежа и пречистване на отпадъчни води.

От съществено значение е обаче отвеждането на падналите върху пътното платно дъждовни води в предвидените пътни канавки. От особено значение са изпълнението на проектираните напречни наклони и нивелетата на пътя, за да не се получат застои на валежни води върху пътните възли и участъка от АМ „Марица“ и да не се затруднява и застрашава движението на моторните превозни средства.

При реализацията на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000 не се засягат комуникационни съоръжения на други ведомства като: имоти на НКЖИ, подземни комуникации и базови станции на „Космо България Мобайл“ ЕАД, съоръжения на „Напоителни системи“ ЕАД клон Грна Тунджа гр. Стара Загора, трасета на подземни и надземни електронни съобщителни кабелни линии и технически съоръжения собственост на ИА „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи“, както и съоръжения, техни сервитути и зони за превантивна устройствена защита, собственост на „Булгартрансгаз“ ЕАД, съгласно писмата, цитирани в т.П.2 (приложения 5 – 10).

Преди започване реализирането на инвестиционното предложение за строеж на фирмата, спечелила търга за строителство, трябва да се изясни въпроса за необходимите количества инертни материали и откъде ще бъдат взети – кариера, както и да се получи съответното разрешение от компетентния орган.

Задоволяването на работниците с питейна вода е необходимо да става с бутилирана минерална вода, а битовите им нужди – с вода, докарвана от водоноска при съответното разрешение и място на вземане.

13. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение.

При започване на строителството на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и участъка от АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000 Агенция „Пътна инфраструктура“ трябва да получи следните разрешителни:

- Разрешително за ползване на воден обект – съгласно писмо на БДУВ „Източнoбеломорски район с център Пловдив“ изх. № РД-11-36 / 11.03.2014 г. (приложение 11) – „за предвидените по 2 броя тръбни водостоци по I-ви и II-ри вариант на п.в. „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III-666, както и 4 броя тръбни водостоци по вариант I-ви и 3 броя тръбни водостоци по вариант II-ри на п.в. „Оризovo“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“, следва да се проведе процедура по чл.46 от Закона за водите за издаване на разрешителни за ползване на воден обект“.

- Разрешително за строителство
- Разрешително (виза) за проектиране
- Разрешително за докарване и добиване на строителни инертни материали

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

– трошен камък, чакъл и пясък от кариера/и, близко разположена/и до пътния участък, с качества на материалите отговарящи на строителните изисквания;

- Разрешително от “Електроснабдяване” – гр. Стара Загора за привързване към електропреносната система и осигуряване на необходимото количество електроенергия, което ще е необходимо за използваната механизация и за битовите нужди на работниците по ремонта;

- Разрешително от община Братя Даскалови (или друга близка община) за място за депониране на генерираните строителни и битови отпадъци на територията на общината;

- Разрешително от фирма “В и К” гр. Стара Загора за периодично снабдяване на площадките с вода от водоноски за задоволяване битовите нужди на работниците, както и за технологични нужди - оросяване на пътното легло с цел избягване на прахово замърсяване през топли, сухи и ветровити дни и др.

- След завършване на строителството е необходимо разрешително за въвеждане в експлоатация на обектите.

14. Замърсяване и дискомфорт на околната среда

По време на строителството на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000 се очакват следните емисии, които ще окажат влияние върху замърсяването на въздуха в района:

- Емисии от ауспухните газове на използваните машини и моторни средства, които ще обслужват обектите. Замърсяванията ще бъдат азотни оксиди, въглеродни оксиди, серни оксиди, летливи органични съединения, сажди и др.

- Замърсяване с прах при извършване на изкопно-насипни работи и при строителните работи;

- Неприятни миризми и емисии от полициклични ароматни въглеводороди и разтворители при използването на асфалтова смес за оформяне на пътната настилка и полагането на хоризонталната маркировка;

За да се намали замърсяването на въздуха по време на строителните работи, от съществено значение е използването на изправни машини и превозни средства, както и оросяване с вода на участъците от обектите на ИП, където ще се извършват изкопно-насипни работи, особено при сухо и ветровито време. Не трябва да се допуска работа на празен ход на използваната техника.

При извършването на строителството на обектите на инвестиционното предложение ще се увеличи шумовото натоварване. Източници на шум по време на строителството ще бъдат различните строително-пътни машини и обслужващия транспорт за докарване на материали и извозване на отпадъци: багер, валяк, фадрома, асфалтосмесител, асфалторазстилагч, тежкотоварни автомобили и др.

Нивата на шум, излъчван от най-често използваните машини са: багер (80 –90 dBA), булдозер, фадрома (97 –105 dBA), валяк (в кабината на водача 87 dBA), асфалторазстилагч (89 –92 dBA), тежкотоварни автомобили (85 –92 dBA). На територията на съответния участък от пътя и около него се очакват значителни нива на шум – над 85 dBA, което ще влоши шумовия режим в района, като ще се отрази по-значително върху работещите на обекта. Шумово натоварване може да се очаква и в населените места, пред които преминава обслужващата строителна техника, пренасящо необходимите материали за строителството.

През време на извършването на строителството ще бъдат генерирани известни количества строителни отпадъци – предимно отпадъци от неизползваеми земни маси,

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово”, п.в. „Оризово” и
АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000*

настилка, от чакъл, от бетонови парчета и др. Ще бъдат генерирани и битови отпадъци от работниците на обекта. Въпрос на добра организация от ръководството на фирмата-строител е те да бъдат събирани и извозвани редовно при наличие на необходимите разрешения и посочени депа.

Замърсяването на въздуха ще бъде локално и в малка степен, от неорганизираните емисии от МПС при строителството и при експлоатацията на обектите на ИП.

По време на строителството на съоръженията и пътната отсечка от АМ „Марица” няма да бъдат формирани битови и производствени отпадъчни води. Работниците ще ползват химични тоалетни, които периодично ще бъдат зареждани и почиствани. Локално замърсяване на подземните води в района може да се предизвика от течове на нефтопродукти от МПС и използваната механизация, но при своевременното им отстраняване опасността ще бъде ликвидирана.

При строителството не се очаква влошаване на екологичното състояние в района, тъй като няма значителни източници на замърсяване. Замърсяването ще бъде временно, локално и няма да окаже трайно въздействие върху компонентите на околната среда, т.е. не се очаква да настъпи дискомфорт при реализиране на инвестиционното предложение и въвеждането на п.в. „Плодовитово” п.в. „Оризово” и АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000 в експлоатация.

По време на експлоатацията п.в. „Плодовитово”, п.в. „Оризово” и АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000 замърсяванията на въздуха ще бъдат с газови емисии от моторните превозни средства. Обектите са отдалечени от населени места и емисиите от трафика ще се разсейват в атмосферата, като количествата и концентрациите на емисиите се очаква да бъдат минимални.

15. Риск от инциденти

В Плана за безопасност и здраве към техническия проект следва да се опишат и систематизират етапите за изпълнения на строително-монтажните работи с конкретизиране на отделните видове работи и техническата последователност при изпълнението им, като са предвидени мероприятия за безопасност и здраве при работа. Тези мероприятия включват:

- План за предотвратяване и ликвидиране на пожари и аварии и за евакуация на работещите и намиращите се на строителната площадка и

- Мерки и изисквания за осигуряване на безопасност и здраве при извършване на СМР, включително и на местата за специфични рискове.

В приложения към плана за безопасност и здраве ще се опишат и представят:

- видовете опасности и начините на защита при оценка на риска;

- списък на необходимите лични предпазни средства за всяко структурно звено, длъжност и работно място;

- инструкция за безопасна работа при извършване на бетонови работи с бетонпомпа;

- инструкция за работа с пътно-строителни машини;

- инструкция за работа с автокран;

- инструкция за безопасна работа при товаро-разтоварни работи;

- инструкция за безопасна работа при асфалтополагане.

При спазването на изискванията, дадени в плана за безопасност и здраве ще се постигне премерен, очакван и предвидим риск.

Борбата с риска трябва да се насочи към източника на възникването му и чрез използване на средства за индивидуална защита.”

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово”, п.в. "Оризово" и
АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000

Риск от инциденти може да настъпи при аварийни и кризисни ситуации и залпови замърсявания, но за целта ще бъде изработен аварийен план с мерки за преодоляване или предотвратяване на тези ситуации.

III. Местоположение на инвестиционното предложение

1. 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

П.в. "Плодовитово"

Местоположението на площадката на инвестиционното предложение се намира на територията на област Стара Загора, община Братя Даскалови и попада на землищната граница между с. Плодовитово (ЕКАТТЕ: 56811) и с. Оризово (ЕКАТТЕ: 53850) при експлоатационен km 165+335 и път III-666.

Общата площ на земите, на които ще се промени предназначението възлиза на 11,806 дка. Същите се намират в землищата на селата Оризово и Плодовитово. Тъй като обектът е национален, общинските земи не се обезщетяват, а вноски за промяна на предназначение на земеделските земи няма.

Съоръжението ще бъде разположено в селскостопански район, отдалечен от населени места: на около 1,875 km от с. Плодовитово, на 3 km от с. Черна гора, на 1,75 km от с. Оризово.

ИП не засяга защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие, както и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

П.в. "Оризово"

Местоположението на площадката на инвестиционното предложение се намира на територията на област Стара Загора, община Братя Даскалови, землище на с. Черна гора. Засегнатата площ е 12,639 дка на разстояние 1,625 km от с. Черна гора (таблица 2-1. Засягат се земеделски земи от землището на с. Черна гора и то само от пътна връзка „Свиленград – Бургас”. Тъй като обектът е национален общинските земи не се обезщетяват, а вноски за промяна на предназначението на земеделските земи няма.

АМ "Марица" от km 4+660 до km 5+000

Местоположението на площадката на инвестиционното предложение се намира на територията на област Стара Загора, община Братя Даскалови и е продължение на трасето след п.в. „Оризово”.

2. Съществуващи ползватели на земи и приспособяването им към площадката или трасето на обекта на инвестиционното предложение и бъдещи планирани ползватели на земи

Таблица 2-1

| № | Пътен възел | дка | Брой имоти | вид |
|---|---------------|---------------|------------|---|
| 1 | Плодовитово | | | |
| | I-ви вариант | 11,806 | 6 | Канал (1), частни (3), общинска публична (2) |
| | II-ри вариант | 14,007 | 16 | - |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „ Марица" от km 4+660 до km 5+000

| | | | | |
|---|---------------|--------|----|------------------------------------|
| 2 | Оризovo | | | |
| | I-ви вариант | 12,639 | 8 | Частни (6), общинска публичана (2) |
| | II-ри вариант | 46,912 | 21 | - |

Варианти с по-малко отчуждения

П.в. "Плодовитово" (I-ви вариант)

Землище с.Оризovo, Община Братя Даскалови:

В землището се засяга 1 имот – канал, общинска собственост.

Засегнатата площ е 0.018 дка

Площта за промяна на предназначението е 0.018дка

Площта за обезщетяване е 0 дка

Землище с.Плодовитово, Община Братя Даскалови:

В землището се засягат общо 5 имота – 3 бр. ниви (частни имоти) и 2 бр. полски пътища (общински имоти)..

Засегнатата площ е 11.788дка

Площта за промяна на предназначението е 11.788дка

Площта за обезщетяване е 11.148дка

Общо:

Засегнатата площ е **11.806дка**

Площта за промяна на предназначението е **11.806дка**

Площта за обезщетяване е **11.148дка**

П.в. "Оризovo" (I-ви вариант)

С разработката на пътния възел се засягат земеделски земи от землището на с. Черна гора (ЕКАТТЕ 80793) и то само от пътна връзка „Свиленград-Бургас“.

Землище с.Черна гора, Община Братя Даскалови:

В землището се засягат общо 8 имота, от които 6 бр.частни имоти (ниви) и 2 бр.общински имоти (полски пътища).

Засегнатата площ е **12.639дка**

Площта за промяна на предназначението е **12.639дка**

Площта за обезщетяване е **10.950дка**

АМ "Марица" от km 4+660 до km 5+000

Не се предвиждат нови отчуждения.

3.Зониране или земеползване, съобразно одобрени планове

Земите, които ще бъдат засегнати от строителството са почти изцяло от земеделския фонд.

За п.в. "Плодовитово"

Селскостопански земи, частна собственост – 3бр. ниви IV-та категория – общо 11,148 дка;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

Селскостопански земи, полски път, общинска (п) собственост на община Братя Даскалови – общо 0,64 дка;

1 имот – канал, общинска (ч) собственост – 0,018 дка.

Общо засегнати частни и общински земи за п.в. „Плодовитово“ – 11,806 дка.

Засегнатата транспортна територия (автомагистрала) - 1 имот, държавна (п) собственост – 3,306 дка.

Не се засягат комуникации на други ведомства (приложения 5 -10)

За п.в. „Оризово“

Селскостопански земи, частна собственост – 6 бр. ниви IV-та категория – общо 10,950 дка;

Селскостопански земи, полски път, общинска (п) собственост на община Братя Даскалови, землище на с. Черна гора – общо 1,689 дка;

Общо засегнати частни и общински земи за п.в. „Оризово“ – 12,639 дка.

АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

Не се предвиждат отчуждения.

В писмо на МОСВ изх. № ОВОС-61 / 05.09.2014 г. до АПИ (приложение 2) е отразено, че за изграждането на АМ „Марица“ от km 2+900 до km 73+320 има постановено Решение на министъра на околната среда и водите от 02.07.2010 г. за изменение и допълнение на Решение № 37 / 1994 г. (приложение 12). Участъкът от km 4+660 до km 5+000 на АМ „Марица“ попада изцяло в одобреното с цитираното решение трасе на автомагистралата.

4. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони и др.; Национална екологична мрежа

В писмо на МОСВ изх. № ОВОС-61 / 05.09.2014 г. до АПИ (приложение 2) е посочено, че „предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположената защитена зона BG0000443 „Река Омуровска“ за опазване на природните местообитания и на видовете от дивата флора и фауна, приета от Министерски съвет с Решение № 122 / 02.03.2007 г. (ДВ бр.21 / 2007 г. отстои на повече от 450 m от обектите, предмет на инвестиционното предложение.

Около инвестиционното предложение няма учредени санитарно-охранителни зони на повърхностни и подземни водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване

4а. Качество и регенеративна способност на природните ресурси

Районът на инвестиционното предложение е разположен в селскостопански земи, засявани предимно със житни култури – пшеница и царевица. Тези селскостопански площи са развити на мястото на смесени гори от цер (*Quercus cerris*) и

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

виргилиев дъб (*Quercus virgiliana*), често с примес от дръжкоцветен дъб (*Quercus pedunculiflora*).

Степента на антропогенна намеса при формирането на биоценозата е в зависимост от факторите, определящи биоценотичната стойност на биоценозите, които ще бъдат засегнати при изграждане на пътните възли:

Няма да бъдат засегнати биоценози върху защитени природни територии. Във всички случаи става дума за антропогенни биоценози с преобладаване на рудерална растителност и синантропни видове. Те са разположени върху участъци извън обхвата на ЗООС, ЗБР, ЗЗТ и др.

Характерът на биотата на територията на осъществяването на инвестиционното намерение като цяло е антропогенен. През по-голямата си част трасетата преминават през усвоени и антропогенно модифицирани ландшафти с изградена пътна и др. инфраструктура, обработваеми земеделски земи и пр. Това характеризира и толерантността към антропогенни въздействия и способност за възстановяване.

Видовото разнообразие и уникалността на съобществата и техният видов състав се отнасят към биоценози под силно антропогенно влияние, с висока степен на толерантност, бедно видово разнообразие и липса на редки флористични и фаунистични елементи. Няма данни за разпространението на животински видове с висок природозащитен статус върху и в съседство с участъка на трасетата на предвиденото пътно строителство.

Доизграждането на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000 ще засегне малка площ (22,098 дка) обработваеми земи, от които 11,148 дка за п.в. „Плодовитово“ и 10,950 дка за п.в. „Оризovo“.

Ще бъдат засегнати и вторично разпространените единични храсти от трънка (*Prunus spinosa*), джанка (*Prunus cerasifera*), обикновен глог (*Crataegus monogyna*), обикновена шипка (*Rosa canina*) и др.

В заключение още веднъж следва да се подчертае, че при реализацията на инвестиционното предложение за:

1. Пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път III-666
2. Пътен възел „Оризovo“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица
3. АМ „Марица“, Оризovo – Капитан Андреево“, участък от km 4+660 до km 5+000”

няма да бъдат засегнати биоценози върху защитени природни територии. Доизграждането на съоръженията и отсечката от АМ „Марица“ ще засегне антропогенни биоценози с преобладаване на рудерална растителност и синантропни видове. Те са разположени върху участъци извън обхвата на ЗООС, ЗБР, ЗЗТ и др.

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение

Местоположението на пътните възли „Плодовитово“ и „Оризovo“ е строго фиксирано, тъй като обектите са предназначени да свързват съществуващи пътища от различен клас (III-666 и АМ „Тракия“ за п.в. „Плодовитово“) и еднакъв клас (АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ – п.в. „Оризovo“). Доизграждането на АМ „Марица“ участък от km 4+660 до km 5+000“ също е предопределено по място предвид вече одобреното и изградено от двата края на отсечката магистрално трасе.

В този смисъл не може да се говори за алтернативи по местоположение.

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризово" и
АМ „ Марица“ от км 4+660 до км 5+000*

Алтернативите за всеки пътен възел по отношение на отчуждения на земи са описани в т.П т. 3 „Подробна информация за разгледани алтернативи“ и в т.т. III т.2 по варианти и ползватели.

IV. Характеристики на потенциалното въздействие, вследствие реализация на инвестиционното предложение. (кратко описание на възможните въздействия вследствие на реализацията на инвестиционното предложение):

1. Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материални активи, атмосферния въздух, атмосферата, водите, почвата, земните недра, ландшафта, природните обекти, минералното разнообразие, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитени територии на единични и групови паметници на културата, както и очакваното въздействие от естествени и антропогенни вещества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници – шумове, вибрации, радиации, както и някои генетично модифицирани организми.

1.1. Въздействие върху хората и тяхното здраве

Здравно-хигиенните аспекти на инвестиционното предложение ще бъдат разгледани за пътните строители по време на реализацията му, тъй като най-близките населени места се намират на достатъчно разстояние от съоръженията, а именно:

- 1,875 km – с. Плодовитово от п.в. „Плодовитово“
- 1,750 km – с. Оризово от п.в. „Плодовитово“
- 1,600 km – с. Черна гора от п.в. Оризово“

и не се очаква населението им да бъде изложено на наднормени експозиции по време на експлоатация.

Идентифициране на рисковите фактори за увреждане здравето на хората:

Извършва се при отчитане на компонентите на околната среда, вида на рисковите фактори и условията (предпоставките за вредно въздействие)

Главните рискови фактори за здравето на работниците ангажирани с реализацията на инвестиционното предложение са праха, токсичните вредности, шума, общите и локални вибрации, неблагоприятния микроклимат, физическото натоварване.

Рискови фактори за здравето на населението по време на строителството и експлоатацията на обекта са основно замърсената въздушна среда и наднормените шумовите нива.

От химичните рискови фактори, представени като веществен състав основно значение имат: полицикличните ароматни въглеводороди (ПАВ), тежките метали, въглеродния и азотни оксиди, серния диоксид, катрани и др.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризово" и
АМ „Марица“ от км 4+660 до км 5+000

1.1.1. Характеристика на отделните фактори по отношение влиянието им върху човешкото здраве и съпоставянето им с действащите хигиенни норми и изисквания.

Вредни физични фактори

По време на строителните работи ще бъдат използвани тежки строителни машини (булдозери, багери), монтажни кранове и др. Този факт предполага, че ще се наблюдава увеличение на емисиите на определени вредни вещества и фини прахови частици. По време на строителството работниците ще бъдат изложени на следните неблагоприятни физични фактори:

Неблагоприятен микроклимат - Работата ще се извършва на открито, което в най-добрия случай я причислява към категорията за неблагоприятен микроклимат "Работа целогодишно на открито". 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. Въпреки, че ефектът ще е върху ограничен брой хора, не бива да се допуска извършване на строителни работи и превоз на материали и техника през нощните часове. Във връзка с това препоръчваме строителните работи да се извършват само през деня.

Тежките строителни машини - багери булдозери, кранове, тежкотоварни камиони 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.

Таблица IV.1.1.1-1

Нива на генериран шум от тежки строителни машини

| Строителни и товарни машини | Условие, при което е измерен шума | Шум в db/A |
|-----------------------------|---|------------|
| 1. КАМАЗ – бордови | В кабината - затворена врата, равен път | 75,8 |
| | В кабината - затворена врата при наклон на пътя | 82,4 |
| 2. КАМАЗ – самосвал | В кабината - затворена врата, равен път | 81,7 |
| | В кабината – затворена врата, при на коша (+хидравл. помпа) | 88,4 |
| 3. КРАЗ - самосвал | В кабината - затворена врата, равен път | 82,4 |
| | В кабината - затворена врата при наклон на пътя | 88,9 |
| | В кабината - затворена врата при маневра на коша | 89,8 |
| 4. БУЛДОЗЕР "ЧТЗ" | В кабината - затворена врата, бутване на руда при пълно гребло. | 84,5 |
| | В кабината - затворена врата, при вдигнато гребло, бутване | 86,1 |
| | В кабината, отворена врата, бутване | 90,0 |
| | В кабината "придвижване" | 80,6 |
| 5. ФАНДРОМА-товарач | В кабината - затворена врата, при предвижване | 70,7 |
| | В кабината - затворена врата, при загребване | 76,2 |
| 6. БАГЕР ЕО 43-21 | В кабината - затворена врата, при предвижване | 70,7 |
| | В кабината - затворена врата, при загребване | 76,2 |
| 7. УАЗ – 452 | В кабината - затворена врата, равен път | 75,4 |
| | В кабината - затворена врата при наклон на пътя | 79,8 |
| 8. ГАЗ – 53 - цистерна | В кабината - затворена врата, равен път | 70,4 |
| | В кабината - затворена врата при наклон на пътя | 76,2 |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „ Марица“ от km 4+660 до km 5+000

| | | |
|--------------------------|--|------|
| 9. ЗИЛ – цистерна | В кабината - затворена врата, престой за миене | 81,5 |
| | В кабината - затворена врата, при движение равен път | 84,0 |
| | В кабината - затворена врата, движение по наклон | 86,5 |
| 10.ЗИЛ 3195, самосвал | В кабината – затворена врата, при движение равен път | 78,3 |
| | В кабината – затворена врата по наклон | 81,4 |
| | В кабината – затворена врата, маневра | 87,4 |

Данните представени в таблица IV.1.1.1-1 показват високи шумови нива в кабините на често използвани транспортни и строителни машини в пътното строителство, като при някои от тези МПС се превишават нормите за шум в работна среда. Ако при реализацията на инвестиционното предложение се използват нови строителни и превозни средства е възможно да се минимизира неблагоприятния шумов ефект. Параметрите на шума и вибрациите в кабините на по-новите типове строителни и товарни машини най-често са в границите на допустимите норми.

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

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

Прах - Строителните работи на работните площадки ще се извършват на открито. По време на строителството, при най-неблагоприятни климатични условия (сухо и ветровито време), прахът е възможно да достигне стойности над ПДК, като ще се добави и прахът, който ще се генерира при движението на транспортните машини. Тези прахови емисии са неорганизиранни и ще зависят до голяма степен от метеорологичните условия (вятър, влажност, температура, устойчивост на атмосферата, характеристиките на частиците и др.). Обикновено при пътни строителни дейности концентрациите на прах в приземния слой на атмосферата са най-високи в района на пътното платно и строителната площадка, където са работниците.

Наднормените прахови нива са рисков фактор както за развитието на белодробни заболявания от общ характер, свързвани с дразнещия ефект на праха, (такива като ринит, хронични бронхити и техните усложнения), така и за развитието на професионална прахова патология. Вземането на всички технически и медико-профилактични мерки е от първостепенна важност за съхраняване здравето на пътните работници.

Вредни токсикохимични фактори - Замърсяването с токсични вещества на въздуха в дихателната зона по време на изграждането на инвестиционното предложение ще се дължи основно на изпусканите в атмосферата изгорели газове от двигателите с вътрешно горене (ДВГ) на машините осъществяващи строителните и транспортни дейности в района на пътното трасе, както и на специфични професионални вредности при работа с асфалтови покривки. Основните замърсители, които ще се отделят в околната среда са CO, NOx, SO₂, въглеродороди, прах, бензинови пари, асфалтови пари, пари на разтворители (при полагане на хоризанталната

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000*

маркировка). Тези емисии са неорганизираны и ще зависят от броя и вида на използваните при строителството машини, режима им на работа, а при експлоатацията - от функционалната натовареност на трасето.

Въглероден оксид -- постъпил в организма на човек се свързва в карбоксиемоглобинов комплекс, с намаление на кислородсвързващите способности на хемоглобина. Проявява общотоксично действие.

Азотни и серни оксиди – преобразуват се в контакт с организма в киселини, проявяващи иритативно и корозивно действие.

Бензинът представлява смес от леки въглеводороди, като в състава му влизат парафини, циклопарафини, ароматни въглеводороди – безцветни, със специфична мириса, изпаряващи се при обикновени условия. Парите са по-тежки от въздуха, неразтворими във вода, но разтворими в органични разтворители.

При аварийни ситуации, залпово замърсяване с бензин и наличието на много високи концентрации могат да увредят опасно здравето на обслужващия персонал. По отношение на токсичността на бензина, пари в концентрации 35 – 40 mg/dm³ са опасни за живота при вдишване в продължение на 5-10 min. По-малки концентрации при експозиция от един и повече часа предизвикват дразнене на лигавиците на горните дихателни пътища, конюнктивата на очите, главоболие, виене на свят, болки в стомаха.

Асфалтът представлява смолообразен продукт, състоящ се от полициклични въглеводороди със съдържание на азот, сяра и кислород. При професионална експозиция, попаднали в организма на човека, асфалтовите пари могат да предизвикат белодробно възпаление с метоплазия на епитела. Има единични съобщения за развитие на плоскоклетъчен рак на кожата при хроничен дермален контакт с асфалт.

Физическо натоварване

Трудът в пътното строителство е в голяма степен механизирован. Едновременно с това, 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.

Преценка на възможностите за комбинирано, комплексно, кумулативно и отдалечено действие на установените фактори

Продължителното комбинирано въздействие на праха и токсичните химически вещества дразнят лигавиците и могат да доведат до развитието на заболявания на дихателната система – хронични възпаления на горните дихателни пътища (ринити, бронхити) и заболявания на белите дробове (пневмосклерози, бронхиектазии).

Наред с комбинираното действие на токсични вещества има и данни за комплексно действие – например, съчетаване на шум и експозиция с тежки метали (олово). Тук се касае за адитивно действие, т.е. сумиране на ефекта. В този случай има по-висок риск от здравни отклонения за постоянно пътуващите шофьори, независимо от ниските концентрации на химически замърсители и шум.

Характеристика на експозицията

Експозицията (директно и индиректна) може да се осъществи едновременно по няколко пътя – основно чрез въздуха и водата

Директна експозиция е налице когато замърсителите на околната среда достигнат човешкия организъм, проникнат в него и участват в метаболизма на биологичните му среди.

При работниците по изграждането на обектите на ИП експозицията също е директна, но ще има периодичен характер както по времетраене, така и по интензитет.

Оценката на емисиите от пътните строителни машини може да се направи по ЕМЕП/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook, Third Edition, B810 (Other mobile sources and machinery), 2003. За единица работна машина, данните за емисиите и

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

съответните концентрации в отработените газове изхвърляни във въздуха са представени в таблица IV.1.1.1-2.

Таблица IV.1.1.1-2

Емисии по време на строителството за 1 час работа на техниката

| Вид на строителната техника | Емисии [kg] | | | | | | |
|----------------------------------|---|------------------|-----------------|------|-------|------|-----------------|
| | NOx | N ₂ O | CH ₄ | CO | NMVOС | Прах | NH ₃ |
| Булдозер (250kW) | 3,60 | 0,09 | 0,01 | 0,75 | 0,33 | 0,28 | 0,0005 |
| Тежкотоварен камион (100kW) | 1,44 | 0,04 | 0,01 | 0,30 | 0,13 | 0,11 | 0,0002 |
| Валяк (100kW) | 1,44 | 0,04 | 0,01 | 0,30 | 0,13 | 0,11 | 0,0002 |
| Асфалторазстилаща машина (150kW) | 2,16 | 0,05 | 0,01 | 0,43 | 0,19 | 0,16 | 0,0003 |
| | Концентрации в отработените газове [mg/m ³] | | | | | | |
| Булдозер (250kW) | 6369 | 155 | 22,1 | 1327 | 575 | 487 | 0,885 |
| Тежкотоварен камион (100kW) | 2548 | 62 | 8,8 | 531 | 230 | 195 | 0,354 |
| Валяк (100kW) | 2548 | 62 | 8,8 | 531 | 230 | 195 | 0,354 |
| Асфалторазстилаща машина (150kW) | 3822 | 93 | 13,3 | 768 | 338 | 278 | 0,531 |

Емисии на прах от строителните дейности. На този етап е трудно да се даде точна количествена оценка на замърсяването с прах от строителната дейност. В случая ще се засегне територията около пътното трасе на обектите на ИП и прилежащите им територии. Праховата експозиция (при ПДК 10 mg/m³ за общ прах) е под ПДК, но в зависимост от съдържанието на свободен силициев двуокис или други примеси води до професионално обусловени увреждания във времето след 4-8 години работа в съответната среда.

Източниците на неорганизираните емисии са:

- изгорели газове от ДВГ на машините свързани със строителството и транспорта по пътя;
- прах при строителството и експлоатацията на пътя;
- шумово замърсяване от транспортните средства;
- асфалтови изпарения при строителството на пътя.

Предвид малкия размер на обектите на инвестиционното предложение действието на тези емисии ще бъде локално (с малък териториален обхват) и краткосрочно.

1.1.2. Здравно състояние на засегнатото население – както споменахме в началото предвид отдалечеността на терена от най-близките населени места - с.Плодовитово, с. Оризово и с. Черна гора (от 1,6 km до 1,875 km) при строителството и експлоатацията на пътните възли „Плодовитово“, „Оризово“ и отсечката от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 не се очаква влошаване на здравния статус на населението.

1.1.3. Оценка на здравния риск, мерки за здравна защита и управление на риска.

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на строителните работници.

Могат да се изброят следните основни изисквания за безопасни условия на труд:

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

- При строителството да бъдат изпълнени препоръките за намаляване на праховите емисии (оросяване на пътното легло, организиране на работата и др.).
- С антифони да бъдат снабдени кранистите, багеристите и булдозеристите.
- При работа с къртачни машини да се използват антивибрационни ръкавици.
- През студените периоди да се вземат мерки ръцете и краката да бъдат сухи и топли.
- През горещите летни дни в кабините на багерите и булдозерите да има поставени вентилатори.
- Работниците да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло.
- По време на ритмичната работа (когато няма дълги периоди на изчакване например) се препоръчват две регламентирани почивки освен обедната. Почивките да се ползват едновременно от всички работници, да бъдат по характер пасивни, отпускращи. По време на почивки през горещите дни е препоръчително да се приемат разхладителни напитки и леки закуски. През студения период почивките да се прекарват в отоплено помещение и да се приемат топли напитки.

В Таблица IV.1.1.3-1 са систематизирани рисковите фактори с неблагоприятно въздействие върху здравето на работещите, ангажирани със строителство на п.в. „Плодовитово“, „Оризovo“ и отсечката от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000.

Таблица IV.1.1.3-1

Рискови фактори с неблагоприятно въздействие

| Вид рисков фактор | Условия за вредно въздействие | Препоръки за намаление на здравния риск |
|---|--|---|
| Почвен прах. Прах от строителни отпадъци. | Сухо и ветровито време. | Употреба на лични предпазни средства. Технически мерки (оросяване). |
| Газови емисии от ауспухни газове. | Работа на празен ход на строителни машини и автосамосвали. | Зареждане с висококачествени горива, контрол на емисиите, технически изправни МПС. Забрана работата на празен ход на техниката. |
| Замърсяване на средата със смазочни моторни масла. | Технически неизправни МПС, неправилна смяна на масла. | Извършване на смяната на масла според изискванията. Правилно съхраняване на отпадъчните масла като опасни отпадъци. |
| Асфалт, битум, мазут, токсични вещества. | Отсъствие на информация за безопасна работа. | Употреба на лични предпазни средства. |
| Наднормени шумови нива около 86-90 dB(A). | Работа с тежки машини и автосамосвали. | Работа с добре поддържани машини и автосамосвали. Антифони. |
| Прегряващ или преохладящ микроклимат. | Работа на открито. | Осигурява се подходящо облекло, ботуши, обувки, шапки, ръкавици. |
| Тежко физическо натоварване. Принудителна работна поза. | Вдигане на тежести. Ръчна дейност. | Осигуряват се подходящи почивки. Употреба на корсети. |
| Психо-сензорно натоварване. Висока отговорност. | Трудни за строителство участъци от пътното трасе. | Да се работи под ръководството на квалифицирани специалисти. |
| Възможни трудови злополуки. | Падания, повърхностни наранявания и травми, изгаряния. | Провежда се персонален инструктаж. Използване на лични предпазни средства. |

Във връзка с потенциалните здравни рискове по отношение на общите вибрации и шум над пределно допустимите нива е необходимо спазването на всички изисквания на здравната профилактика, а именно:

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

- Спазване на техническите характеристики за общи вибрации на булдозерите и тежкотоварните автомобили;
- Спазване на физиологичните режими на труд и почивка (Наредба № 15/1999 г. на МЗ);
- Сменния цикъл на работа предполага определена здравна промоция и физиологични режими на труд и почивка за работещите на обекта (Наредба № 16/1999 г. на МЗ);

Необходимо е вземането на всички необходими мерки за обезопасяване труда на работещите посредством информирание чрез:

- инструкции за боравене с необходимите машини и съоръжения;
- инструкции при противопожарна охрана;
- инструкции за работа при изкопи;
- инструкции при строеж на подпорни стени;
- инструкции при работа с асфалт и хидроизолации.

В заключение считаме, че инвестиционното предложение за довършване на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и доизграждане на отсечката от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 от здравно-хигиенен аспект е екологосъобразно, с визия за просперирането на региона.

Може да се направи извода, че при спазване на всички споменати по-горе препоръки, инвестиционното предложение може да се реализира без да застраши здравното състояние на пътните работници в краткосрочен и дългосрочен план, както и на населението от близките населени места – селата Плодовитово, Оризово и Черна гора.

1.1.4. Възможните по-важни въздействия на обекта са:

А) Върху строителните работници и строителния надзор

- експозиция на прахови емисии – от изкопно-насипни работи, транспортиране на дисперсни материали (почви, инертни материали, строителни отпадъци); очаква се те да бъдат поднормени, епизодични и овладяни с оросяване на терена;

- експозиция на газови емисии (от двигателите на работната техника) – очаква се те да са минимални и предвид откритостта на терена да се разсейват бързо;

- наднормени шумови нива при работа на тежката техника – намаляването на шума ще се постигне ефективно с употреба на лични предпазни средства и модерна строителна техника;

- прегряващ или преохлаждащ климат при работа на открито – въздействието му се неутрализира чрез снабдяване на работещите със сезонни работни облекла.

1.2. Атмосферен въздух и атмосфера

Районът на инвестиционното предложение в климатично отношение попада в преходно-континенталната подобласт на Европейската континентална климатична област. Климатичните условия се определят от интензивността на радиационния поток. В годишен разрез слънцето се издига от 24° през декември до 70° през юни, което обезпечава активна слънчева радиация в продължение на девет месеца.

Температурата на въздуха е типична за преходно-континенталната климатична подобласт. Средногодишната температура измерена в ст. Чирпан е 12,0°C.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

Средномесечните максимални температури са през юли (23,4°C), а минималните – през януари (-0,8 °C). Средномесечните стойности на температурата за станция Чирпан са отразени в табл. IV.1.2 - 1:

Таблица IV.1.2 – 1

| Средномесечни температури на въздуха (t °C) за станция Чирпан | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|--------|
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Ср.год |
| -0,8 | 1,8 | 5,7 | 11,9 | 16,8 | 20,5 | 23,4 | 23,2 | 19,0 | 13,0 | 7,5 | 2,0 | 12,0 |

Разпределението на средногодишната температура по сезони е както следва: зима 1,0, пролет 11,4, лято 22,4 и есен 13,1 °C.

Средномесечните и годишни температури на почвата имат отношение към фазата на строителство и за станция Чирпан те варират от 1°C (януари) до 26 °C (август). Температурите са за почвена дълбочина 2 cm). Данните сочат, че през зимния сезон строителството няма да бъде възпрепятствано от този климатичен фактор.

Вятърът и неговият режим се характеризират с доминиращи източна посока със средна скорост 2,5÷3,7 m/s и североизточна посока със средна скорост 3,5÷4,7 m/s. Разсейването на ЕВВ зависи главно от скоростта на вятъра и релефа. При тези скорости от над 3 m/s разсейването ще е много добро и опасност от задържане на замърсители в приземния слой на атмосферата – минимално.

По-високата скорост на вятъра е предпоставка за повишени прахови емисии в атмосферния въздух, който е работна среда за строителите на обектите на ИП. Тук е задължително при ветровито време да се предприемат оросявания на терените и на складираните по-фонодисперсни материали.

Мъглите са често явление. Средно годишно в 44,2 дни от годината времето е с мъгла.

Валежите се характеризират със средногодишната сума 597 mm. Средномесечната и годишна стойност на валежите са поместени в табл. IV.1.2 – 2:

Таблица IV.1.2 – 2

| Средномесечни валежи (mm) за станция Чирпан | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-----|----|----|----|-----|------|----|----|----|-----|--------------|
| I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | IX | X | XI | XII | Год. сума,mm |
| 50 | 39 | 37 | 47 | 66 | 76 | 53 | 45 | 32 | 44 | 54 | 54 | 597 |

Разпределението на средногодишната сума на валежите по сезони е както следва: зима 143, пролет 151, лято 173 и есен 130 mm.

Количеството на валежите и видът им има пряко отношение при оразмеряването на отводнителната система на пътните възли и отсечката от АМ «Марица». Количествата на снеговалежите е свързано пряко с предотвратяване на очаквани снегонавявания и прилагането на адекватни мерки за осигуряване безопасност на движението.

Скоростта, посоката и честотата на вятъра имат пряко отношение както към удобството и сигурността при пътуване, така и към разпространяването на вредни емисии, снегонавяване и зимно поддържане на обектите на инвестиционното предложение.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

1.3. Води

1.3.1. Повърхностни води

В близост до местата на пътните възли „Плодовитово“, „Оризovo“ и отсечката от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 няма повърхностни води – реки и техни притоци. Защитената зона BG0000443 „Река Омуровска“ отстои на 1,325 km от п.в. „Плодовитово“ и на около 450 m от п.в. „Оризovo“.

В този смисъл строежът на пътните възли и отсечката на АМ „Марица“ не застрашава чистотата на близките повърхностни течения.

Отводняването е решено по следния начин:

За п.в. „Плодовитово“ – с два водостока Ф 100 и едно напречно отводняване Ф50, като водите се отвеждат от пътната настилка и затворените площи извън новите пътни връзки.

За п.в. „Оризovo“

- за посока „Свиленград – Бургас“ са проектирани 2 водостока Ф100, след което водите се извеждат чрез вече изградените водостоци на съществуващите пътни връзки;

- за посока „Бургас – Свиленград“ – са проектирани 3 водостока Ф100 и два облицовани канала, които извеждат водите към съществуващия водосток Ф150 при km170+100 от АМ „Тракия“, а оттам – към съществуващото дере.

- за участъка от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 няма предвидени отводнителни съоръжения.

Необходимо да се уточни в работния проект къде ще се заустват всички канавки от съоръженията. Не трябва да се допуска наводняване, преовлажняване и замърсяване на прилежащите на пътните възли терени от уловените от пътното платно дъждовни води.

Необходимо е да се предвиди проектиране на постоянните депа с изкопна маса и изграждане на берми около същите.

Не се предвижда ситуиране на паркинги за механизацията и места за зареждане с гориво и поддръжка на техниката в близост до работните площадки.

Съхраняване на изкопните маси във временни депа и оползотворяването им за рекултивационни мероприятия ще става при получаване на съответни разрешителни от община Братя Даскалови и съгласуването им с РИОСВ – Стара Загора.

Съхраняването на строителните отпадъци (земя, остатъци от бетон и др.) ще става на определените места. По време на строителството ще се предвиди редовно почистване, събиране и извозване към съответните депа за съхранение, преработка или неутрализиране;

Необходимо е осигуряване на контейнери за битови отпадъци от строителното селище (ако се предвижда такова) и организиране депонирането на отпадъците при съответните разрешителни;

Необходимо е осъществяване на контрол върху работещите, за да не се допуска изхвърляне на различни отпадъци в суходолия в близост до терена на инвестиционното предложение. Изпълнителят да се задължи да извършва почистване и да бъде санкциониран по съответния законен ред, ако не спазва изискванията;

1.3.2. Подземни води

Според хидрогеоложкото райониране на България инвестиционното предложение попада в Пловдивския подрайон на Южнобългарския артезиански басейн в Междинната област. Хидрогеоложките условия се характеризират с порови подземни

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000*

води, които формират подземно водно тяло „Порови води в Неоген-Кватернер – Пазарджик-Пловдивския район“ с код BG3G00000NQ018, което представлява напорен слоест водоносен комплекс в Ахматовската свита в неогена. Водоносният колектор включва фациално неиздържани в хоризонтално и вертикално направление водоносни пластовете и прослойки от разнорънети пясъци и чакъли, залягащи в сред пясъчници, алевролити и глини. Подхранването на комплекса е от инфилтрация на атмосферни валежи, повърхностни води от речно-овражната мрежа и от пукнатинни и карстови води. Движението на подземните води е от север на юг към р. Марица. Дренирането им е в нея и притоците ѝ, чрез извори в обсега на афлориментите на Ахматовската свита, чрез водовземни системи и чрез отгоре лежащите кватернерни образувания на р. Марица и нейните притоци, с които формира общ подземен воден обект южно от инвестиционното предложение. Филтрационните свойства на водоносните колектори в комплекса се вписват в широк диапазон и се изразяват със средна проводимост от порядъка на $300\div 400 \text{ m}^2/\text{d}$ и среден коефициент на филтрация 75 n/d . По химически състав водата е хидрокарбонатно-сулфатно-калциево-магнезиева с минерализация $400\div 800 \text{ mg/l}$.

Изложените конкретни обстоятелства за хидрогеоложката обстановка (значителна дебелина на практически водоупорни глини над нивото на подземното водно тяло, характеризиращи се с много ниска скорост на вертикален пренос на замърсители) изключват негативно въздействие върху качествено състояние на подземните води по време на строителството и експлоатацията на обекта и при аварийни разливи на нефтопродукти и други опасни вещества и материали при пътно-транспортни произшествия. Не се очаква въздействие и върху количествено състояние на подземните води, тъй като не се предвижда водоснабдяване от собствен водоизточник от подземни води и постъпване на такива в строителните изкопи на трите обекта.

1.4.Земни недра

Горнотракийската депресия, където се намира третираното инвестиционно предложение, е изпълнена с неогенски седименти и кватернерни образувания.

Неогенът е представен само от Ахматовската свита, която включва разнообразни материали с обща дебелина от $49\div 67 \text{ m}$ до 369 m : пясъци, чакъли, глини, пясъчници, брекчоконгломерати, алевролити и въглефицирани дървесни фрагменти от лигнитен тип. Непосредствената геоложка основа на обекта е изградена от пясъчливи и варовити глини с дебелина над 10 m .

Кватернерните образувания в регионален аспект образуват една алувиално-пролувиална пясъчливо-чакълеста задруга от пясъци, чакъли и пясъчливи глин, но в обхвата на обекта са представени само от глини с дебелина до $1,30 \text{ m}$ и хумусен слой с дебелина до $0,30 \text{ m}$.

В площта на инвестиционното предложение и около него не са проучвани и няма утвърдени запаси на подземни природни богатства. Няма и идентифицирани минерални индивиди и агрегати.

Предвижданото доизграждане на п.в. „Плодовитово“, п.в.„Оризovo“ и за участъка от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 ще се изрази в механично нарушаване на геоложката среда при изпълнените на изкопните и насипно-уплътнителни работи и съпътстващите ги дейности по време на строителството.

Освен от механично нарушаване геоложката среда потенциално е застрашена и от замърсяването ѝ със битови и строителни отпадъци, разливи на нефтени продукти от

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

транспортната и строителната механизация, при аварийни, кризисни ситуации и залпови замърсявания.

1.5. Земи и почви

В района на инвестиционното предложение почвите са черноземни смолници и разположени на повърхността черни прахови глини с мощност от 0,8 m до 1,2 m, които са неподходящи за основа на насип. Предвижда се отнемането им на дълбочина 1 m и замяна със скален материал от група А-1-а, фракция 300 съгласно ТС.

Предвидените терени за строителни площадки са малки и са в обсега на пътните възли и сервитута на АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000.

Съгласно Протокол за достъп до обществена информация № 102 / 10.12.2014 г. на ИАОС (приложение 13) и данните към него (приложение 14) „на територията на селата Плодовитово и Оризово няма разположени пунктове за мониторинг на почви. Най-близкият разположен пункт за мониторинг на почвеното състояние от тези две населени места е село Опълченец.“ Представените данни за периода 2010 г. – 2014 г. за с. Опълченец, което се намира непосредствено до АМ „Тракия“ сочат, че не се наблюдава превишение на елементите (тежки метали, металоиди и устойчиви органични замърсители, в т.ч. пестициди, полихлорирани бифенили и полиароматни въглеводороди” .

Строителят трябва да съгласува депонирането на неподходящите за обратно влагане в насипи земни материали с община Братя Даскалови и РИОСВ – Стара Загора. Изборът на терен за депо и/или начинът за друго подходящо оползотворяване трябва да се предвидят преди започване на строителните дейности.

1.6. Растителен, животински свят и защитени територии

1.6.1. Растителен свят

Според биогеографското райониране на Европа, територията, засегната от изграждането п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 изцяло попадат в т. н. „Континентален биогеографски район“ (ЕТС, 2002).

Районът на инвестиционното предложение попада в Горно Тракийския флористичен район (Кожухаров и кол., 1981 г. и лежи изцяло в Горнотракийската низина (Йорданова, Дончев, 1997). Поради древното (преди повече от 2000 г.) усвояване на тези площи, първоначално чрез обезлесяването им, а в последствие чрез агрикултурното им модифициране, днес биологичното разнообразие в тях е силно намалено. Антропогенните изменения са довели до загубата на основни местообитания за цели екологични групи представители на локалната фауна и флора.

Като цяло районът (с изкл. на крайречните участъци) се характеризира с влошено биологично разнообразие и почти повсеместно доминиране на агроландшафтите с обработваеми земеделски площи.

Земите са земеделски, ежегодно засяване предимно със зърнени култури. Растителната покривка (основно тревисто-храстова) ще бъде засегната в минимална степен поради малката площ на обектите. Тя е представена от: селскостопански площи на мястото на гори от цер (*Quercus cerris*) и виргилиев дъб (*Quercus virgiliana*), често с примес от дръжкоцветен дъб (*Quercus pedunculiflora*); Ксеротремни тревни формации с преобладаване на белизма (*Dichantia ischimi*), луковична ливадина (*Poeta bulbosae*),

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

садина (*Chrysopogoneta grylli*) и ефемери (*Ephemereta*); Селскостопански площи на мястото на гори от полски бряст (*Ulmus minor*), полски ясен (*Fraxinus oxycarpa*), дръжкоцветен дъб (*Quercus pedunculiflora*) и др.; Смесени гори от цер (*Quercus cerris*), благун (*Quercus frainetto*) и средиземноморски елементи и Смесени гори от граница (*Quercus pubescens*), благун (*Quercus frainetto*) и виргилиев дъб (*Quercus virgiliana*).

На мястото на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 не са констатирани локалитети на редки и застрашени видове висши растения. Наоколо повсеместно преобладават синантропна и рудерална растителност.

1.6.2. Животински свят

Според биогеографското райониране на Европа територията, засегната от изграждането на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 попадат в т. н. „Континентален биогеографски район“ (ЕТС, 2002), характеризиращ се с умерено биологично разнообразие. Като цяло, фауната се отнася към палеарктичния тип и включва и видове със субсредиземноморско разпространение. Много малък е делът на неповлияните от антропогенните въздействия територии, поради което в района доминират агроландшафтите с формираните от човека в тях агроценози. Според Попов и Кумански (1996) в района е представен главно субсредиземноморският зоогеографски елемент.

Конкретно за района на инвестиционното предложение могат да се открият следните представители на животинския свят:

Клас Земноводни (Amphibia)

От земноводните в защитените зони от Натура 2000 са разпространени най-малко 13 вида (Gasc et al., 1997; Бешков, Нанев, 2002): дъждовник *Salamandra salamandra*, голям гребенест тритон *Triturus cristatus*, малък гребенест тритон *Triturus vulgaris*, жълтокоремна бумка *Bombina variegata*, червенокоремна бумка *Bombina bombina*, балканска (сирийска) чесновница *Pelobates syriacus*, кафява крастава жаба *Bufo bufo*, зелена крастава жаба *B. viridis*, жаба дървесница *Hyla arborea*, планинска жаба *Rana temporaria*, горска жаба *Rana dalmatina*, гръцка жаба *Rana graeca*, и голяма водна жаба *R. ridibundus*. От този състав няма видове от Червената книга на България (Ботев, Пешев, 1985). От изброените видове 1, балканската чесновница, е включен в Червената книга на България (Ботев, Пешев, 1985). В приложение 2 на Закона за биологичното разнообразие са включени 3 вида – гребенестия тритон, червенокоремната и жълтокоремната бумка. С изключение на 3 вида (планинска жаба, горска жаба и голяма водна жаба), всички видове земноводни, изброени по-горе са обект на строга защита съгласно приложение 3 на Закона за биологичното разнообразие.

Клас Влечуги (Reptilia)

От влечугите в зоната са разпространени най-малко 20 вида (Gasc et al., 1997; Бешков, Нанев, 2002, Цанков, 2007): обикновена блатна костенурка *Emys orbicularis*, шипобедрена сухоземна костенурка *Testudo graeca*, шипоопашата сухоземна костенурка *T. hermanni*, Слепок *Anguis fragilis*, балкански гекон (нощен гушер) *Cyrtodactylus kotschy*, ивичест гушер *Lacerta trilineata*, ливаден гушер *Lacerta agilis*, зелен гушер *L. viridis*, живороден гушер *Lacerta vivipara*, стenen гушер *P. muralis*, кримски гушер *P. taurica*, смок-стрелец (синурник) *Dolichophis caspius*, стрелушка

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

(тънък стрелец) *Coluber najadum*, медянка *Conella austriaca*, смок-мишкар *Elaphe longissima*, пъстър/ивичест смок *Elaphe quatuorlineata*, жълтоуха водна змия *Natrix natrix*, сива (дългоглава) водна змия *N. tessellata*, пепелянка *Vipera ammodytes* и усойницата *Vipera berus*. Шест вида са включени в Червената книга на България (Ботев, Пешев, 1985) - каспийска блатна костенурка, змиегущер, змия червейница, пъстър/ивичест смок, смок мишкар и аспид (каменарка). В приложение 2 на Закона за биологичното разнообразие са включени трите вида костенурки и пъстрия смок. С изключение на 2 вида змии (жълтоуха водна змия и усойницата), всички видове влечуги, изброени по-горе са обект на строга защита съгласно приложение 3 на Закона за биологичното разнообразие.

Бозайници (Mammalia)

От бозайниците са разпространени най-малко 45 вида: източноевропейски таралеж *Erinaceus concolor*, къртица *Talpa europaea*, малка водна земеровка *Neomys anomalus*, голяма (белокоремна) белозъбка *Crocidura leucodon*, малка белозъбка *Crocidura suaveolens*, етруска земеровка *Suncus etruscus*, голям подковонос *Rhinolophus ferrumequinum*, малък подковонос *Rh. hipposideros*, южен подковонос *Rh. euryale*, голям нощник *Myotis myotis*, остроух нощник *Myotis blythii*, мустакат нощник *M. mystacinus*, дългопръст нощник *M. capaccinii*, ръждив (обикновен) вечерник *Nyctalus noctula*, прилепче на Натузий *Pipistrellus nathusii*, див заек *Lepus capensis*, катерица *Sciurus vulgaris*, лалугер *Spermophilus citellus*, горски сънливец *Dryomys nitedula*, обикновен сънливец *Glis glis*, оризишна мишка *Micromys minutus*, полска мишка *Apodemus agrarius*, обикновена горска мишка *Sylvaemus sylvaticus*, жълтогърла горска мишка *Sylvaemus flavicollis*, черен плъх *Rattus rattus*, сив плъх *Rattus norvegicus*, домашна мишка *Mus musculus*, източносредиземноморска домашна мишка *Mus macedonicus*, сив хомяк *Cricetulus migratorius*, воден плъх *Arvicola terrestris*, обикновена полевка *Microtus arvalis*, белозъбо сляпо куче *Nannospalax leucodon*, нутрия *Myocastor coypus*, вълк *Canis lupus*, чакал *Canis aureus*, лисица *Vulpes vulpes*, язовец *Meles meles*, видра *Lutra lutra*, невестулка *Mustela nivalis*, черен пор *Mustela putorius*, пъстър пор *Vormela peregusna*, бялка *Martes foina*, дива котка *Felis silvestris*, дива свиня *Sus scrofa* и сърна *Capreolus capreolus*. От тях 4 вида (дългопръст нощник, вълк, пъстър пор и видра) са включени в Червената книга на България (Ботев, Пешев, 1985). В приложение 2 на Закона за биологичното разнообразие са включени 9 вида от изброените по-горе бозайници, а в приложение 3 – 16 вида.

Поради липса на детайлно картиране на разпространението на застрашените видове земноводни, влечуги и бозайници в района, се прилага принципа на предпазливостта.

1.6.3.Защитени територии

Съгласно писмо изх. № ОВОС-61/05.09.2014 г. на МОСВ (приложение 2) „предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположената защитена зона BG0000443 "Река Омуровска" за опазване на природните местообитания и на видовете от дивата флора и фауна, отстои на повече от 450 m от обектите, предмет на инвестиционното предложение”.

Речната долина на р. Омуровска пресича земеделски земи в равнинната част, основно градини за отглеждане на зеленчуци. Долината е обрасла с тръстика, върби и тополи. Река Омуровска е ляв приток на р. Марица с обща дължина 57,5 km. Използва

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

се за напояване, някои части на реката пресъхват всяка година, но под речната корито има водно течение. По долното си течение реката е обрасла с малко растителност, която на някои места е изсечена.

Не се очаква защитена зона BG0000443 "Река Омуровска" да бъде засегната от строителството и експлоатацията на п.в. "Плодовитово", п.в. "Оризово" и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000.

1.7. Ландшафт

Инвестиционното предложение се намира в локален комуникационен ландшафт с равнинен терен и почвено покритие от чернозем-смолници и разположените на повърхността черни прахови глини. Земите са обработваеми, земеделски. Районът е с висока степен на антропогензация, изразяваща се неизменно в посока на ликвидация на естествените ливадно-степни и лесо-ливадно-степни ландшафти и заменянето им основно с агроландшафти.

Реализацията на инвестиционното предложение няма да промени съществуващия ландшафт. Модерните съоръжения ще се впишат безпроблемно в съществуващия ландшафт и при изпълнение на предвидените рекултивационни дейности ще обновят визията на тази част от района.

1.8. Културно наследство

В този участък досега не са открити паметници на културно-историческото ни наследство. Независимо от това, в предварителните инструктажи за работа строителите трябва да бъдат предупредени при натъкване на такава находка да преустановят работния процес и ръководството на строежа да се свърже с най-близките Регионални исторически музеи (гр. Стара загора, Чирпан), от където да бъде изпратен на място археолог-специалист, който да ръководи по-нататъшни действия.

1.9. Отпадъци

Очакваните количества на генерираните отпадъци при изграждането на п.в. "Плодовитово", п.в. "Оризово" и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 и при тяхната експлоатация са дадени таблица IV.1.9 – 1.

Таблица IV.1.9 – 1
Очаквани количества на генерираните отпадъци (m³/y)
при строителството и експлоатацията

| № | Вид на отпадъка | Дименсия | Код на отпадъка | Количества на отпадъците при: | |
|------|---|----------------|-----------------|-------------------------------|--------------|
| | | | | строителство | експлоатация |
| 1 | 2 | | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Неопасни отпадъци | | | | |
| 1.1. | Смесени битови отпадъци | m ³ | 200301 | 6 | - |
| 1.2. | Отпадъци от почистване на пътното платно | | 200303 | - | 3 |
| 1.3. | Изкопни земни маси – негодни за насип (m ³) | | | | |
| | П.в.Плодовитово" (I / II в-т) | m ³ | 170506 | 3483 / 5356 | - |
| | П.в."Оризово" (I / II в-т) | m ³ | | | |
| 2. | Строителни отпадъци | m ³ | | | |
| | П.в.Плодовитово" | m ³ | 170904 | ≈ 200 / ≈ 300 | - |
| | П.в."Оризово" | m ³ | | | |

Видно от горната таблица при **I-ви вариант** на двата пътни възела количествата на неподходящите земни маси са значително по-малко от тези по II-ри вариант.

Смесените битови отпадъци се формират от жизнената дейност на работниците. Предвижда се те да се събират в 2 кофи "Мева" с обем 1,1 m³, които ще бъдат поставени на промишлената площадка и периодично могат да се извозват до близко депо (напр. на гр. Чирпан) със собствен транспорт при съответното разрешение от Община Чирпан. Отпадъците при експлоатацията, които основно се формират при почистване на пътното платно, ще се събират от специализираната пътна служба. Тези отпадъци не са с класификация "опасни".

В годишните количества на генерираните отпадъци не са включени такива, формирани при аварийни, кризисни ситуации и залпови замърсявания на пътното платно. Количеството и видът на тези отпадъци не могат да се прогнозираат. В плана за действия при аварийни, кризисни ситуации и залпови замърсявания ще се предвидят мерки за техното предотвратяване или преодоляване.

На строителните площадки няма да има сервизно обслужване на използваните МПС и строителна техника и поради това не се очаква генериране на отработени моторни масла, накладки, филтри и др. На територията на строителните площадки не се предвижда изграждане на складове за гориво-смазочни материали. Ще се извършват евентуално дребни поправки и ремонти на използваната техника.

Генерираните строителни отпадъци при изграждането на обектите на инвестиционното предложение ще бъдат събирани и периодично, със собствен транспорт, ще бъдат извозвани на определено депо за строителни отпадъци при съответното разрешение. След завършване изграждането на пътните възли и отсечката от АМ „Марица“ да се обърне сериозно внимание за почистване на строителните площадки от отпадъци с цел опазване чистотата на района.

Във връзка с намаляване въздействието върху околната и жизнената среда в района е необходимо да се предвиди:

- разработване на план за управление на отпадъците при изграждането и експлоатацията на пътните възли и отсечката от АМ „Марица“;
- създаване на вътрешен ред по събирането, извозването и третирането на генерираните отпадъци, особено при изграждането на съоръженията;
- разработване на план за действия при аварийни, кризисни ситуации и залпови замърсявания с мерки за тяхното преодоляване или предотвратяване;
- упражняване на непрекъснат контрол на ръководството на строителната организация за дейността по генерираните отпадъци.

При спазване на нормативните изисквания при строителството и експлоатацията п.в. "Плодовитово", п.в. "Оризово" и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 не се очаква влошаване на екологичното и естетическото състояние в района.

1.10. Шум

По време на строителството трябва да се има предвид, че източник на шум в околната среда ще бъде традиционно използваната строителна техника. Нивата на шума, излъчван от основните машини са:

- Багер – 80 dBA
- Булдозер – 97 – 105 dBA
- Валяк – 87 dBA
- Тежкотоварни автомобили – 85 – 92 dBA и други.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово", п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица" от km 4+660 до km 5+000

Строителната техника (с изключение на обслужващия транспорт) ще бъде съсредоточена в съответния участък от изгражданите обекти на ИП. В определени периоди от време, в близост до работещите машини може да се очаква еквивалентно ниво на шума около 90 dBA. Строителите, изложени на наднормени шумови нива, трябва да бъдат снабдени с лични шумозащитни предпазни средства (антифони).

Обслужващият автомобилен транспорт за доставка на необходимите материали ще се придвижва по определени и съгласувани с общините маршрути. За предпочитане са обходните пътища на населените места. Скоростта на движение през населени места трябва да бъде 30 km/h. Строителната дейност да се извършва през дневния период.

Както отбелязахме в т.1.1.2."Здравно състояние на засегнатото население" – предвид отдалечеността от най-близките населени места при експлоатацията на пътните съоръжения не се очаква влошаване на здравния статус на населението.

За п.в. „Плодовитово" отдалечеността от населени места е: 2 km от с. Плодовитово, на 2,6 km от с. Черна гора, на 2,6 km от с. Оризово.

За п.в."Оризovo" най-близкото населено място е с. Черна гора – на 1,625 km от съоръжението.

Обектите на инвестиционното предложение не са в близост до населени места, поради което не се налага шумозащита на населението по време на експлоатацията им.

1.11. Опасни вещества

Според закона за защита от вредното действие на химичните вещества и препарати (ДВ бр. 10/2000 г., изм. ДВ. бр.110 от 30 Декември 2008 г.), както и Наредбата за реда и начина за класифициране, опаковане и етикетиране на химични вещества и смеси, (2005 г. изм. и доп. ДВ бр.84/2013 г.), химичните вещества и препарати са класифицирани като опасни, ако е доказано, че притежават поне едно от долуизброените свойства: експлозивни, оксидиращи, запалими (изключително запалими, силно запалими и запалими), токсични (силно токсични и токсични), вредни, корозионни, дразнещи, сенсibiliзиращи, канцерогенни, токсични за репродукцията, мутагенни, опасни за околната среда.

В таблица IV.1.11 – 1 е представен списък на опасни вещества, които ще се използват при строежа и експлоатацията на обектите на ИП.

Таблица IV.1.11 – 1

Опасни вещества и препарати представляващи риск за здравето и околната среда по време на строителството на п.в."Плодовитово", п.в."Оризovo" и АМ „Марица" в участъка от km 4+660 до km 5+000

| Наименование, Химичен състав | Източник | Опасност за здравето и околната среда |
|---|---|--|
| Дизелово гориво – нефтени въглеводороди и добавки | Строителна техника и транспорт – булдозери, багери, мобилни компресори, самосвали, бордови коли и др. | Вредно. Запалимо. Дразнител. Алерген. Човек – дихателни, кожни, алергични увреждания; Околна среда – опасно. |
| Моторни и машинни смазочни масла (РАН*, РСВ*) | Строителна техника и транспорт – булдозери, багери, мобилни компресори, самосвали, бордови коли и др. | Вредни. Запалими. Дразнител. Алергени. Човек – кожни, алергични болести; отдалечени ефекти; Околна среда – опасни. |
| Въглеродни, азотни и серни оксиди, летливи органични вещества, РАН*, метални аерозоли, фини прахови частици | Изгорели газове от използваната техника | Дразнител. Вредни. Алергени. Човек – влошаване на дихателни и сърдечно-съдови заболявания. Околна среда – опасни. |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000
(ФПЧ)

| | | |
|---|--|--|
| Производствен прах със съдържание на свободен кристален силициев диоксид под 2% | Разкривки на почвени слоеве, трошачни инсталации за различни фракции на пътната настилка; товаро-разтоварни работи с насипни инертни материали; работа в сухо и ветровито време. | Дразнител. Човек – по-висока честота на белодробни увреждания с отдалечено действие; при работа в контакт с тях – хронични заболявания на дихателните пътища. Околна среда – вредни за животни и растения. |
|---|--|--|

РАН* - полициклични ароматни въглеводороди

РСВ* - полихлорирани бифенили

Дизеловите горива, смазочните машинни и моторни нефтени масла са токсични, като особено опасни са продуктите от термичната деструкция в отработените машинни и моторни смазочни масла, които ги правят по-опасни. Спазването на Наредба за изискванията за третиране и транспортиране на отработени масла и отпадъчни нефтопродукти (ДВ бр.29/2011 г., изм. ДВ бр.2 / 2013 г.) е задължително.

РАН*, РСВ* се отнасят към групата на устойчивите органични замърсители на околната среда (persistent organic pollutants – POP).

Независимо от факта, че разглежданите обекти са сравнително малки съоръжения, необходими са внимание при работа с опасни вещества и инструктаж на работещите.

При нормална експлоатация на съоръженията опасните вещества няма да представляват допълнителен риск за здравето на населението, тъй като населените места са отдалечени на повече от 2 km от съоръженията

При аварии с транспортирани опасни вещества въздействията върху околната среда ще бъдат значими, което налага вземане на бързи и адекватни мерки за тяхното ликвидиране. В този случай опасните вещества ще бъдат третирани като опасни отпадъци, за които е необходимо задължително спазването на наредба за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци (ДВ бр. 29/99 г.).

Превенцията на аварията е: издържан технически и работен проект, добро изпълнение на проекта, добро поддържане на съоръженията по време на експлоатация при различни метеорологични условия и непрекъснат строг контрол за спазване правилата на движение.

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

П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 не преминават през, и са достатъчно отдалечени, от територии на Националната екологична мрежа.

Обектите представляват довършване на започнато строителство на 2 пътни възела и доизграждане на 340 m от АМ „Марица“, като за последното има решение на МОСВ. (приложение 12)

Съоръженията изискват малка площ за довършването си и практически не се развиват по нов терен, с което се намалява негативното въздействие върху околната среда. Реализацията на инвестиционното предложение не засяга уникални съобщества или местообитания на защитени видове растения и животни.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

3. Вид на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно)

Видът на въздействието върху компонентите на околната среда е показан както при изграждането, така и при експлоатацията на на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 . Видът на въздействието е показан таблично на таблица IV.3-1.

Таблица IV.3-1.

Вид на въздействието на пътните участъци върху компонентите на околната среда

| № | Компонент/ х-ка на въздействието | По време на строителството | По време на експлоатацията |
|-------------|----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1. | Атмосферен въздух | | |
| | Преки | Да | Да |
| | Непреки | Не | Не |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Да |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Не |
| | Постоянни | Не | Да |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Да |
| 2. | Води | | |
| 2.1. | Повърхностни води | | |
| | Преки | Да | Да |
| | Непреки | Не | Не |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Да |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Не |
| | Постоянни | Не | Не |
| | Временни | Да | Да |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Да |
| 2.2. | Подземни води | | |
| | Преки | Да | Не |
| | Непреки | Не | Да |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Не |
| | Постоянни | Не | Не |
| | Временни | Да | Да |
| | Положителни | Не | Не |
| | отрицателни | Да | Да |
| 3. | Геоложка среда | | |
| | Преки | Да | Не |
| | Непреки | Не | Да |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от км 4+660 до км 5+000

| | | | |
|-------------|-------------------------------------|----|----|
| | Дълготрайни | Не | Да |
| | Постоянни | Не | Да |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Не |
| 4. | Земни и почви | | |
| | Преки | Да | Не |
| | Непреки | Не | Да |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Да |
| | Постоянни | Не | Да |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Да |
| 5. | Отпадъци | | |
| | Преки | Да | Да |
| | Непреки | Не | Не |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Не | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Не |
| | Постоянни | Не | Не |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Да |
| 6. | Растителен и животински свят | | |
| 6.1. | Растителен свят | | |
| | Преки | Да | Не |
| | Непреки | Не | Да |
| | Кумулативни | Не | Да |
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Да |
| | Постоянни | Не | Да |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Да |
| 6.2. | Животински свят | | |
| | Преки | Да | Да |
| | Непреки | Не | Да |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Да |
| | Постоянни | Не | Не |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Да |
| 7. | Физични фактори | | |
| | Преки | Да | Не |
| | Непреки | Не | Не |
| | Кумулативни | Не | Не |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово”, п.в. „Оризovo” и
АМ „Марица” от km 4+660 до km 5+000

| | | | |
|-----------|--|----|----|
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Не |
| | Постоянни | Не | Да |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Не |
| | Отрицателни | Да | Да |
| 8. | Ландшафт | | |
| | Преки | Да | Не |
| | Непреки | Не | Не |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Не |
| | Постоянни | Да | Не |
| | Временни | Не | Не |
| | Положителни | Да | Да |
| | Отрицателни | Не | Не |
| 9. | Здравно-хигиенни условия на средата | | |
| | Преки | Да | Не |
| | Непреки | Не | Не |
| | Кумулативни | Не | Не |
| | Краткотрайни | Да | Не |
| | Среднотрайни | Не | Не |
| | Дълготрайни | Не | Не |
| | Постоянни | Не | Не |
| | Временни | Да | Не |
| | Положителни | Не | Да |
| | Отрицателни | Да | Не |

4. Обхват на въздействието – географски район, засегнато население, населени места (наименование, вид – град, село, курортно селище, брой жители и др.)

Въз основа на извършените обобщени анализи на състоянието на компонентите на околната среда, предвидените технологични решения за настоящото инвестиционно предложение и очакваните въздействия са определени значимостта и обхвата на очакваните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда.

Специфичността на ИП предопределя въздействието върху компонентите на околната среда и неговата значимост.

Замърсяването на въздуха в района ще бъде намалено в сравнение със сегашното състояние, тъй като състоянието на довършените пътни възли „Плодовитово”, „Оризovo” и изследваната малка пътна отсечка от АМ „Марица” в участъка от km 4+660 до km 5+000 ще бъде технически подобро (нова и изправна настилка, напречни наклони на трасето, подходящи хоризонтални криви). Замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството (предимно прахово и газово - от ЕВВ на изгорелите газове от използваната техника) не се очаква да достигне до близките населени места – селата Плодовитово, Оризово и Черна гора. За намаляване на праховите емисии по време на строителството ще бъдат взети мерки, като при сухо и ветровито време пътното легло и дисперстните материали (земни маси и инертни материали)

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризovo“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

периодично ще се оросяват; като не се допуска претоварване на превозващата техника и оттам – не се създават предпоставки за разсипването им и замърсяване на околната среда. На работниците ще се осигурят необходимите лични предпазни средства и ще се упражнява непрекъснат контрол за употребата им от ръководството на строителната организация.

По време на експлоатацията се очаква газово замърсяване, което ще бъде част от емисиите на общия трафик по АМ „Марица“ и АМ „Тракия“. Ниският трафик по път III-666 няма да е значим замърсител на приземния слой на атмосферния въздух, тъй като пътен възел „Плодовитово“ е основно с комуникационно-икономическо значение за региона.

Съгласно прогнозите в доклада за ОВОС на АМ „Марица“ за най-високия прогнозен трафик през 2025 г. до банката всички изследвани прогнозни концентрации ще бъдат под нивата на съответните санитарни норми за серен диоксид, азотен диоксид, олово (съгл. Наредба № 12, ДВ бр.58/2010 г.)

За прахово замърсяване можем да говорим само при лошо поддържана хигиена на пътното платно. Замърсяването на въздуха по време на експлоатацията на обектите на инвестиционното предложение няма да засегне жилищната среда на близките населени места – селата Плодовитово, Оризово и Черна гора.

При строителството на обектите на инвестиционното предложение не се очаква замърсяване на повърхностни води, тъй като при технологичните процеси няма да бъдат формирани производствени и битови отпадъчни води и отдалечените и без това водоприемници няма да бъдат замърсявани. Предвиденото с проекта ефективно отводняване на пътното платно чрез достатъчен брой водостоци и заустването им в близко дере също няма да доведе до значимото му замърсяване.

Съгласно писмо на БДУВ „Източнoбеломорски район с център Пловдив“ изх. № РД-11-36 / 11.03.2014 г. (приложение 10) – „за предвидените по 2 броя тръбни водостоци по I-ви и II-ри вариант на п.в. „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III-666, както и 4 броя тръбни водостоци по вариант I-ви и 3 броя тръбни водостоци по вариант II-ри на п.в. „Оризovo“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“, следва да се проведе процедура по чл.46 от Закона за водите за издаване на разрешителни за ползване на воден обект“.

За аварийните, кризисните ситуации и залпови замърсявания ще бъде разработен план с мерки за предотвратяване или преодоляването им.

През периода на строителството на пътните възли „Плодовитово“, „Оризovo“ и изследваната малка пътна отсечка от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 практически няма да се засягат подземните води.

По време на експлоатацията не се очакват значими въздействия върху подземните води.

По отношение на геоложката среда обхватът на въздействие се ограничава в обсега на пътното платно, откосите на изкопите и насипите, терените, заети от дела за излишни земни маси и пр.

Степента на нарушаване на геоложката среда се очертава като незначителна.

Не се очаква значимо замърсяване на близко разположените земи и почви около трасетата на инвестиционното предложение, тъй като източници на замърсяване се очаква да бъдат предимно ЕВВ от трафика, които се разсейват в приземния слой на атмосферния въздух. Седиментацията на прахови частици и сажди е в ниска степен.

Източниците на замърсяване на почвите могат да са от аварии, които принципно не се очакват на територията на съоръженията, предвид добрите характеристики на трасетата, предимно ниските надлъжни наклони на пътното платно и предвидените ниски скорости на движение в районите на пътните възли (40 km/h).

Не се очаква влошаване състоянието на растителния и животинския свят в района на инвестиционното предложение, тъй като се касае за довършителни работи по изграждането на двата пътни възела и трасето от 340 m на АМ „Марица”, като се преминава и през доста антропогенизирана среда. Няма да се засегнат елементи от Националната екологична мрежа. Единствено при аварии е възможно силно негативно въздействие върху растителния и животински свят на прилежащите територии.

Рисковите фактори ще имат основно значение за здравния статус на работниците по време на строителството. При спазване техниката на безопасност и охрана на труда по време на строителството и на организацията на движение по време на експлоатацията същите могат да бъдат незначителни и ограничени.

5. Вероятност на поява на въздействието

Вероятността от поява на въздействието при реализиране на инвестиционното предложение може се очаква при неправилно провеждане на технологичните процеси, неспазване на инструкциите при работа, използване на неизправна техника или при аварийни ситуации и залпови замърсявания.

При строителството вероятност от поява на въздействието се очаква предимно върху земните недра и в по-малка степен върху растителния и животински свят – при подготовката на терена за довършването на пътните възли и изграждане на отсечката от 340 m на АМ „Марица”. Въздействие се очаква и при земите и почвите при отнемане на повърхностните слоеве почва и сепарирането на хумуса.

Въздействието върху атмосферния въздух ще бъде краткотрайно и минимално.

Върху повърхностни и подземни води не се очаква въздействие.

Въздействие върху ландшафта не се очаква, освен в положителна посока посредством осъвременяване и модернизация на тази част от съществуващия комуникационен ландшафт.

При експлоатацията на пътните възли „Плодовитово”, „Оризovo” и изследваната малка пътна отсечка от АМ „Марица” в участъка от km 4+660 до km 5+000 вероятността от поява на въздействието ще се очаква най-вече при аварийни ситуации и залпови замърсявания. Тогава трябва да се действа много бързо, тъй като въздействието може да се разпространи върху по-голяма площ и да се предизвикат значителни щети. Мерките, които ще се вземат при такива случаи зависят от аварийната ситуация и вида на предизвиканото замърсяване.

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието

По време на строителството

Въздействието върху компонентите на околната среда ще бъде през цялото време на изграждане на пътните възли „Плодовитово”, „Оризovo” и отсечката от АМ „Марица” в участъка от km 4+660 до km 5+000. Въздействието върху земните недра ще бъде еднократно, продължително и необратимо.

Въздействието върху атмосферния въздух ще бъде минимално, обратимо, по време на технологичния процес при работа на строителните машини, като само в отделни случаи могат да бъдат превишени пределно допустимите концентрации на праховите емисии, ако не се пристъпи своевременно към оросяване на терена.

При строителството се очаква въздействие върху растителния и животински свят; но то ще е краткотрайно (при подготовката на терените за съоръженията и отсечката) и обратимо (възстановяване на растителността след приключване на строителството и възстановяване на адаптацията на животните в близост).

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

и отсечката) и обратимо (възстановяване на растителността след приключване на строителството и възстановяване на адаптацията на животните в близост).

При експлоатацията

При експлоатацията на пътните възли „Плодовитово“, „Оризово“ и отсечката от АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000 въздействието ще бъде продължително за шумовото натоварване и за атмосферния въздух, постоянно и необратимо, но то по никакъв начин няма да засяга територии на жилищно среда и не представлява здравен риск за населението.

Въздействието при аварийни ситуации ще бъде неопределено по време и по размер – в зависимост от вида и количеството на замърсителя. Спазването на проектните решения при строежа на трасето и спазването на предвидената скорост на движение по него са предпоставка за ниска аварийност на пътя. Въздействието върху околната среда при експлоатацията на пътните обекти ще бъде незначително, в минимален размер и обратимо.

7. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителните отрицателни въздействия върху околната среда

Изпълнението на мерките, които се предлагат за намаляване, ограничаване и недопускане на негативно влияние на обекта върху компонентите на околната среда може да се раздели на три фази:

- Фаза “Проектиране и проучване” за обектите.
- Фаза “Строителство” на обектите.
- Фаза “Експлоатация” на обектите.

● Атмосферен въздух

На фазите на проучване и проектиране:

Не се налагат смекчаващи мерки за опазване на атмосферния въздух.

На фаза строителството:

- оросяване на пътното легло и дисперсните материали при сухо и ветровито време с оглед намаляване на праховото замърсяване на района;
- работа с изправни машини и съоръжения за намаляване замърсяването на въздуха в района; недопускане работа на техниката на празен ход с цел намаляване на ЕВВ в атмосферния въздух;
- Определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите; забрана за преминаване през защитени територии и зони; при възможност използване на обходни на населените места пътища.

На фаза експлоатацията:

Поддържане чистота на пътното трасе на пътните възли и отсечката от АМ „Марица“ и добро зимно поддържане срещу снегонавявания и заледеявания.

- Води
- Повърхностни води

На фазите на проучване и проектиране:

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризово" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000*

Не се очертава негативно въздействие върху повърхностните води, поради което не се налагат и смекчаващи мерки.

На фаза строителството:

Заустването на канавките да не бъде в обработваеми частни терени. За пътен възел „Оризово“ това е решено, като водите от пътната настилка за направлението посока „Бургас – Свиленград“ се отвеждат към съществуващ водосток при km 170+100 от АМ „Тракия“, а оттам – в съществуващо дере.

На фаза експлоатацията:

Редовно почистване на канавките от отпадъци и почвени материали.

●Подземни води

На фазите на проучване и проектиране:

Извършени са инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания и изследвания. Освен това не се очертава негативно въздействие върху подземните води, поради което не се налагат и смекчаващи мерки.

На фаза строителството:

Не се налагат смекчаващи мерки за опазване на подземни води.

На фаза експлоатацията:

Не се налагат смекчаващи мерки за опазване на подземни води.

●Земни недра

На фазите на проучване и проектиране:

- проектирането на обекта е съобразено с резултатите и препоръките в доклада за проведените инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания и изследвания.

На фаза строителството:

- качествено изпълнение на строителните работи в съответствие с работните проекти чрез цялостна система за тяхното управление и рекултивация на терена около построените съоръжения;

- да не се допуска създаване на негативни безоточни релефни форми и подприщване на повърхностните води, разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали от строителните и транспортни средства;

- да бъде създаден вътрешен ред за събирането, извозването и третирането на битовите и технологичните отпадъци, генерирани в процеса на строителството.

На фаза експлоатацията:

- в района на обектите на инвестиционното предложение да не се допуска складиране на нефтопродукти и опасни вещества и материали;

- при извънредни ситуации (земетресения, замърсяване при аварийно разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали) да се предприемат действия за намаляване и ликвидиране на отрицателните последици, регламентирани в действащите законови и нормативни документи и да се сигнализира незабавно службите, пряко ангажирани в борбата с бедствия и аварии.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

● **Растителен и животински свят, защитен територии**

На фазите на проучване и проектиране:

Не се очертава негативно въздействие върху растителния, животинския свят и защитените територии, поради което не се налагат и смекчаващи мерки.

На фаза строителството:

Като смекчаваща мярка трябва да се следи за отнемане на растителността само на територията, предопределена за доизграждане на пътните възли и отсечката от 340 m на АМ „Марица“. При определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите да има забрана за преминаване през защитени територии и зони.

На фаза експлоатацията:

Непрекъснат контрол за недопускане изхвърляне хранителни отпадъци и недопускане на криминални сметища покрай обектите на инвестиционното предложение, с което ще се нарушат условията на местообитанията на животните.

Не се налагат други смекчаващи мерки за опазване на растителния, животинския свят и защитените територии.

● **Отпадъци**

На фазите на проучване и проектиране:

Преди строителството - Разработване на ПЛАН за управление на отпадъците при извършване на строителството, създаване на вътрешен ред за тяхното извозване и третиране.

На фаза строителството:

Разделно събиране (на битови от строителни отпадъци) и съвременното им извозване до съответното депо след съответните разрешения;

Лицензирана фирма за доставка и почистване на преносимите химически тоалетни. Определяне местата за депониране на генерираните отпадъци по време на строителството; Извозване на генерираните отпадъци от лицензирана фирма на съответни сметища, при необходимите разрешителни от РИОСВ – Стара Загора за тая дейност;

Недопускане изхвърлянето на отпадъците и формиране на криминални сметища покрай реки, суходолия и дерета, което ще влоши жизнените условия на хора и животни;

На фаза експлоатацията:

Редовно почистване на пътното платно, канавките, откосите и събиране на отпадъците с оглед поддържане на добро естетическо и екологично състояние на района;

Забрана за складиране на сол и препарати против замръзване на НАДЪЛЕЗа.

Непрекъснат контрол за недопускане на криминални сметища покрай пътните възли и отсечката от АМ „Марица“, с което ще се влошат естетическите и екологичните условия на околната среда.

● **Земни и почви**

На фазите на проучване и проектиране:

Изчисляване на количества хумус, подходящи и неподходящи земни материали за направа на насип. Определяне на местата на временни и постоянни депа на земни маси (като количества на изкопните земни маси), при получено съгласие от РИОСВ –

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от км 4+660 до км 5+000*

Стара Загора и община Братя Даскалови. Оползотворяване на част от неподходящите земни маси за благоустройствени цели чрез набелязване на близки обекти, извън инвестиционните, за които са необходими земни маси за рекултивация (пустеещи земи, паркови пространства и др.); При необходимост - изготвяне на проекти за постоянни депа на неподходящи за обратно влагане в строителството земни маси.

Не се налагат други смекчаващи мерки.

На фаза строителството:

Разделно депониране на хумуса от останалите земни маси. Получаване на разрешително за депониране на останалата част от земните маси на депо или на посочен и одобрен терен от РИОСВ – Стара Загора и община Братя Даскалови.

Биологичното укрепване на насипите на откосите да става с подходяща растителност от местни видове.

На фаза експлоатацията:

Поддържане на чистота в крайпътната ивица и дозирано използване на химически средства за обработка на трасето против заледряване.

При нормалната експлоатация не се налагат други смекчаващи мерки.

•Ландшафт

На фазите на проучване и проектиране:

Да се изработи озеленително-рекултивационен проект за обектите на инвестиционното предложение, с който ще се предвиди и осъществи опазване на естетическото състояние на района.

За озеленяването да се предвидят местни растителни видове.

На фаза строителството:

Стриктно изпълнение на проекта за озеленяване; с това ще допринесе за безпроблемното вписване на новите съоръжения в околния ландшафт.

На фаза експлоатацията:

Почистване на пътното платно и прилежащите площи от отпадъци и поддържане на озеленяването.

•Вредни физични фактори - шум

На фазите на проучване и проектиране:

Не се налагат и смекчаващи мерки.

На фаза строителството:

Работа с изправни машини, забрана за оставяне машините да работят на празен ход; по възможност - преминаване в обходи на населените места; при преминаване през населени места скоростта да е 30 km/h. При нужда – осигуряване на работещите лични шумозащитни средства – антифони.

Строителната дейност да се извършва през деня (светлата част от денонощието)

За пряко заетите в строителна дейност лица да се предвидят индивидуални средства за защита (антифони)

На фаза експлоатацията:

При експлоатацията не се налагат смекчаващи мерки.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризово" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

• Санитарно-хигиенни условия на селищната среда

На фазите на проучване и проектиране:

Не се налагат и смекчаващи мерки.

На фаза строителството:

Осигуряване на лични предпазни средства, облекла и обувки за работещите; контрол върху носенето им. Осигуряване на добри битови условия за работещите.

Спазване на строително-технологичния процес – оросяване на пътно легло при ветровито време, непретоварване на строителната техника с по-финодисперсни материали (намаляване на прахови емисии), изправна техника, забрана за работа на празен ход на пътно-строителната техника (намаляване на газове и аерозолни емисии на вредни вещества).

Провеждане на периодични инструктажи с работниците по строителството и поддръжката на обектите на ИП и запознаването им с възникнали специфични условия

На фаза експлоатацията:

Осигуряване на лични предпазни средства, облекла и обувки за работещите по поддръжката на обектите на инвестиционното предложение в добро техническо и експлоатационно състояние. Контрол върху носенето им.

Таблица IV.7 – 1.

План за изпълнение на мерките при довършване строителството на п.в."Плодовитово", п.в."Оризово" и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000

| № | Мерки | Период (фаза) на изпълнение | Резултат |
|----------|--|-----------------------------|--|
| 1 | Атмосферен въздух | | |
| 1.1 | Оросяване на пътното легло и дисперсните материали при сухо и ветровито време с оглед намаляване на праховото замърсяване на района; | строителство | Намаляване на праховите емисии в околната и работната среда |
| 1.2 | Работа с изправни машини и съоръжения за намаляване замърсяването на въздуха в района; недопускане работа на техниката на празен ход с цел намаляване на ЕВВ в атмосферния въздух; | строителство | Намаляване на ЕВВ в околната и работната среда |
| 1.3 | Определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите; забрана за преминаване през защитени територии и зони; при възможност използване на обходни на населените места пътища. | строителство | Опазване на ЗТ и ЗЗ и населените места от ЕВВ и прахови емисии |
| 1.4. | Поддържане чистота трасетата на пътните възли и отсечката от АМ „Марица“ и добро зимно поддържане срещу снегонавявания и заледявания. | експлоатация | Превенция на аварии |
| 2 | Повърхностни води | | |
| 2.1. | Заустването на канавките да не бъде в обработваеми частни терени | строителство | Предпазване на почвите от преовлажняване, замърсяване |
| 2.2. | Редовно почистване на канавките от отпадъци и почвени материали. | експлоатация | Добро отводняване на пътното платно |
| 3 | Подземни води – не са необходими смекчаващи мерки при строителство и експлоатация | | |
| 4 | Земни недра | | |
| 4.1 | Проектиране на обектите въз основа на резултатите и препоръките в доклада за проведените инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания и изследвания | Раб. проект | Опазване на земните недра |
| 4.2 | Качествено изпълнение на строителните работи в | Строителство | Опазване на земните недра и |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

| | | | |
|----------|---|-----------------------------------|--|
| | съответствие с работните проекти чрез цялостна система за тяхното управление и рекултивация на терена около построените съоръжения | | подземните води |
| 4.3 | Да не се допуска създаване на негативни безотточни релефни форми и подприщване на повърхностните води, разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали от строителните и транспортни средства | Строителство | Опазване на земните недра от замърсяване |
| 4.4 | Да бъде създаден вътрешен ред за събирането, извозването и третирането на битовите и технологичните отпадъци | Строителство | Опазване на земните недра от замърсяване |
| 4.5 | В района на инвестиционното предложение да не се допуска складиране на нефтопродукти и опасни вещества и материали; | Строителство | Опазване на земните недра от замърсяване |
| 4.6 | При извънредни ситуации (земетресения, замърсяване при аварийно разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали) да се предприемат действия за намаляване и ликвидиране на отрицателните последици, регламентирани в действащите законови и нормативни документи и да се сигнализира незабавно службите, пряко ангажирани в борбата с бедствия и аварии. | Експлоатация | Опазване на земните недра и подземните води от замърсяване |
| 5 | Растителен и животински свят, защитен територии | | |
| 5.1 | Да се следи за отнемане на растителността само на територията, предопределена за изграждане на пътните възли и отсечката от 340 m на АМ „Марица“. | Строителство | Опазване на растителността |
| 5.2 | Грижливо извозване на депонираните земни маси без да се засягат и увреждат местообитания на животни | Строителство | Опазване на част от съществуващата в почвения слой безгръбначна фауна (мекотели, членестоноги, червеи, почвени амеби и пр.) върху затрупаните терени |
| 5.3. | При определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите да има забрана за преминаване през защитени територии и зони. | Строителство | Опазване на ЗТ, ЗЗ от шум, вредни емисии, замърсявания с разсипани инертни строителни материали и др. |
| 5.4. | Въвеждане на строг режим на работа на всички строителни машини особено в размножителния период и забрана за работа на празен ход. | Строителство | Избягване на шумово натоварване като дестабилизиращ популациите на птици и бозайници фактор. |
| 5.5. | Недопускане изхвърляне хранителни отпадъци и недопускане на криминални сметища покрай пътните възли и отсечката от АМ „Марица“. | Експлоатация | Опазване на животинския свят. |
| 6 | Отпадъци | | |
| 6.1. | Разработване на план за управление на отпадъците при извършване на строителството, създаване на вътрешен ред за тяхното извозване и третиране | Преди започване на строителството | Контрол и управление на отпадъците |
| 6.2 | Определяне местата за депониране на генерираните отпадъци по време на строителството | Строителство | Предотвратяване замърсяването на района от генерираните отпадъци, възможност за тяхното оползотворяване и третиране |
| 6.3 | Разделно събиране (на битови от строителни отпадъци) и своевременното им извозване до съответното депо след съответните разрешения. | Строителство | Опазване на околната среда от замърсяване с отпадъци |
| 6.4 | Недопускане изхвърлянето на отпадъците и формиране на криминални сметища | Строителство | Опазване на естетическото и екологично състояние на околната |
| 6.5 | Доставка и почистване на преносимите химически | Строителство | Опазване на околната среда от |

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000

| | | | |
|------------|---|--|---|
| | тоалетни. | | замърсяване с отпадъци |
| 6.6. | Редовно почистване на пътно платно, на откосите, канавките, и събиране на отпадъците. Непрекъснат контрол за недопускане на криминални сметища покрай пътните обекти; | Експлоатация | Поддържане на естетическо и екологично състояние на района; |
| 6.7. | Забрана за складиране на сол и препарати против замръзване на пътно платно | Експлоатация | Опазване на почвите от замърсяване |
| 7. | Земни и почви | | |
| 7.1 | Депониране на останалата част от земните маси на депо или на посочен и одобрен от РИОСВ - Стара Загора и община Братя Даскалови терен. | Строителство | Опазване на земите |
| 7.2 | Разделно депониране на хумуса от останалите земни маси. | Строителство | Опазване на хумуса |
| 7.3 | Биологичното укрепване на насипа на откосите да става с подходяща растителност от местни видове. | Строителство | Предотвратяване възникването на ерозия. |
| 7.4. | Поддържане на чистота в крайпътната ивица и дозирано използване на химически средства за обработка на трасето против заледяване. | Експлоатация | Опазване чистотата на почвите, осигуряване безопасност на движение при зимни условия |
| 8 | Ландшафт | | |
| 8.1 | Да се изработи рекултивационно-озеленителен проект | Проучване и Проектиране | Опазване на естетическото състояние на района. |
| 8.2 | Стриктно изпълнение на проекта за рекултивация и озеленяване | Строителство | Безпроблемното вписване на новите съоръжения и пътната отсечка от АМ „Марица“ в околния ландшафт. |
| 8.3. | Почистване на пътно платно и прилежащите площи от отпадъци | Експлоатация | Поддържане на естетическо и екологично състояние на района; |
| 9 | Вредни физични фактори – шум | | |
| 9.1. | Строителната дейност да се извършва през деня (светлата част от денонощието) | Строителство | Опазване на околната среда от наднормени шумови нива през вечерен и нощен период |
| 9.2. | Обслужващият строителството транспорт да спазва допустима скорост от 30 km/h при преминаване през населени места, като по възможност се използват обходни пътища. | Строителство | Опазване на жилищната среда от наднормени шумови нива през вечерен и нощен период |
| 9.3. | За пряко заетите в строителна дейност лица да се предвидят индивидуални средства за защита (антифони) | Строителство | Опазване здравето на работещите |
| 9.4. | Да не се допуска работа на празен ход на строителната техника. | Строителство | Намаляване експозицията на работещите в условия на шум |
| 10. | Санитарно-хигиенни условия на селищната среда | | |
| 10.1 | Осигуряване на подходящо работно облекло и лични предпазни средства на работниците и добри битови условия; Спазване на строително-технологичния процес – оросяване на пътно легло при ветровито време, непретоварване на строителната техника с по-финодисперсни материали (намаляване на прахови емисии), изправна техника, забрана за работа на празен ход на пътно-строителната техника | Строителство | Намаляване риска от заболявания, травми и злополуки при работа, осигуряване на подходящи условия за почивка. |
| 11.2 | Провеждане на периодични инструктажи с работниците по строителството и поддръжката на обектите на инвестиционното предложение и запознаването им с възникнали специфични условия | Строителство Експлоатация | Намаляване на трудови злополуки при строителството; поддържане на обектите в добро експлоатационно състояние и осигуряване безопасност на движението при експлоатацията им. |

*Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и
АМ „Марица“ от km 4+660 до km 5+000*

8. Трансграничен характер на въздействията

Въздействието върху компонентите на околната среда ще бъде локално и няма да бъде значително както при реализиране на ИП, така и при експлоатацията на п.в. „Плодовитово“, п.в. „Оризово“ и АМ „Марица“ в участъка от km 4+660 до km 5+000. То няма да има трансграничен характер.

Заклучение

На базата на направените проучвания на инвестиционното предложение за експлоатацията на:

1. Пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път III-666
2. Пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица
3. АМ „Марица“, Оризово – Капитан Андреево“, участък от km 4+660 до km 5+000”

се очаква незначително въздействие върху компонентите на околната среда при спазване на изискванията за редовно поддържане на съоръженията и пътната отсечка в добро експлоатационно състояние.

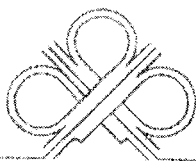
С доброто изпълнение на техническите проекти е осигурена безопасността на движение, а с изпълнението на озеленителните проекти съоръженията ще се вписват безпроблемно в ландшафта.

С изпълнението на мерките по време на строителството и експлоатацията околната среда ще бъде опазена в максимална степен.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС
за обекти: "П.в. „Плодовитово”, п.в. "Оризovo" и
АМ „Марица” от км 4+660 до км 5+000

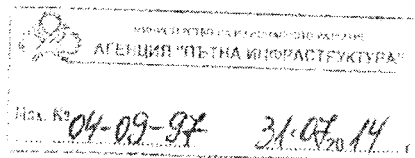
10. Приложения:

1. писмо на АПИ до МОСВ изх. № 04-09-97 / 31.07.2014 г.
2. писмо изх. № ОВОС-61/05.09.2014 г на Министерството на околната среда и водите
3. схема на п.в. „Плодовитово”
4. Схема на п.в. „Оризovo”
- 4а. Обзорна карта 1:50000 на трите обекта
5. Съгласувателно писмо от община Братя Даскалови – изх.№53-00-79#1 / 10.03.2014 г.
6. Писмо изх. № ЖИ-7219 /12.03.2014 г. на НКЖИ
7. Писмо на подземни комуникации и базови станции на „Космо България Мобайл” ЕАД, изх. № NID / ID-012 / 25.02.2014)
8. Писмо на „Съоръжения на „Напоителни системи” ЕАД клон Горна Тунджа гр. Стара Загора изх. № 402 / 24.02.2014 г.;
9. Писмо изх. № 0094-795 / 06.03.2014 г. на ИА „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи” ;
10. Писмо изх. № 24-00-970 / 10.03.2014 г. на „Булгартрансгаз” ЕАД
11. Писмо на БДУВ „Източнобеломорски район с център Пловдив” изх. № РД-11-36 / 11.03.2014 г.
12. Изменено и допълнено Решение на МОСВ № 37 / 1994 г. от 02.07.2010 г. за АМ „Марица”
13. Протокол за достъп до обществена информация № 102 / 10.12.2014 г. на ИАОС
14. Данни на ИАОС за състояние на почвите в района на ИП
15. Снимков материал от обектите на инвестиционното предложение



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
гр. СОФИЯ 1000, бул. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22



Относно: Пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път III-666, пътен възел „Оризovo“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ и „АМ „Марица“, „Оризovo – Капитан Андреево“, участък от км 4+660 до км 5+000

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

На основание чл. 4, ал. 1 от НУРИОВОС и чл. 10, ал.1 от НУРИОС, Ви уведомяваме за инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Изработване на технически проекти и парцеларен план за допълване на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път III-666 и пътен възел „Оризovo“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ и изработване на технически проект и парцеларен план за обект „АМ „Марица“, „Оризovo – Капитан Андреево“, участък от км 4+660 до км 5+000

1. Възложител

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефон за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84
лице за контакти: Мартин Кирилов

2. Резюме на предложението

Целта на инвестиционното предложение е изграждане на липсващи връзки на съществуващите пътни възли „Плодовитово“ и „Оризovo“, както и доизграждане на участъка от км 4+660 до км 5+000 на АМ „Марица“.

2.1. Пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път III-666

Пътният възел осъществява пресичането на две нива на АМ „Тракия“ с Път III-666 и е изграден като етапна връзка при строителството на магистралата. Целта на настоящото предложение е изграждане на липсващите пътни връзки за посоките: „Бургас – Плодовитово (Оризovo)“ и „Оризovo (Плодовитово) – София“. С изграждането им ще се осигури връзка на транспортните потоци от Бургас, Свиленград и София, движещи се по АМ „Тракия“ и АМ „Марица“, с общините Първомай, Чирпан

и Братя Даскалови. Ще бъде осигурена и връзката на тези потоци с Път II-66 „Чирпан – Стара Загора“.

Към настоящия момент е изградена голямата част на пътен възел „Плодовитово“. Възможни са следните посоки на движение: „София – Плодовитово (Оризово)“ и „Плодовитово (Оризово) – Бургас“. По Път III-666 е изградено кръстовище от втори тип с лента за ляво завиване към пътната връзка. И двете съществуващи пътни връзки са едностранни с ширина 5.50 м.

Новите пътни връзки са съобразени ситуационно и нивелетно с изградените пътни отсечки на АМ „Тракия“ и Път III-666. С проектирането и изграждането им, възелът ще бъде допълнен до пътен възел със схема тип „полудетелина“. Пътните връзки са съобразени ситуационно и нивелетно една с друга. Пресичането им с второстепенното направление ще се осъществява чрез пътно кръстовище от втори тип с лента за ляво завиване МПС. В участъка на обличаване на пътните връзки двата срещуположни потока са отделени с разделителна ивица с ширина 2 м. Връзките са проектирани едностранни с широчина на настилката 5.50 м и два банкета по 1.5 м. с дължина 0.450 км и 0.460 км. Ширината на лявото платно на автомагистралата извън пътния възел е 11 м, в т.ч.:

- активни ленти за движение – 2 x 3.75 м;
- асфалтови водещи ивици – 2 x 0.50 м;
- ивица за принудително спиране – 1 x 2.50 м;
- банкет – 1.25 м.

С предвижданията на проекта за новите пътни връзки се засягат площи от имоти собственост на община Братя Даскалови с начин на трайно ползване ниви, канял (водни площи) и селскостопански пътища, както и площи от имот, чието предназначение е за транспортна територия. Общата площ на земите, на които ще се промени предназначението, възлиза на около 11.9 дка. Същите се намират в землището на с. Оризово (ЕКАТТЕ: 53850) и с. Плодовитово (ЕКАТТЕ: 56811).

2.2. Пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“

Пътният възел осъществява пресичането на две ниви на АМ „Тракия“ с АМ „Марица“ при километър 170+790 по километража на АМ „Тракия“ и километър 3+256 по километража на АМ „Марица“. Целта на настоящето предложение е изграждане на липсващите пътни връзки за посоките „Свиленград – Бургас“ и „Бургас – Свиленград“, с което ще се завърши връзката между двете магистрали.

Към настоящия момент са изградени пътните връзки „София – Свиленград“ и „Свиленград – София“. Схемата на възела е тип „вилка“. Габаритът на съществуващите връзки е автомагистрален с две ленти за движение по 3.75 м и лента за принудително спиране с ширина 2.50 м.

Новите пътни връзки са съобразени ситуационно и нивелетно с изградените пътни отсечки на АМ „Марица“ и АМ „Тракия“. За посоката „Бургас – Капитан Андреево“ е проектирана индиректна връзка с дължина 1.152 км, а за посоката „Капитан Андреево – Бургас“ директна връзка с дължина 0.765 км. Индиректната връзка, предвид голямата си дължина, е решена с габарит Q2 (съгласно Норми за проектиране на пътища), който включва 2 ленти за движение по 3.75 м и два банкета по 1.25 м. Директната е проектирана едностранна с широчина на настилката 5.50 м и два банкета по 1.5 м (габарит Q1). Ширината на лявото платно на автомагистралата извън пътния възел е 11 м, в т.ч.:

- активни ленти за движение – 2 x 3.75 м;
- асфалтови водещи ивици – 2 x 0.50 м;

- ивица за принудително спиране – 1x 2.50 м;
- банкет – 1.25 м.

С предвижданията на проекта за новите пътни връзки се засягат площи от имоти, чието предназначение не е за транспортна територия. Всички земи, на които ще се промени предназначението, по вид са селскостопанска територия. Общата им площ възлиза на около 12.7 дка и се намират в землището на с. Черна гора (ЕКАТТЕ: 80794).

2.3. АМ „Марица“ от км 4+660 до км 5+000

С настоящото инвестиционно намерение се предвижда доизграждане на АМ „Марица“ в участъка от км 4+660 до км 5+000. Със строителството на АМ „Тракия“ трасето на автомагистралата в участъка от км 4+660 до км 4+910 е изградено до основните пластове на конструкцията на пътната настилка (до пласт битумизиран трошен камък). С цел осъществяване на връзка между изградения участък на АМ „Тракия“ и Път II-66 от км 4+660 до км 4+920, е изградена временна етапна връзка, като магистралния габарит е преоформен в габарит Г-10.5.

В ситуационно и нивелетно отношение проектът за доизграждане на АМ „Марица“ в посочения по горе участък е обвързан със съществуващото положение на автомагистралата при км 4+660 и км 5+000. Проектираният участък в ситуационно отношение се намира изцяло в права. Дължината му е **0.34 км**. Проектиран е с габарит А28, включващ две пътни платна с по две ленти за движение с ширина по 3.75 м, две водещи ивици по 0.50 м, лента за принудително спиране с ширина 2.50 м и банкет с ширина 1.5 м. Двете пътни платна са отделени едно от друго чрез средна разделителна ивица с ширина 3.00 м. С проектът се предвижда и рекултивация на времевата етапна връзка.

Проектираният участък от АМ „Марица“ попада в имоти с предназначение за транспортна територия.

За изграждането на АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320 има издадено Решение на министъра на околната среда и водите от 02.07.2010 г. за изменение и допълнение на решение по ОВОС № 37/1994. Разглежданият участък попада изцяло в одобреното с цитираното решение трасе на магистралата.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение

С изграждането на новите връзки от разглежданите пътни възли ще се засегнат нови площи, предвид на което ще бъде необходимо провеждането на отчуждителни процедури. За реализацията на инвестиционното предложение ще бъде изработен Подробен устройствен план – Парцеларен план, който ще бъде съгласуван по надлежния ред с компетентните органи и ще бъде одобрен от Министъра на регионалното развитие.

4. Местоположение на площадките

Обектите на настоящето инвестиционно предложение се намират на територията на област Стара Загора, община Братя Даскалови и попадат в следните землища:

- Пътен възел „Плодовитово“ – на землищната граница между с. Плодовитово (ЕКАТТЕ: 56811) и с. Оризово (ЕКАТТЕ: 53850);
- Пътен възел „Оризово“ – землището на с. Черна гора (ЕКАТТЕ: 80793);
- АМ „Марица“ в участъка от км 4+660 до км 5+000 – с. Плодовитово (ЕКАТТЕ: 56811).

В приложения електронен носител са дадени цифровите граници на пътните възли и магистралния участък (формат dwg) в координатна система от 1970 г.

5. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа

Инвестиционното предложение не засяга защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие, както и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Най-близко до разглежданите обекти се намира защитена зона BG 0000443 „Река Омуровска“ по Директивата за местообитанията.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията

За предвидените строителни дейности ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими, включват добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси.

Водни количества ще бъдат необходими и за поддържане чистотата на работните площадки по време на строителството, както и на пътните съоръжения при тяхната експлоатация.

7. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строителните работи.

При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

В процеса на работа на пътно-строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти, налагащи се при неизправности, има вероятност да се получат (макар и в минимални количества) отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Използвани хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“; 13 07 „Отпадъци от течни горива“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътните съоръжения, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

Отпадъците ще се извозват на депа, определени и съгласувани с община Братя Даскалови, в границите на която се намират обектите на инвестиционното предложение.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

8. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране

Атмосферните валежи ще генерират различни по обем излишни водни количества върху разглежданите пътни съоръжения. Те ще бъдат отвеждани посредством отводнителната система на тези съоръжения и зауствани в прилежащи съществуващи дерета.

Съгласно чл. 3, т. 3 от Наредба № 2 от 08.06.2011 г. 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 счита за заустване на отпадъчни води изтичането на води от напонителни и отводнителни системи, провеждащи единствено повърхностни и/или подземни води“.

Предвид на това, инвестиционното предложение не подлежи на разрешителен режим по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите.

Моля за Вашето становище, какви действия трябва да предприеме Агенция „Пътна инфраструктура“ по реда на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда и Глава втора от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Копие от уведомление до засегнатата общественост – 1 бр;
2. Електронен посетител – 1 бр.

С уважение,


ИНЖ. ИЛИАНА ЗАХАРИЕВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-61/05.09.2014 г.

ДО
Г-ЖА ИЛИАНА ЗАХАРИЕВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3
1606 ГР. СОФИЯ

На Ваш изх. № 04-09-97/31.07.2014 г.

КОПИЕ:

РИОСВ – СТАРА ЗАГОРА
БАСЕЙНОВА ДИРЕКЦИЯ „ИЗТОЧНОБЕЛОМОРСКИ РАЙОН“
ОБЩИНА БРАТЯ ДАСКАЛОВИ
КМЕТСТВО С. ПЛОДОВИТОВО
КМЕТСТВО С. ОРИЗОВО
КМЕТСТВО С. ЧЕРНА ГОРА

Относно: *Инвестиционно предложение „Пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и Път III-666, пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ и АМ „Марица“, „Оризово-Капитан Андреево“, участък от км 4+660 до км 5+000“*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЗАХАРИЕВА,

Във връзка с постъпило с вх. № ОВОС-61/01.08.2014 г. на Министерство на околната среда и водите (МОСВ) уведомление относно горепосоченото инвестиционно предложение, на основание чл. 5, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), Ви информираме следното:

I. По отношение на изискванията на глава шеста, раздел трети на Закона за опазване на околната среда (ЗООС):

Съгласно представената информация инвестиционното предложение е за изграждане на липсващи връзки на съществуващите пътни възли „Плодовитово“ и „Оризово“, както и за довършителни дейности по участъка от км 4+660 до км 5+000 на АМ „Марица“, както следва:

1. Пътен възел „Плодовитово“ при пресичане на АМ „Тракия“ и Път III-666 - изграждане на липсващите пътни връзки за посоките Бургас - Плодовитово (Оризово) и Плодовитово (Оризово) – София. С доизграждането им ще се направи връзка с транспортните потоци от Бургас, Свиленград и София, движещи се по АМ „Тракия“ и АМ

„Марица“, с общините Първомай, Чирпан и Братя Даскалови. Ще бъде осигурена и връзката на тези потоци с Път II- 66 „Чирпан – Стара Загора“.

Трасетата са проектирани еднолентови с широчина 5.50 м и два банкета по 1.5 м с дължина 0.450 км и 0.460 км. Инвестиционното предложение засяга имоти, с обща площ около 11.9 дка, в землището на с. Оризово и с. Плодовитово.

2. Пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ – осигурява пресичането на две нива на АМ „Тракия“ с АМ „Марица“ при км 170+790 по километража на АМ „Тракия“ и километър 3+256 по километража на АМ „Марица“. Целта на предложението е изграждане на липсващите пътни връзки за посоките Свиленград –Бургас и Бургас – Свиленград:

- за посоката Бургас – Капитан Андреево е предложена индиректна връзка с дължина 1.152 км;

- за посоката Капитан Андреево - Бургас е предвидена директна връзка с дължина 0.765 км.

Засягат се терени, с обща площ около 12.7 дка, в землището на с. Черна гора.

3. АМ „Марица“ от км 4+660 до км 5+000 – доизграждане на пътната настилка на носочения участък от автомагистралата, който е с дължина 0.34 км и попада изцяло в имоти с предназначение за транспортна територия.

За изграждането на АМ „Марица“ от км 2+900 до км 73+320 има постановено Решение на министъра на околната среда и водите от 02.07.2010 г. за изменение и допълнение на Решение по ОВОС № 37/1994 г. Участъкът от км 4+660 до км 5+000 на АМ „Марица“ попада изцяло в одобреното с цитираното решение трасе на автомагистралата.

Инвестиционното предложение в неговата цялост представлява изменение на обект по Приложение № 1 на ЗООС, което включва нови участъци, самостоятелно попадащи в Приложение № 2 на Закона, поради което на основание чл. 93, ал. 1, т. 3 във връзка с т. 1 от ЗООС е предмет на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. Предвид, че автомагистралата е обявена за обект с национално значение с Решение на Министерския съвет, компетентен орган за вземане на решение, на основание чл. 93, ал. 2, т. 4 от ЗООС, с министърът на околната среда и водите.

Информираме Ви, че на основание чл. 4а от Наредбата за ОВОС е извършена проверка относно допустимостта на инвестиционното предложение спрямо режимите, определени в утвърдените планове за управление на речните басейни (ПУРБ) на Източнобеломорски район. Съгласно изразеното от Басейнова дирекция за управление на водите Източнобеломорски район (ИБР), инвестиционното предложение е **допустимо** спрямо ПУРБ на ИБР и Закона за водите.

II. По отношение на изискванията на чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР):

Инвестиционното предложение подлежи на процедура по оценка за съвместимостта предвид разпоредбите на чл. 2, ал. 1, т. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС. обн. ДВ, бр. 73/2007 г.). Съгласно изискванията на чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от ЗБР, процедурата по оценка за съвместимостта се извършва чрез процедурата по реда на глава шеста от ЗООС, в конкретния случай - чрез процедурата по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

Предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположената защитена зона BG0000443 „Река Омуровска“ за опазване на природните местообитания и на видовете от дивата флора и фауна, приета от Министерски съвет с Решение № 122/02.03.2007 г. (ДВ,

бр. 21/2007 г.), отстои на повече от 450 м от обектите, предмет на инвестиционното предложение.

III. Следващите действия, които трябва да предприемете за провеждане на процедурата по преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, са:

1. На основание чл. 6, ал. 1 от Наредбата за ОВОС е необходимо да внесете в МОСВ писмено искане с приложена подробно разработена информация по приложение № 2 от Наредбата за ОВОС. Информацията трябва да бъде представена в един екземпляр на хартиен и два екземпляра на електронен носител, като същата следва да бъде напълно идентична. Следва да осигурите обществен достъп до информацията по приложение № 2, като поставите съобщение на своята интернет страница и/или по друг подходящ начин за най-малко 14 дни за достъп до информацията и за изразяване на становища от заинтересуваните лица. Към горепосоченото искане трябва да приложите и информация за обществен интерес, ако такъв е бил проявен, в резултат от изпълнение на Вашите задължения за самостоятелно оповестяване на тази документация по реда на чл. 6, ал. 9 от Наредбата за ОВОС.

2. Не по-късно от внасянето на искането по т. 1 трябва да осигурите обществен достъп до информацията по приложение № 2 съгласно изискванията на чл. 6, ал. 9 от Наредбата за ОВОС, като предоставите копия от информацията на хартиен и електронен носител на Община Братя Даскалови, Кметство с. Плодовитово, Кметство с. Оризово и Кметство с. Черна гора.

В срок до три дни от получаване на информацията, съответните община и кметства следва да осигурят обществен достъп до нея най-малко за 14 дни чрез поставяне на съобщение на интернет страницата си (ако имат такава) и на обществено достъпно място за достъпа до информацията и за изразяване на становища от заинтересувани лица. В срок до три дни след изтичане на 14-дневния срок съответните община и кметства трябва да изпратят служебно резултатите от обществения достъп в МОСВ, в т.ч. за начина на осигуряване на достъпа до информацията.

3. При внасяне на искането по т. 1 трябва да представите и документ за платена такса в размер на 500 лв. на основание чл. 1, ал. 5, т. 1 от *Тарифата за таксите, които се събират в системата на Министерството на околната среда и водите* (ПМС №136/13.05.2011 г., обн. ДВ, бр. 39/2011 г., посл. изм. бр. 94/2012 г.). Заплащането на таксата следва да извършите по банков път по сметка:

IBAN: **BG35 BNBG 9661 3000 1387 01**

BIC: **BNBGBGSD**

СВЕТЛАНА МЕКОВА
Министър





ОБЩИНА БРАТЯ ДАСКАЛОВИ

п.к 6250 с.Братя Даскалови тел: 04134 / 22-60; 23-02; 23-88
ул. " Септемврийци " № 55 факс: 04134 / 22-71
E-mail: kmet@bratia-daskalovi.com

Вх. № 364 / 12.03.2014 г.



ОБЩИНА БРАТЯ ДАСКАЛОВИ
ОБЩИНСКО УПРАВЛЕНИЕ
№ 53-00 / 4944
10.03.2014
ДО
ОБЛАСТ СТАРА ЗАГОРА
„ПЪТПРОЕКТ“ ЕООД
гр.СОФИЯ

Приложение 5

На ваш изх. № 01-247/20.02.2014г.

Относно: Изготвени и представени варианти по технически проекти на обектите:

- „Допълване на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III-666 и пътен възел „Оризovo“ при пресичането на АМ „Марица“
- АМ „Марица“, „Оризovo – Капитан Андреево“ участък от км 4+660 до км 5+000

Уважаемн г-н Зарев,

Заявявам своето положително становище по представените проектни вариантни решения на двата обекта и неотменимия интерес на представляваната от мен Община Братя Даскалови за осъществяване на същите.

Изразявам становището и предпочитанието на общинското ръководство към вариант 1 на пътен възел „Плодовитово“ и вариант 2 на пътен възел „Оризovo“.

След представяне на окончателните решения по избраните варианти, проектната документация ще бъде разгледана и съгласувана отново от мен ОЕСУТ и Об.Съвет – Братя Даскалови. Предприети са конкретни действия по гарантиране процедурите, свързани с необходимите отчуждителни действия относно засегнатите имоти или части от тях.

Със задоволство от досегашната ползотворна работа, добрите взаимни контакти и с надежда за успешно реализиране на обектите, оставам с уважение :

ИВАН ТАНЕВ:
/Кмет на Община Братя Даскалови/



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ISO 9001
BULBUL VERITAS
Certification

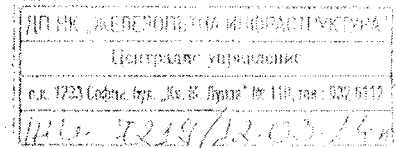


бул. „Македония“ №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 29 58
факс: (+359 2) 932 26 07

www.nik-ji.com
railinfra@nik-ji.com

Приложение 6

ДО
Г-Н ИНЖ. ВЕНЦИСЛАВ ЗАРЕВ
УПРАВИТЕЛ НА „ПЪТПРОЕКТ“ ЕООД
УЛ. „ЦАР БОРИС III“ № 257
ГР. СОФИЯ 1619



Въвед. № 01-270/20.02.2014 г.
Въвед. № ЖИ-357/25.02.2014 г.

г.г.г. 2014 / 02.02.2014

КОПИЕ
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3
ГР. СОФИЯ 1606

Относно: *Изготвяне на технически проекти за*
1. *Обект: „Допълване на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ*
„Тракия“ и път III-666“
2. *Обект: „Допълване на пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ*
„Тракия“ в АМ „Марица“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН УПРАВИТЕЛ,

Във връзка с Ваше искане за становище, относно наличните съоръжения на ДП „НК Железопътна инфраструктура“, попадащи в обхвата на пътен възел „Плодовитово“ и пътен възел „Оризово“, Ви уведомяваме следното:

Чрез пътен възел „Плодовитово“ се осъществява пресичане на АМ Тракия и път III-666 на две нива, а чрез пътен възел „Оризово“ се пресичат АМ Тракия и АМ Марица на две нива. С проектните разработки за допълване на двата пътни възела, не се засягат имоти, държавна собственост, управлявани от ДП „НК ЖИ“ и съществуващи съоръжения на железопътната инфраструктура.

С уважение,

инж. Милчо Тамбрев
Генерален директор на ДП „НК ЖИ“



GLOBAL

324 04.03.2014

Клиент:
Out No: MZD/ID-072
Date: 25.02.2014

ДО
„ПЪТПРОЕКТ“ ООД
1619 София, ул. „Цар Борис III“ № 257

Приложение 7

СЪГЛАСУВАТЕЛНО ПИСМО

Относно:

Обект: ДОПЪЛВАНЕ НА ПЪТЕН ВЪЗЕЛ „ПЛОДОВИТОВО“ ПРИ
ПРЕСИЧАНЕТО НА АМ „ТРАКИЯ“ И ПЪТ III-666 И ПЪТЕН ВЪЗЕЛ
„ОРИЗОВО“ ПРИ ПРЕСИЧАНЕТО НА АМ „ТРАКИЯ“ И АМ „МАРИЦА

Фаза: ТЕХНИЧЕСКИ ПРОЕКТ – ВАРИАНТНИ РЕШЕНИЯ

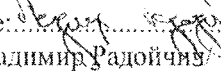
УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

В отговор на Ваше писмо с изх. № 01-261/ 21.02.2014 и по предоставената за
съгласуване проектна документация Ви уведомяваме следното:

„Космо България Мобайл“ ЕАД няма подземни комуникации и базови
станции, които ще се засегнат при строителството на обекта.

„Космо България Мобайл“ ЕАД съгласува без забележки предоставената
проектна документация с настоящото съгласувателно писмо.

гр. София
25.02.2014 г.

С уважение: 
/ Владимир Радойчиц

Главен Директор Проектиране и
Управление на Мрежата





НАПОИТЕЛНИ СИСТЕМИ ЕАД

клон Горна Тунджа - Стара Загора

Приложение 8

Изх. № 402 / 24.02.2014 г.

„ЛЪТПРОЕКТ“ - ЕООД
Изх. № 193 / 26.02.2014 г.

ДО
Г-н Весислав Зарев
Управител на
„ЛЪТПРОЕКТ“ ЕООД
Гр. София

На Ваш № 01-251/20.02.2014 г.


Относно: Във връзка с изготвяне на технически проект на обектите
1. Допълване на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ
„Тракия“ и път III-666 и пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ
„Марица“
2. АМ „Марица“, „Оризово- Капитан Андреево“, участък от км 4+660 до км
5+000

Уважаемн г-н Зарев,

„Напоителни системи“ ЕАД клон Горна Тунджа гр. Стара Загора няма съоръжения в района на проектираните от Вас обекти:

1. Допълване на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III-666 и пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“

2. АМ „Марица“, „Оризово- Капитан Андреево“, участък от км 4+660 до км 5+000.


Иван Шиваров
Управител на „Напоителни системи“ ЕАД-
клон Горна Тунджа-Стара Загора

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА



ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
"ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩИТЕЛНИ МРЕЖИ И ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ"

ул. "Ген. Гурко" № 6, София 1000
тел.: +359 21 949 2115
факс: +359 21 981 8787

mail@esmis.government.bg
www.esmis.government.bg

РЕГИСТРАЦИЯ № 205
319 04.03.14г.

ДО

Г-Н ВЕНЦИСЛАВ ЗАРЕВ
УПРАВИТЕЛ „ПЪТПРОЕКТ“ ЕООД
УЛ. „ЦАР БОРИС ПР“ № 257
1619 ГР. СОФИЯ

МА "ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩИТЕЛНИ МРЕЖИ И ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ"
С ОФИС "ГЕН. ГУРКО" № 6
Рег. № 0094-1495
06.03.14г.

СЪГЛАСУВАТЕЛНО ПИСМО

Относно: Допълване на пътен възел „Шлодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III - 666 и пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЗАРЕВ,

В отговор на Ваше писмо изх. № 01-260/21.02.2014г. (наш рег. № 0094-607/24.02.2014г.) за съгласуване на технически проект за обект: Допълване на пътен възел „Шлодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III - 666 и пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“ Ви уведомяваме, че в границите на изпълнението на обекта не съществуват трасета на подземни и надземни електронни съобщителни кабелни линии и технически съоръжения собственост на Изпълнителната агенция „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи“ (ИА ЕСМИС), които да бъдат засегнати от строителството.

ИА ЕСМИС съгласува техническия проект на горепосочения обект.

Приложение: 1брой папка

Суважение,

Красимир Симонски

Изпълнителен директор на Изпълнителна агенция
Електронни съобщителни мрежи и информационни системи





БУЛГАРТРАНСГАЗ

Бул. № 356 / М. 03 2014 г.

ИЗХ. № БТГ 24-00-773
ДАТА: 10.03.2014 г.

ДО

инж. Венцислав Зарев

Управител на фирма "Пътпроект" ЕООД

гр. София 1619, бул. "Цар Борис III" №257

Тел: 02/957 0509, Факс: 02/957 0506, email: office.patproject@gmail.com

Приложение 10

КОПИЕ:

Югонзточен експлоатационен

Район "Стара Загора"

към "Булгартрансгаз" ЕАД

На Ваше писмо с изх. №01-259/21.02.14г (на наш вх. №БТГ-24-00-773/25.02.14г.)

Относно: Съгласуване на технически проект за обект: Допълване на пътен възел "Плодовитово" при пресичане на АМ "Тракия" и Път III-666 и пътен възел "Оризово" при пресичането на АМ "Тракия" и АМ "Марица".

УВАЖАЕМИ Г-Н ЗАРЕВ,

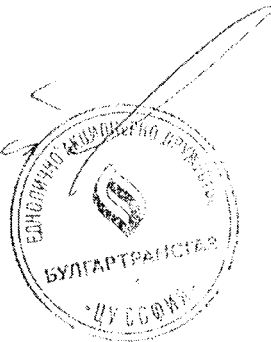
Във връзка с постъпило Ваше заявление, вх. №БТГ-24-00-773/25.02.14г., относно съгласуване на технически проект за обект: Допълване на пътен възел "Плодовитово" при пресичане на АМ "Тракия" и Път III-666 и пътен възел "Оризово" при пресичането на АМ "Тракия" и АМ "Марица", Ви уведомяваме следното:

С реализиране на инвестиционното Ви намерение, не се засягат съоръжения собственост на "Булгартрансгаз" ЕАД, както и техни сервитути и зони за превантивна устройствена защита и нямаме възражения по него.

С уважение,

Кирил Темелков

Изпълнителен директор на
"Булгартрансгаз" ЕАД



„Булгартрансгаз“ ЕАД,
София 1336, п.к. 3
бул. „Ланчо Владигеров“ № 66
идент. № 175203478
идент. № по ДДС: BG 175203478

т: (02) 939 63 00
ф: (02) 925 00 63
е: info@bulgartransgaz.bg
w: www.bulgartransgaz.bg

Корпоративна търговска банка АД
BIC: KOPR BGSF
IBAN: BG11 KOPR 9220 1009 1988 01 - ЛЕВА
IBAN: BG90 KOPR 9220 1409 1988 01 - ЕУР



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите
Басейнова дирекция за управление на водите
Източнобеломорски район с център Пловдив

Приложение П

Изх. № РД-11-36
Пловдив, 11.02.2014г.

ДО

ИНЖ. ВЕНЦИСЛАВ ЗАРЕВ
УПРАВИТЕЛ НА „ПЪТПРОЕКТ“ ЕООД
УЛ. " ЦАР БОРИС III " № 257
СОФИЯ 1619

Относно: Становище във връзка с изработване на технически проекти за обекти:
1. Допълване на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III-666 и пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“.
2. АМ „Марица“, „Оризово-Капитан Андреево“, участък от км. 4+660 до км. 5+000.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЗАРЕВ,

В отговор на Ваше писмо Изх. №01-253/20.02.2014 г. и наш вх. №РД-11-36/26.02.2014 г., след запознаване с предоставените ни вариантни разработки, Басейнова Дирекция за управление на водите в Източнобеломорски район с център Пловдив дава следното становище:

За предвидените по 2 броя тръбни водостоци по I-ви и II-ри вариант на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III-666, както и 4 броя тръбни водостоци по вариат I-ви и 3 броя тръбни водостоци по вариат II-ри на пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“, следва да се проведе процедура по чл. 46 от Закона за водите за издаване на разрешителни за ползване на воден обект.

Съгласно чл. 46а от ЗВ представянето на разрешително по чл. 46 е необходимо условие за одобряване на проекта и за издаване на разрешение за строеж по реда на Закона за устройство на територията.

Басейнова дирекция съгласува изработване на технически проекти за обекти:

1. Допълване на пътен възел „Плодовитово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и път III-666 и пътен възел „Оризово“ при пресичането на АМ „Тракия“ и АМ „Марица“.

2. АМ „Марица“, „Оризово-Капитан Андреево“, участък от км. 4+660 до км. 5+000, при спазване на горепосочените условия.

С уважение,

ИНЖ. НИКОЛА КЪРНОЛСКИ

Директор на Басейнова дирекция за управление на водите
в Източнобеломорски район с център Пловдив





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
София 1000, ул. "У. Гладстон" 67, тел.: 940 6000, факс: 986 48 48

РЕШЕНИЕ

На основание §126, ал. 3, т.2 във връзка с ал.1 от ПЗР на Закона за опазване на околната среда,

ИЗМЕНЯМ И ДОПЪЛВАМ

решение по ОВОС на министъра на околната среда и водите № 37/1994 г., с което е разрешено преминаване в следваща фаза на проектиране на обект АМ "Марица" от км 2+900 до км 117+080,

Отнасящо се до обект „Автомагистрала „Марица“ от км 2+900 до км 73+320”

Възложител: Агенция „Пътна инфраструктура”

Седалище: гр.София 1000, пл. "Македония" № 3; ЕИК: 000695089

Кратко описание на намерението:

Строителството на АМ "Марица" по нейната дължина е на различни етапи, а именно:

- участъкът от км 0+000 до км 2+930 (пътен възел "Оризovo" с АМ "Тракия") е в експлоатация;

- участъкът до км 5+000 е включен в проекта за п.в. "Оризovo" и е изграден, като там е осъществена връзката; в експлоатация са етапните връзки;

- участъкът от км 5+000 до км 72+940 ще се извърши изцяло като ново строителство; има актуализиран технически проект през 1999 - 2000 г.;

- на км 19+900, 32+000 и 42+250 се извършват археологически теренни работи;

- участъкът от км 72+940 до км 114+508 има извършено строителство в различни степени на изпълнение:

Трасето на АМ "Марица" започва непосредствено след пресичането на път II-66 "Чирпан – Поповица". След прав участък от 1700 m следва дясна крива с $R=6000$ m, при което трасето обхожда чашата на язовир "Добри дол", максимално близко с оглед запазване целостта на напоителните полета на Института по памука и пшеницата гр. Чирпан. Следва дясна крива с $R=15000$ m през землището на с.Добри дол, след която при км 15+260 се пресича път III-806 "Чирпан-Върбица" в землището южно от с.Зетьово. Следва лява крива с $R=5000$ m., след която трасето се насочва на запад от с.Златна ливада. Пресича река Стара река при км 22+315 с последователни дясна и лява криви, съответно $R=2200$ m и $R=3000$ m, и премоства р.Марица с крива $R=2500$ при км 24+796, след което трасето преминава западно на р. Марица. При км 28+414,70 се пресича ж.п.линията "Пловдив – Свиленград" в участъка "Ябълково-Димитровград" на ж.п. км 222+835. След това чрез крива с радиус $R=6000$ m при км 32+083 пресича път IV-50606 "Добрич-Крум", минава източно от с.Добрич, като при км 36+060 премоства р.Банска и непосредствено след това при км 36+480 пресича път III-506 "Димитровград-Добрич-Горски извор". По-нататък при км 38+803 трасето пресича път I-5 "Димитровград-Хасково", на който е предвиден пътен възел "Димитровград" и се

развива северно от с. Крепост, като чрез последователни хоризонтални контракриви с радиуси 5000 m преминава южно от с. Воден. При km 41+597 трасето пресича неелектрифицираната ж.п. линия "Русе-Подкова" в участъка "Димитровград – Хасково", а при km 46+290 пресича път IV-50045 "Узунджово – Воден". След това трасето е конструирано с последователни хоризонтални контракриви, с радиуси, вариращи от 2500 m до 6000 m, като се развива югозападно от с. Александрово и южно от с. Поляново. При km 60+201 А-1 "Марица" пресича с пътен надлез път IV-80077 "Харманли – Поляново – Константиново". Ситуацията се развива югозападно от с. Александрово и южно от с. Поляново и е конструирана с последователни хоризонтални контракриви, с радиуси вариращи от 1500 m до 5000 m. При km 65+680 автомагистралата пресича път III-503 "Харманли – Симеоновград", на който е изграден пътен възел "Симеоновград". След това трасето минава източно от Харманли и премества р. Харманлийска при km 69+362, а при km 70+331.33 пресича път П-76 "Тополовград – Харманли", на който е изграден пътен възел "Харманли" (Тополовград) и завършва непосредствено преди р. Марица при km 71+011.31 \approx 73+400, който е начало на следващия участък "Харманли – Любимец – Капитан Андреево".

В разглеждания участък е предвидено изграждане на 3 броя пътни възли – пътен възел "Димитровград" при km 38+800, пътен възел "Симеоновград" при km 65+680.00, пътен възел "Харманли" (Тополовград) при km 70+311. Проектирани са 10 броя паркинги:

- на km 19+000 в дясно и на km 19+220 в ляво;
- на km 31+640 в ляво и на km 31+660 в дясно;
- на km 41+000 в ляво и на km 41+000 в дясно;
- на km 50+160 в дясно и на km 50+280 в ляво;
- на km 64+366 в дясно и на km 64+366 в ляво.

При km 70+620 се предвижда изграждане на етапна връзка поради напредналото строителство на участъкът А-1 "Марица" участък "Харманли – Любимец".

В административно отношение участъкът от пътя преминава през Общини Братя Даскалови, Чирпан, Първомай, Димитровград, Хасково, Симеоновград, Харманли и Кметства Черна гора, с. Плодовитово, с. Зетьово, с. Златна ливада, с. Градина, с. Крушево, с. Великан, с. Ябълково, с. Крум, с. Добрич, с. Крепост, с. Черногорово, с. Воден, с. Александрово, с. Узунджово, с. Константиново, с. Поляново и с. Преславец

Предлаганите етапи на строителство обхващат трасето на АМ "Марица" в 4 участъка: **Лот 1** "Оризово - Димитровград" от km 5+000 до km 36+400; **Лот 2** "Димитровград - Узунджово" от km 36+000 до km 48+600; **Лот 3** "Узунджово - Поляново" от km 48+600 до km 60+300; **Лот 4** "Поляново - Харманли" от km 60+300 до km 71+011.31

поради следните **мотиви (фактически основания)**:

1. В осъвремененият доклад за ОВОС е направен анализ на очакваните въздействия от реализацията на обект „Автомагистрала „Марица“ от км 2+900 до км 73+320“ върху околната среда и здравето на хората, като са идентифицирани и рисковите фактори. Взети са предвид и постановените вече решения по ОВОС № 37/1994 г. и № 46-11/2000г. (с което е върнат за доработване окончателният доклад за ОВОС за проекта за обект АМ „Марица“ от км 2+930 до км 73+600) и поставените в тях бележки, изисквания и условия за реализирането на пътя по реда на действащата тогава нормативна уредба. Оценката, представена в осъвременения доклад за ОВОС, потвърждава препоръчаните от експертите в предходния доклад по ОВОС, както и разрешените с постановеното решение по ОВОС № 37/1994 г. варианти за трасе в отделните участъци на пътя.
2. Разглежданият обект е част от международния път Е-80, който е основен пътно-транспортен коридор между Централна и Източна Европа от една страна и Югозападна Азия от друга. С реализацията на проекта АМ „Марица“ ще бъде

осигурена съвременна комуникативна връзка по суша между двата континента. Проблемите, които се създават от ниската пропускателна възможност на път Е-80, до голяма степен ще се решат.

3. Пътното трасе е проектирано така, че максимално да се вписва в съществуващия терен с оглед на възможно най-малък обем земни работи. Тъй като теренът е изключително от здрави скали, оста е проектирана така, че да не се налага изграждането на подпорни и укрепителни стени.
4. Проектирането на този участък от автомагистралата е започнало в средата на 70-те години на миналия век. Утвърждаването на трасето е извършвано съобразно действащото в съответния момент законодателство, регламентиращо инвестиционния процес в строителството. В изпълнение на това, са издадени Решение на Бюро на Министерския съвет № 20/13.02.78 г., Решение на Комисията за земята № КЗ – 7/18.08.89 г., Решение на МС № 285/20.07.92 г. Постановени са през годините актове за отчуждаване на земята, необходима за реализацията на обекта по участъци – МР – 4/02.04.86 г., КЗ-13/23.12.92 г.
- 4.1 Съгласно информацията от възложителя (с писмо изх. № 53-00-2838/03.0.2007 г.) отчуждителното производство за изграждане на АМ „Марица“ е приключило за всички имоти на територията на Пловдивска област, 90 % от земеделските имоти на територията на област Хасково и 10 % от земеделските имоти на територията на област Стара Загора.
- 4.2 Съгласно Решение на МС № 779 от 30 ноември 2007 г./ ДВ бр.104 от 11 декември 2007 г./ за отчуждаване на имоти частна собственост, за държавна нужда за изграждане на обект „Автомагистрала „Марица“ от км 5+100 до км 117+000, намиращи се на териториите на областите Стара Загора и Хасково, **са отчуждени всички земи** по трасето на АМ. За разглеждания участък това са землищата на гр. Чирпан, с.Зетьово, с. Златна ливада, с. Великан, с. Ябълково, с. Крум, с. Добрич, с. Крепост, с. Александрово, с. Костантиново, с. Поляново, с. Преславец и гр. Харманли.
5. Алтернативи за реализацията на обект „Автомагистрала „Марица“ от км 2+900 до км 73+320“, по същество са разглеждани и оценени в изработените доклади по ОВОС, като са проведени съответните процедури и е издадено, по реда на действащата тогава нормативна уредба, съответното решение по ОВОС. Съгласно писмо на възложителя изх. №05-00-79/02.09.2009 г. няма изменение на инвестиционното предложение, за реализирането на което има издадени решения по ОВОС.
6. В осъвременения доклад за ОВОС е разгледано възможното кумулативно въздействие, като заключението на авторите на доклада е, че при осъществяване на автомагистралата не се предполага кумулативен ефект.
7. Проведена е процедура по реда на §126 на ЗООС, като са извършени консултации между МОСВ и възложителя за уточняване на обхвата и съдържанието на информацията, с която е необходимо да се допълни документацията по ОВОС. Съгласно дадени указания от страна на МОСВ по време на изготвяне на осъвременения доклад са проведени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до осъвременения доклад за ОВОС и са проведени седем срещи за обществено обсъждане. В резултат са представени протоколи от обществените обсъждания, писмени становища на заинтересувани лица, в т.ч. и становището на възложителя, по предложенията, препоръките, мненията и възраженията, които са съобразени по законосъобразност при постановяване на настоящето решение. По представените становища на проведените срещи за обществено обсъждане е изразено експертно мнение в представено в МОСВ становище на възложителя (вх.№12-00-893/14.04.2010г.), съгласно което направените предложения са взети предвид, както следва:
 - 8.1 Становища на община Димитровград, „ВиК“ ООД - Димитровград и „ВиК“ ООД – Хасково и жителите на с. Ябълково, отнасящи се до евентуално замърсяване на добиваната подземна вода от ВПС „Ябълково – селска“ (шахтов кладенец с два

дренажни лъча и помпена станция) за водоснабдяване на с. Ябълково и с. Горски Извор, поради обстоятелството, че автомагистралата ще преминава през пояс II на санитарно-охранителната зона на кладенеца (СОЗ):

8.1.1 Становището на експертите по ОВОС е, че няма хидрогеоложки и ситуационни предпоставки за реално негативно въздействие на АМ „Марица” върху качествено състояние на водата, добивана от кладенеца на ВПС „Ябълково – селска”, както и забрана и ограничение за преминаване на автомагистралата през пояс II на СОЗ на водовземното съоръжение, тъй като не се очаква генериране и непряко отвеждане в подземните води на опасни и вредни вещества.

8.1.2 Към изграждане на нов кладенец за водоснабдяване на с. Ябълково и с. Горски Извор би било целесъобразно да се пристъпи само при условие, че резултатите от задължителния мониторинг, провеждан съгласно изискванията в разрешителното за водовземане, покажат влошаване на качеството на водата през периода на експлоатацията на автомагистралата.

8.1.3 Във връзка с констатацията, че от новоизградените кладенци дебитът не е съгласно очаквания, на 24 и 25.03.2010г. експерти на АПИ са извършили посещение на регионалните „ВиК” дружества за организиране на нови пробни замервания, като е предложено при повторно установяване на недостатъчност на дебита да се набележат мерки за решаване на проблема, които да са задължителни за изпълнение.

8.1.4 Допълнително, с писмо изх.№735/08.06.2010г. „ВиК” ООД – гр. Хасково потвърждава, че водните количества, подавани за гр. Хасково, от терасата на р. Марица са 262 л/с, добивани от 29 броя кладенеца. Количеството воден дебит от кладенците, които евентуално биха могли да бъдат засегнати от автомагистралата е 58 л/с. Дружеството потвърждава, че дори предвидените нови 6 кладенеца да не изпълнят исканите 105 л/с, същите ще бъдат достатъчни като компенсация.

Необходимостта от провеждане на мониторинг на подземните води от ВПС е взето предвид и отразено в условията и мерките в настоящото решение.

8.2 Становище на община Димитровград с предложение за проектиране и изграждане на допълнителни пътни връзки на пътния надлез над общинския път НК. 1005/Л-5, Димитровград – Хасково/ - Крум – Ябълково и скоростна жп линия Пловдив – Свиленград по трасето на АМ „Марица”:

Искането за построяване на пътен възел на общински път и АМ „Марица”, съгласно посочените мотиви е необосновано, тъй като пътят не носи трафик - актуален и перспективен, с който може да се обоснове изграждането на пътен възел. Съоръжението на АМ „Марица” над скоростната жп линия „Пловдив – Свиленград” при км 28+414 е предвидено само за преминаване на жп линията и няма възможност за изграждане на пътни връзки.

9. Със свое Решение № I-6/ 2010 г. Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

По-нататъшното осъществяване на обект „Автомагистрала „Марица” от км 2+900 до км 73+320” трябва да се съобрази с всички условия в постановеното решение по ОВОС № 37/1994 г., относимо към участъка от Автомагистрала „Марица”, предмет на осъвременения доклад за ОВОС, както и с влязло в сила решение по оценка за съвместимостта № 04-ОС/2007 г., като се поставят следните допълнителни условия и мерки:

I. За фазата на проектиране :

1. Да се предвиди ситуиране на строителните площадки и площадките за съхранение на опасни и вредни вещества, и строителни материали извън териториите на

- санитарно-охранителните зони на водоземните съоръжения и крайбрежните заливаеми ивици на реките.
2. Да се предвиди, преди започване на строителството, поставянето на постоянни шумозащитни прегради между автомагистралата и населени места (в т.ч. при с. Поляново), намиращи се в близост до нея и при нужда извършването на отделно проектиране, с индивидуален проект за всяка зона.
 3. Да се предвиди разполагане на временни депа за изкопни земни и скални маси извън териториите на санитарно-охранителните зони на водоземните съоръжения и защитените зони от мрежата Natura 2000 и чувствителни за биоразнообразието зони, включени в таблица 6.5.2.1-1 от ДОВОС.
 4. За участъка от км 22+000 до 25+200 да се проучат възможности и да се проектират алтернативни варианти (например носещи колони), които да заместят или значително намалят дължината на предвидения насип върху влажни ливади, пасища и крайбрежна растителност от северната страна на река Марица, без да се изменят останалите параметри (нивелета, наклони, дъги и т.н.) на автомагистралата.
 5. Да се предвиди изграждане на отклонения от водопроводните връзки на БПС 16 и БПС 17 към общия водопровод на водоземна система „Ябълково“.
 6. Да се обсъди възможността за изграждане на пътна връзка с автомагистралата при км 4+995, осигуряваща обслужването на населението на Общини Първомай и Чирпан.
 7. Да се проектират облицовани крайпътни канавки, които да се заустват в шахти извън границите на пояс II на санитарно-охранителната зона на водоизточници да питейно-битово водоснабдяване.
 8. Водите от отводнителните съоръжения над р. Марица да бъдат отведени извън пояс II на санитарно-охранителната зона на водоизточници да питейно-битово водоснабдяване.
 9. Да не се допуска изграждане на бензино- и газостанции, паркинги и други обслужващи крайпътни обекти в участъците на магистралата, минаващи през пояси II на санитарно-охранителната зона на водоизточници да питейно-битово водоснабдяване
 10. При изграждането на фундаментите на мостовете да се предвидят утайтели за строителните отпадъчни води преди заустването им в речните течения.
 11. Отводнителните водостоци да бъдат проектирани по начин, позволяващ използването им като прелазни съоръжения за земноводни, влечуги и дребни бозайници.
 12. Строителните дейности в речните корита и по прилежащите брегове в обхвата на премостванията да се проектират и изпълнят с минимално строителство в речните корита. Да не се предвижда изграждане на допълнителни пътни или хидротехнически съоръжения (подпори, диги, укрепителни съоръжения на дъното и по речните брегове, бързотоци и др.) извън тези, свързани с конструктивната им сигурност.
 13. Водосъбирателните канавки, разположени успоредно на пътното платно, да бъдат проектирани така, че да възпрепятстват попадането на животински видове върху пътя.

II. Преди започване на строителството:

14. До започване на строителство в района на ВПС „Крум-Добрич“ да бъдат изпълнени съответните технически решения, които да гарантират, че водата, доставяна от сондажите, които ще заместят унищожените водоземни съоръжения, ще бъде достатъчна по количество и отговаряща по качество на нормативните изисквания.
15. Да се предприемат действия за получаване на разрешителни по реда чл.46 на Закона за водите.

16. Да се предприемат действия за сключване на писмени договори с лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл. 12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.
Копие от договорите да бъдат представени в съответната РИОСВ в срок до един месец след сключването им.
17. Да се изготви план за организация на движението на обслужващия строителството транспорт с цел ограничаване на преминаването му през населени места, като се използват съществуващите главни селскостопански пътища в района и съгласуване на плана със съответните общини и кметства.
18. Да се съгласуват с кметовете на населените места, през чиито административни територии преминава трасето на пътя, маршрутите за транспортиране на отпадъците и инсталацията/съоръжението за третирането им, съгласно чл. 18, ал. 2 от Закона за управление на отпадъците.
19. Да се актуализира ландшафтно-устройствения проект, в който се предвиди:
- 19.1 Озеленяването на територията да се използват местни видове растения, заимствана от автохтонните съобщества.
- 19.2 В участъка на мостовете, както и в участъка на максималното доближаване до р. Марица при Харманли да се изгради мащабно залесяване с подходящи местни влаголюбиви видове дървета и храсти, в обхвата на магистралата, от банката на магистралата.
20. Да се изготви План за собствен мониторинг на:
- 20.1 подземните води при ВПС „Бялата вода”, ВПС „Ябълково”, ВПС „Ябълково-селска” и ВПС „Крум-Добрич”. Мониторингът на количественото състояние да се провежда в съответствие с изискванията в чл. 55, а на химичното състояние на черпените подземни води - съгласно изискванията в чл. 80, ал. 1 и ал. 2 на *Наредба № 1/10.10.2007 г за проучване, ползване и опазване на подземните води* и да включва изследване на съдържанието и на нефтопродукти.
- Честотата на опробването и изследването на водата от извора ВПС „Бялата вода” и най-близко разположените до автомагистралта два тръбни кладенеца да се предвиди два пъти годишно.
- Честотата на опробването и изследването на водата от най-близко разположените до автомагистралта тръбни кладенеца БПС 16, БПС 17, БПС 15, БПС 14, БПС 19 и БПС 19 да се предвиди четири пъти годишно през първите три години от експлоатацията на автомагистралата и задължително да включва изследване на съдържанието и на манган и нефтопродукти. Честотата на изследването на химичния състав на подземните води след тригодишната експлоатация на магистралата да се оптимизира в зависимост от получените резултати от мониторинга.
- 20.2 еквивалентни нива на шума, съдържание на ФПЧ, азотни оксиди, въглероден оксид и бензен в различни точки в околните на трасето населени места преди започване на строителните работи и след началото на експлоатацията, при условия на натоварен трафик.
- Планът да се съгласува с БДУВ „Източнобеломорски район” – Пловдив, съответната РИОСВ и „Вик” дружество. Съгласуваният план да се представи в ИАОС за утвърждаване по компетентност.

III. По време на строителството:

21. Да не започват строителни дейности през периода 15 март – 15 юли в участъците, определени като значими за биоразнообразието: от км 9+000 до 10+000; от км 13+200 до 13+800; от км 18+800 до 19+600; от км 22+000 до 25+200, от км 32+100 до 33+200; от км 41+000 до 42+500; от км 44+800 до 51+000; от км 51+000 до 52+000; от км 53+000 до 54+200; от км 56+000 до 57+100; от км 60+900 до 62+400.

22. Изкопите, товаро-разтоварните, транспортните и др. дейности да бъдат извършвани при отчитане на установените изисквания за ограничаване на неорганизираните емисии на прахообразни вещества съгласно изискванията на чл.70 от *Наредба №1/2005г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии.*
23. Да не се извършват строителни дейности по изграждането на АМ в участъка от км 66+500 до км 68+200, в който трасето преминава в близост до малки водоеми до река Марица по време на миграция на белия щъркел (месец август).
24. Строителната и поддържаща техника и инвентар в участък от км 9+000 до км 12+000 да бъдат разположени от северната страна на строящото се трасе; В близост на премостваната част на единия микроязовир, да не се разполага трайно такава техника и поддържащи съоръжения на по-малко от 500 м от бреговете му.
25. В участъците от пътя в близост до населените места строителната дейност да се извършва само през светлата част на денонощието.
26. Да не се нарушава естественото състояние на леглата, бреговете на реките и крайбрежните заливаеми ивици с оглед защита от вредното въздействие на водите, съгласно чл.143, ал.1 от Закона за водите.
27. Да се въведе забрана за спиране на МПС в границите на пояси II и III на санитарно-охранителните зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване.
28. Да се осигури съчетаване на площадката за поддържане на пътя по време на експлоатация с основната строителна площадка по време на строителство с цел намаляване размера на засегнатите площи.
29. По строителните участъци да се стационарират химически тоалетни.
30. Водосточите да се оформят като биокоридори по подходящ начин, като се монтират насочващи мрежи към тях, които да предпазват от попадане на пътното платно на животните и да ги ориентират към тях.
31. Вход и изход на трасето при мостовете да бъдат оградени с насочващи мрежи, които да отклоняват животните от тях.
32. Местата за временно съхранение на насипни материали и строителни отпадъци (от основата на пътя) при сухо и ветровито време да се омокрят, за да се намалят неорганизираните емисии на прах.
33. Необходимите за целите на реализация на обекта водовземания и ползвания на воден обект, да се извършват въз основа на съответното разрешително по Закона за водите.
34. Да се създаде организация за контрол на площадките за съхранение на материалите и на техническото състояние на машинния парк, като не се допускат аварийни разливи на масла и горива. В случай на авария да се предвиди своевременно почистване.
35. Образованите отпадъци от обекта да се предават, въз основа на писмен договор, на лица, притежаващи съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл. 12 от Закона за управление на отпадъците или комплексно разрешително.

IV. По време на експлоатацията

36. Да не се допуска складиране и съхраняване на химични вещества за зимно поддържане на пътното платно в участъка на трасето на автомагистралата от км 18+800 до км 28+000.
37. Да се извършват натурни замервания на нивото на еквивалентен шум в най-близките жилищни зони на с. Поляново и с. Александрово. При необходимост да се вземат технически мерки за понижаване на шумовите нива – шумозащитни стени, насипни диги, подмяна на стъклена дограма с шумозащитно по-ефективна и др. При доказана необходимост да се извършат залесителни мероприятия от подходящ

дървесен растителен вид между автомагистралата и жилищната зона на с. Поляново.

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

| № | Мерки | Период на изпълнение | Резултат |
|----|--|----------------------|--|
| 1. | <p>Да се предвидят проходи за различни видове животни в зависимост от спецификите на местообитанията в участъците със значително биологично разнообразие: км 9+000-10+000 -3 прохода ; км 13+200 - 13+800 – 2 прохода; около км 18+400 1 проход; км 18+800–19+600 – 3 прохода; км 32+100 – 33+200 - 3 прохода; км 41+000 – 42+500 – 6 прохода; от км 44+800–51+000 – 6 прохода; от км 51+000 – 52+000- 2 бр; км 53+000 – 54+200 – 4 бр; км 56+000 – 57+100 – 3 бр; км 60+900 – 62+400 – 4 броя :</p> <p>- Многовидови сухи подлези с ключови видове за опазване: вълк, сухоземни костенурки, влечуги, дребни бозайници, прилепи.</p> <p>- Многовидови проходи под мостовете на реки</p> <p>- тръби за преминаване на костенурки - на всеки 200 метра, ако няма друго подходящо многофункционално съоръжение.</p> | проектиране | опазване на животинския свят |
| 2. | <p>Да се определят подходящите места за създаването на линейни структури от дървесно-храстова растителност, в обхвата на автомагистралата, водещи към подходите на проектираните надлези, подлези и проходи за животни, съобразно препоръките в раздел 6.5.2</p> | проектиране | <p>намаляване значителните отрицателни въздействия върху прилепите (фрагментация на коридори и смъртност на трасето)</p> |
| 3 | <p>Преминаването на трасето върху дерета и водни обекти да бъде проектирано с премостване с достатъчно дълги и високи съоръжения с цел запазване на водното течение (дори при сухи дерета) и крайречната растителност и осигуряване на възможност за свободно преминаване на бозайници, земноводни и влечуги;</p> <p>При преминаването на трасето покрай микроязовира от 9+000 до км 10+000 да се осигури, отстояние на фундаментите на моста на поне 25 м от бреговете на микроязовира при максимален обем.</p> | проектиране | <p>намаляване значителните отрицателни въздействия върху прилепите (фрагментация на коридори и смъртност на трасето)</p> |
| 4. | <p>Да се предвиди поддържането на ивица от 25 метра от банкета на магистралата, в обхвата на магистралата, без дървесно храстова растителност в следните участъци от трасето: км 18+800–19+600; км 32+100 – 33+200; км 41+000 – 42+500 км 44+800–51+000; км 51+000–52+000; км53+000-</p> | Проектиране | <p>намаляване концентрацията на птици в близост до пътното платно и увеличаване на риска от сблъсък</p> |

| | | | |
|-----|--|----------------|--|
| | 4+200; км54+200–56+000; км 51+000 – 52+000; км 58+000 – 59+100; км 60+900 – 62+400; км 62+500 –65+500; км 62+500 – км 65+500 | | |
| 5. | Да се предвиди изграждане на прозрачни екраниращи съоръжения с височина до 3 метра в следните участъци: между язовирите и магистралата от км 8+500 до км 12+500; В участъка на премостване на единия микроязовир (около км 12+000 до 12+500) да се предвидят екраниращи съоръжения и от северната страна на магистралата; от км 35+800 до 36+300 на пресичане на река Банска; от км 22+000 – км 25+200 от двете страни на АМ | Проектиране | намаляване на въздействието безпокойство и колизии на видове, привързани към влажни зони с трафика |
| 6. | Предвидените за изграждане мостове над р. Марица, р. Банска река и р. Харманлийска да бъдат обезопасени срещу изтичане на петролни продукти и други замърсители в случай на възникване на транспортни аварии | строителството | Предотвратяване замърсяването на реките и крайбрежните им участъци |
| 7. | Да не се допуска преминаване на строителни и транспортни машини през реките извън технологичните изисквания на строителството. | строителството | предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда |
| 8. | В горещо и сухо време да се предвиди оросяване на изкопните работи и по трасето на пътя и особено в участъците при с. Поляново и с. Александрово. | строителството | предотвратяване запрашаването на района при движение на моторните превозни средства и намаляване неорганизираните емисии на прах въздуха |
| 9. | Да не се допуска депониране на инертни материали в речните корита | строителството | предотвратяване замърсяване на реките и увреждане на дънните местообитания |
| 10. | В участъците на премостванията над реките да не се изсичат околоречните храсти по бреговете на реките. Ивицата с допустимо изсичане на такава растителност да не надвишава 10 метра от краищата на самото трасе на магистралата. | строителството | опазване на реките като единствени биокоридори за преминаване на някои бозайници |
| 11. | След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места. | строителството | предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда |
| 12. | При извършване на строителните работи на мостовите съоръжения да не се допуска работа на неизправна техника. | строителството | предотвратяване замърсяването на речните води с нефтопродукти |
| 13. | Да се осигури контрол за недопускане на нерегламентирано депониране на земни маси, строителни материали и отпадъци извън отредените за целта терени. | строителство | предотвратяване на недопустими въздействия върху околната среда |

| | | | |
|-----|---|---|--|
| 14. | Отнетият хумус от засегнатите от трасето земи да се съхранява на специално определена площадка за временно съхранение до използването му за рекултивация. | строителство | оползотворяване на хумуса при рекултивация |
| 15. | Да се осигури наблюдение от специалисти-археолози при вдигането на хумусния пласт и процеса на изкопите на автомагистралата | строителство | Опазване на паметниците на културно-историческото ни наследство |
| 16. | Да се осигури мостовете над реките и прилежащите участъци от магистралата да бъдат оградени с мрежа с височина до 2 м. | Строителството и преди въвеждане в експлоатация | предотвратяване на изхвърлянето на отпадъци в реките |
| 17. | При премостването на реките да бъдат изградени гладки отвесни обърнати в горния край към съоръженията заграждения от ситна мрежа плътно до стоманената преградна мрежа, които да прекратят достъпа на земноводни и влечуги до пътното платно. | строителството и преди въвеждане в експлоатация | предотвратяване на недопустими въздействия върху биоразнообразието |
| 18. | Да се предвиди поддържане на проходите за животни чрез периодично почистване | експлоатация | Поддържане на миграционните коридори на видове |

Настоящото решение се отнася само за обекта, който е бил предмет на извършената оценка в осъвременения доклад за ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно МОСВ във възможния най-ранен етап.

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 в решенията по ОВОС и настоящото решение виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

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

Предвид защита на безспорен държавен и обществен интерес с оглед опасността от осуетяване реализирането на инвестиционното предложение от национално значение, включено в Оперативна програма „Транспорт“ и съгласно §126, ал.6 от ПЗР на Закона за опазване на околната среда обжалването на решението не спира неговото изпълнение.

Дата: 02.07.2010 г.

МИНИСТЪР



(ИОНА КАРАДЖОВА)

ПРОТОКОЛ

за предоставяне на достъп до обществена информация

№ 102

София, 10.12.2014 г.

С настоящия протокол се удостоверява предоставянето от

Яна Стоянова Александрова- главен експерт „МСВО” в Дирекция “ИТОМС
ВО” и на заявителя

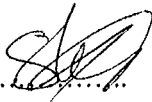
Лусия Антонова Кулкина, „Клементина Григорова“
(трите имена на заявителя/наименование и седалище на юридическото лице и
трите имена на представителя)

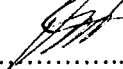
във връзка с постъпило заявление, с вх. № 26-00-11676/ 24.11.2014 г. и в
съответствие с Решение № 102/ 05.12.2014 г.

(номер и дата на акта за предоставяне на достъп)
следната информация:

Данни на почвите в района около селата Оризово и Плодовитово за периода
2010-2014 г.

Под формата на технически носител.

Заявител: 

Предоставил
информацията: 

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Фенантрэн | 0,005 мг/кг |
| Флуорантэн | 0,008 мг/кг |
| Бензо(а)антрацен | 0,001 мг/кг |
| Хризэн | 0,003 мг/кг |
| Бензо(ghi) перилэн | 0,002 мг/кг |
| Индено(1;2;3-с;d) пирен | 0,002 мг/кг |
| Аценафтен | 0,007 мг/кг |
| Аценафтилен | 0,003 мг/кг |
| Флуорэн | 0,015 мг/кг |
| Пирен | 0,004 мг/кг |
| Бензо(b,j,k)флуорантэн | 0,003 мг/кг |
| Бензолипен / Бензо (а) пирен/ | 0,001 мг/кг |
| Дибензо(а;h)антрацен | 0,002 мг/кг |
| PCB 52/2;2;5;5 | 0,001 мг/кг |
| PCB 101/2;2;4;5;5 | 0,001 мг/кг |
| PCB 138/2;2;3;4;4;5 | 0,001 мг/кг |
| PCB 153/2;2;4;4;5;5 | 0,0005 мг/кг |
| PCB 180/2;2;3;4;4;5;5 | 0,01 мг/кг |
| PCB-28/2;4;4 | 0,0005 мг/кг |
| Гама - HCH - Линдан | 0,001 мг/кг |
| Алфа - HCH - гексахлорциклогексан | 0,001 мг/кг |
| Бета - HCH | 0,001 мг/кг |
| Гексахлоробензен | 0,001 мг/кг |
| о р и р,р-DDE | 0,010 мг/кг |
| о,р и р,р-DDD | 0,001 мг/кг |
| о,р и р,р-DDT | 0,008 мг/кг |

Снимков материал



Сн.1. Начало за отклонение към п.в."Плодовитово" (вдясно)



Сн.2. Отклонение към п.в."Плодовитово" (близък план)



Сн.3. П.в."Плодовитово" – изградената част



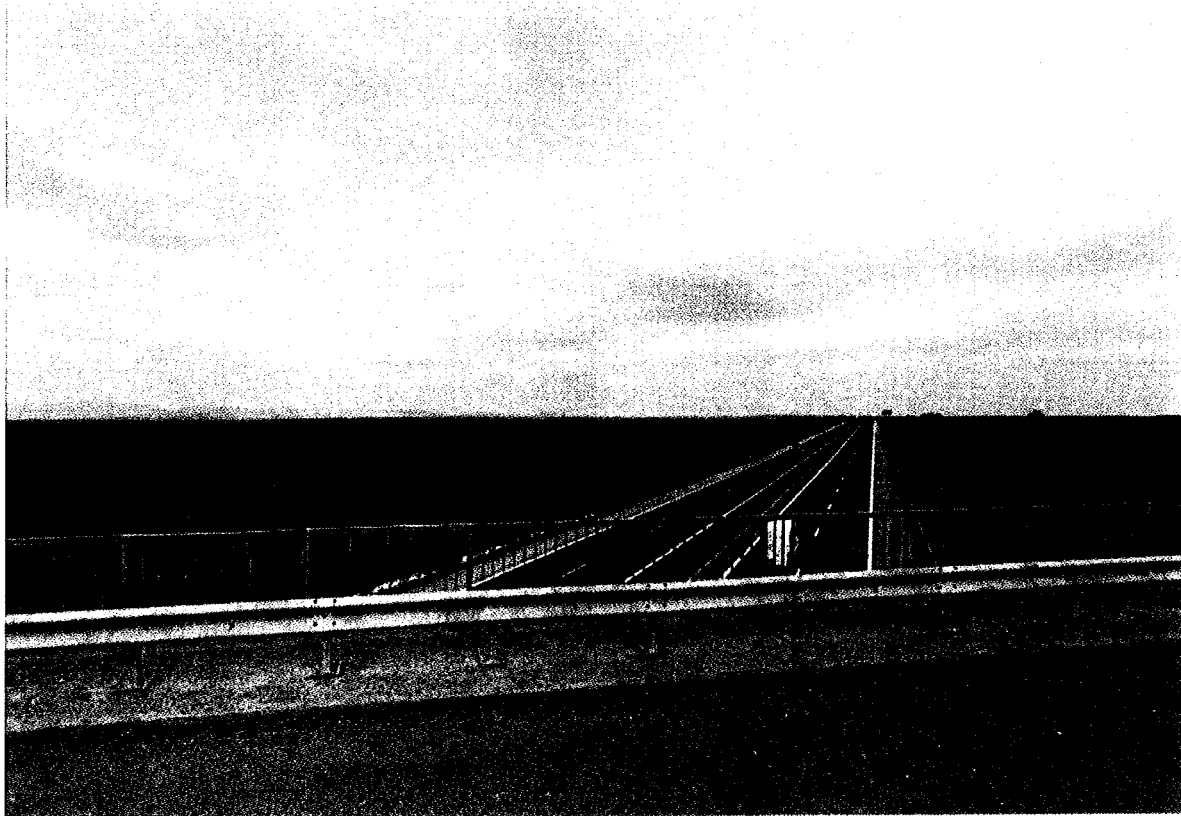
Сн.4 Надлез над АМ „Тракия“ (частично изграден п.в."Плодовитово")



Сн.5. Отклонение от АМ „Тракия” за АМ „Марица” (п.в.„Оризovo”)



Сн.6 Отклонение от АМ „Тракия” за АМ „Марица” (п.в.„Оризovo” - близък план)



Сн.7. АМ „Тракия” поглед от надлеза на АМ „Марица” п.в.„Оризovo”)



Сн.8. Включване на АМ„Марица” в АМ„Тракия” посока София



Сн. 9. АМ „Марица“ – вдясно – км 4+900 – участъкът за довършване
Вляво – етапна връзка на АМ „Марица“ с път П-66



Сн. 10. АМ „Марица“ – вдясно – км 4+900 – участъкът за довършване
(близък план)