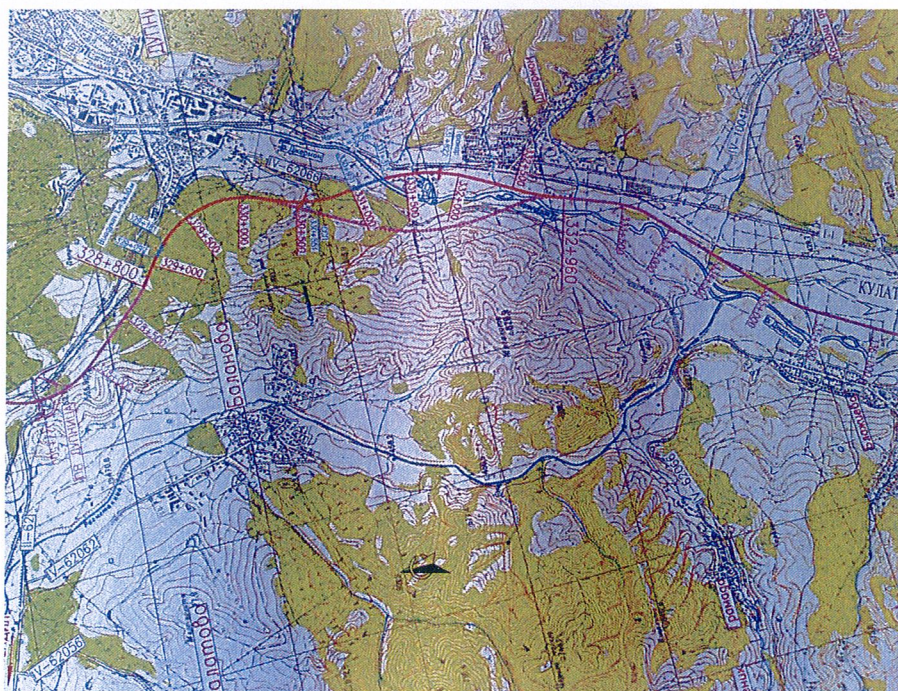


ИНФОРМАЦИЯ
ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ
НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ
ОВОС



Инвестиционно предложение: „АМ „Струма” Лот 2 „Дупница - Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52 - Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960”

Възложител: АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

СЪДЪРЖАНИЕ

	Стр.
I. Информация за контакт с възложителя:	1
1. Име, ЕГН, местожителство, гражданство на възложителя - физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице.	1
2. Пълен пощенски адрес.	1
3. Телефон, факс и e-mail.	1
4. Лице за контакти.	1
II. Характеристики на инвестиционното предложение:	1
1. Резюме на предложението.	1
2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение.	11
3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план	11
4. Подробна информация за разгледани алтернативи.	12
5. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството.	12
6. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет.	14
7. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.	18
8. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване.	18
9. Предлагани методи за строителство.	18
10. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията.	18
11. Отпадъци, които се очаква да се генерират - видове, количества и начин на третиране.	19
12. Информация за разгледани мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда.	22
13. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство, третиране на отпадъчните води).	23
14. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение.	23
15. Замърсяване и дискомфорт на околната среда.	23
16. Риск от инциденти.	24
III. Местоположение на инвестиционното предложение	24
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 и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях.	24
2. Съществуващите ползватели на земи и приспособяването им към площадката или трасето на обекта на инвестиционното предложение и бъдещи планирани ползватели на земи.	25
3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове.	25
4. Чувствителни територии, в т. ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др.; Национална екологична мрежа.	26

4а.Качеството и регенеративната способност на природните ресурси.	27
5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение.	27
IV. Характеристики на потенциалното въздействие (кратко описание на възможните въздействия вследствие на реализацията на инвестиционното предложение):	27
1.Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материалните активи, атмосферния въздух, атмосферата, 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 вещества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници - шумове, вибрации, радиации, както и някои генетично модифицирани организми.	27
IV .1.1.Въздействие върху атмосферния въздух.	28
1.2. Въздействие върху повърхностните и подземни води	34
1.3. Въздействие върху почвата	38
1.4. Въздействие върху земните недра	39
1.5.Въздействие върху биологичното разнообразие и неговите елементи.	40
1.6.Въздействия върху ландшафта	46
1.7.Въздействия от генерираните отпадъци	47
1.8. Въздействия от рискови енергийни източници	48
1.9. Въздействия от генно-модифицирани организми	50
1.10.Въздействия от използвани химични вещества и смеси	50
1.11.Въздействие върху хората и тяхното здраве по време на строителството и експлоатацията.	50
1.12.Въздействие върху материалните активи	52
1.13.Въздействие върху единични и групови недвижими културни ценности	52
2.Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до обекта на инвестиционното предложение.	53
3. Вид на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно).	53
4. Обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой жители и др.).	54
5. Вероятност на поява на въздействието.	54
6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието.	54
7.Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителните отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.	54
8. Трансграничен характер на въздействията.	55
Заключение	56
Приложения	57
Ползвана литература	57

ИНФОРМАЦИЯ

**за преценяване на необходимостта от извършване
на ОВОС за инвестиционно предложение
„АМ „Струма“ Лот 2 „Дупница - Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483.52 -
Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960”**

I. Информация за контакт с инвеститора:

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

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

гр. София

ЕИК 000695089

2. Пълен пощенски адрес.

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

3. Телефон, факс и e-mail.

тел.: 02/ 9173295; факс: 02/952 14 84

4. Лице за контакти:

инж. Виктор Лебанов; тел.: 02/ 9173295

гр. София 1000, бул. „Македония“ № 3

II. Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението:

Настоящото инвестиционно предложение (ИП) е за изместване на трасето на Лот 2 на АМ „Струма“ в участъка от км 330+000 до км 332+960.

За цялото трасе на автомагистрала „Струма“ от Долна Диканя - Кулата има издадено Решение № 1-1/2008 г. на Министъра на околната среда и водите, с което е одобрена реализацията на обекта. В изпълнение на условията и препоръките, поставени в същото, се е наложило да бъдат извършени ситуационни промени в шест участъка по трасето на Лот 2 на АМ „Струма“. За тези ситуационни промени има издадено Решение № 42-ПР/2012г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, с което е постановено да не се извършва ОВОС.

За предвидените по трасето на АМ „Струма“ Лот 2 големи съоръжения, включително в шестте участъка със ситуационни промени, има издадено Решение № 13-ПР/2013г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, с което е постановено да не се извършва ОВОС.

За изработения подробен устройствен план - парцеларен план за обекта има издадено Решение № ЕО-7/2013г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка, с което е постановено да не се извършва такава.

Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960, което е предмет на настоящото инвестиционно предложение(ИП), се налага поради неблагоприятните геоложки условия на района, през който преминава одобреното трасе на Лот 2 на автомагистралата в този участък.

Съгласно одобрения от МРР идеен проект за АМ „Струма“ Лот 2, в участъка от км 330+000 до км 332+960 е предвидено преминаване на трасето чрез траншеи с дълбочина в оста на автомагистралата до 30 м. При разработване на Технически проект за този участък, е направен опит чрез повдигане на нивелетата да се намали дълбочината на траншеите, с цел намаляване на отрицателното влияние на неблагоприятната геоложка среда. По време на проектирането във фаза Технически проект е извършена проверка за устойчивостта на откосите на траншеите (с отчитане на сеизмичното въздействие), от която е установено, че устойчивия среден наклон, който те трябва да имат, е от 1:2,5 до 1:2,9. Направата на откоси с такъв наклон би довела до заемане на значителни площи земеделска земя и до сериозни затруднения при бъдещото поддържане, както на самите откоси, така и на автомагистралата като цяло в този участък. Освен това съществува вероятност от възникване на локални свличания в обхвата на откосите, в резултат от въздействието на неблагоприятни атмосферни условия върху земната основа в разглеждания участък. С разработеното техническо решение в този участък са предвидени и хоризонтални сондажни дренажи, но изграждането им не може да гарантира общата устойчивост на откосите във времето, тъй като вероятността от запущването им е голяма и те ще изпълняват своята отводнителна функция само няколко години.

Предложеното ново решение за участъка от км 330+000 до км 332+960 на АМ „Струма“ е трасето на автомагистралата в трикилометровия участък да бъде изместено (спрямо одобреното трасе) в източна посока към съществуващата железопътна линия „София – Кулата“. По този начин ще се избегнат описаните по-горе проблеми, свързани с неблагоприятните за пътно строителство геоложки условия в района – ще се намали необходимата площ и ще се улесни поддръжката на пътните съоръжения като цяло по време на експлоатацията на магистралата.

СИТУАЦИОННО РЕШЕНИЕ

При км 330+000 се напуска приетото през 2013 г. трасе на участъка на Лот 2 на АМ „Струма“ и се тръгва в югоизточна посока, при км 331+040 се пресича път IV 62066 Дупница – Блажиево, преминава се в дясно непосредствено до елподстанция, при км 331+280 се пресича р.Джерман, преминава се ляво от пречиствателната станция за отпадъчни води, продължава между нея и ж.п.линията като върви успоредно на път I-1, западно от него и с.Джерман.

При км 332+960 се включва във варианта от 2013г.

НАДЛЪЖЕН ПРОФИЛ

Дължината на новото трасе в участъка е 2960м.

Параметрите на магистралата в участъка са еднакви с тези на целия Лот 2:

- Проектна скорост – 120 км/час
- Габарит – 29 м
- Средна разделителна ивица – 3.50 м
- Водещи ивици – 4 x 0.75 м
- Ленти за движение – 2 x 2 x 3.75 м
- Ленти за спиране – 2 x 2.50 м
- Банкети – 2 x 1.25 м
- Минимален радиус на хоризонтални криви – 720 м
- Минимална дължина на кръгова крива – 65 м
- Минимален радиус на хоризонтални криви без преходни криви - 3 000м
- Максимален надлъжен наклон – 4%
- Минимален радиус на изпъкнали вертикални криви – 16 000м
- Минимален радиус на вдлъбнати криви – 8 880 м
- Напречен наклон в права – 2.5%

Броя на превозни средства в участъка по преброяване през 2010г. и по прогноза е даден в следната таблица:

Вид на МПС		Ед. мярка	2010 г. (факт.)	2015 г. (прогн.)	2020 г. (прогн.)
1	Леки	бр./24h	16 730	19 240	23 088
2	Лекотоварни	бр./24h	3 151	3 466	3 986
3	Автобуси	бр./24h	1 433	1 540	1 694
4	Среднотоварни	бр./24h	2 044	2 245	2 526
5	Тежкотоварни	бр./24h	971	1 068	1 202
6	Товарни с ремарке	бр./24h	3 096	3 483	4 005
7	Общо	бр./24h	27 422	31 042	36 501
8	Средно за час	бр./h	2 285	2 587	3 041
9	Процент на тежките МПС	%	27.50	25.89	25.83

НАПРЕЧЕН ПРОФИЛ

Директно трасе

Габаритът на участъка, както и за цялата АМ „Струма“ е А 29 и е както следва:

- 2 x 2 ленти за движение - $2 \times (2 \times 3.75) = 15.00 \text{ м}$
- 2 x 2 асфалтирани водещи ивици - $2 \times (2 \times 0.75) = 3.00 \text{ м}$
- 2 x 2 ивици за принудително спиране - $2 \times 2.50 = 5.00 \text{ м}$
- 2 x 1 банкета - $2 \times 1.25 = 2.50 \text{ м}$
- средна разделителна ивица - $1 \times 3.50 = 3.50 \text{ м}$
- Общо = 29.00 м

Геометричната ос на трасето е в оста на разделителната ивица.

НАСТИЛКА

Директно трасе

Конструкцията на настилка е оразмерена за категория на движение „много тежко” и модул на еластичност – $E_n = 370 \text{ MPa}$.

Пътната конструкция е като в останалата част на Лот 2 на АМ „Струма”:

- Сплит мастик (SMA)0/11S с полимерни добавки - 4.0см $E=1350 \text{ MPa}$
- Асфалтова смес за долен пласт (биндер) 0/22- 8.0см $E=1000 \text{ MPa}$
- Асфалтова смес за основен пласт A_0 - 18см $E= 800 \text{ MPa}$
- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм)- 20см $E= 400 \text{ MPa}$
- Трошен камък (0-63мм) - 20см $E= 300 \text{ MPa}$
- Зона А – материали група А-1 - 50см

Общински пътища

- Асфалтова смес за износващ пласт тип „А” -4.0см $E=1200 \text{ MPa}$
- Асфалтова смес за долен пласт (биндер) 0/22 -6.0см $E=1000 \text{ MPa}$
- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм) -45см $E= 350 \text{ MPa}$

Селскостопански пътища

- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм)- 40см

Временни пътища

- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм)- 40см

МАЛКИ СЪОРЪЖЕНИЯ

В участъка с ново трасе от км 330+000 до км 332+960 се предвиждат следните малки съоръжения:

Номер по ред	Километър	Вид и отвор на съоръжението
1	330020	Тръбен водосток $\phi 150$
2	330120	Тръбен водосток $\phi 150$
3	330357	Тръбен водосток $\phi 150$
4	331568.60	Тръбен водосток $\Phi 100$
5	331810	Тръбен водосток $\phi 100$
6	331822	Нов плочест водосток(прокар) $L = 4\text{m}$; $H = 2,6\text{m}$
7	331975	Тръбен водосток $\phi 150$
8	332296	Правоъгълен водосток(прокар) $L = 2\text{m}$
9	332380	Правоъгълен водосток $L = 2\text{m}$
10	332915	Тръбен водосток $\phi 150$
11	332925	Нов плочест водосток(прокар) $L = 6\text{m}$; $H = 4\text{m}$

В участъка по проект от 2013г. **отпадат** следните малки съоръжения :

Номер по ред	Километър	Вид и отвор на съоръжението
1	330010	Правоъгълен водосток L = 2m
2	330130	Правоъгълен водосток L = 2m
3	330340	Правоъгълен водосток L = 2m
4	330523	Правоъгълен водосток L = 4m
5	331915	тръбен водосток ϕ 150
6	332910	тръбен водосток ϕ 150

ГОЛЕМИ СЪОРЪЖЕНИЯ

В участъка с ново трасе от км 330+000 до км 332+960 се предвиждат следните големи съоръжения :

▪ **Мост(виадукт) над река Джерман при км 331+000**

Съоръжението премества река Джерман, преминава над Път IV-62066 Дупница-Блажиево и Битов колектор гр. Дупница - ПСОВ. Допълнително съоръжението е съобразено с хидроложките и хидравлични изчисления за провеждане на максималното водно количество с повтаряемост веднъж на 100 години – т.е. обезпеченост 1%.

Съоръжението е предвидено да се изпълнява като две отделни, успоредни и независими конструкции на разстояние 0,20м една от друга и с обща ширина 30,00м. Всяко от пътните платна е с ширина на настилка 11,50м, външни тротоари по 1,75м и тротоари в разделителната ивица по 1,65м. Напречният наклон на настилка в участъка на моста е променлива – от 2.50% двустранен напречен наклон в права до -4,50% едностранен наклон в крива.

Ситуационно съоръжението попада в права, преходна крива и циркулярна крива с радиус 1350м, а в нивелетно отношение е в вдлъбната вертикална крива с радиус 10000м и права. Виадуктът представлява 13 отворно съоръжение, състоящо се от 4 секции - две с по три отвора и две с по четири отвора. Всяка една от секциите е сборно-монолитна рамка с омонолитени върху стълбовете монтажни греди от предварително напрегнат стоманобетон, които са свободно подпирани в крайните отвори – при разделителните стълбовете или устоите. Осовите дължини на отворите на всяка секция са 22,05м при устоите, 22,75м при разделителните стълбове и 28,40м в междинните отвори. Общата дължина на виадукта е 322.6 м.

▪ **Селскостопански подлез L = 8м – км 330+550.**

Пътното платно при км 330+550,982 на автомагистралата е с обща ширина между корнизите 30,50м, в която се включват две платна за автомобилно движение с ширини по 11,50м, разделителна ивица между тях с ширина 3,50м, тротоарен блок с ширина 2,00м дясно платно и банкет с ширина 1,25м ляво платно. За

преминаването на селскостопанския път под автомагистралата се налага проектирането на подлез.

Ситуационно автомагистралата на този километър се намира в хоризонтална крива с $R=1000\text{м}$ и за това напречния наклон на настилката е едностранен - 6%. Съоръжението пресича АМ Струма с косота 70,1g.

Селскостопанският подлез при км 330+550,982 представлява затворена кутиеобразна стоманобетонна конструкция, предвидена за монолитно изпълнение, със светло напречно сечение съответно - ширина 8,00 м и променлива височина на отделните ламели от 5,53 до 6,33м. Поради големия напречен наклон (5.1%), отделните ламели ще се изпълняват на стъпала както е показано в чертежите. От двете страни на подлеза, при откосите на насипа са проектирани полузавърнати стоманобетонни крила. Прехода между насипа и съоръжението ще се осъществи с монолитни преходни плочи с дължини по 5,00м.

В участъка по проект от 2013г. **отпадат** следните големи съоръжения :

- Виадукт – км 331+329.97 ÷ км 331+669.89
- Пътен надлез на път IV 62066 – км 332+335
- Мост над р. Джерман – км 332+437.74 ÷ км 332+732.56

РЕКОНСТРУКЦИИ НА ЕЛЕМЕНТИ НА ТЕХНИЧЕСКАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Ще бъдат засегнати и частично реконструирани:

- **км 330+790 - Аракчийски напоителен канал - Напоителни системи ЕАД клон „Струма – Места“.**

Съществуващ напоителен канал открит облицован трапецовиден профил 50/100см и стоманобетонови тръби $\phi 600$ пресича косо трасете на АМ Струма.

Реконструкцията в рамките на магистралата се предвижда със стоманобетонови тръби $\phi 1500$ с дължина 80м по съществуващото трасе на напоителния канал.

- **км 331+320 - Кладенче ПСОВ.**

Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При изготвянето на проект за виадукт над река Джерман се оказва, че извора е в близост до устой на дясното платно при км 331+323,71 и ще попадне под обсипния конус. За функционалното запазване на водоползването се предвижда да се направи каптаж извън обсипния конус. Типа на каптиране ще бъде избран съгласно геоложкия доклад.

- **км 331+578 - Старидолска река.**

Старидолска река съществуваща в облицован открит канал с трапецовидно сечение със среден отвор 2,00/4,00м пресича косо трасето на АМ Струма. Реката преминава под ж.п. линията през отвор с размери 2,00/4,00м.

Реконструкцията в рамките на магистралата се предвижда с кахон 2,50/4,00м с дължина 45м по ново трасе. След излизане от сервитута на магистралата реконструкцията е решена с открит облицован профил 2,50/4,00м успоредно на оста АМ Струма с дължина 22м до включването в съществуващата река.

▪ **км 331+740 – Кладенче Бела вода**

Кладенчето е извор в близост до трасето, извън сервитута на АМ Струма. Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При така направения технически проект част пътна кладенчето не се засяга от трасето на АМ Струма Лот 2 и няма да бъде нарушена цялостта му.

▪ **км 331+970 - Водосток под жп линия и Е79.**

Съществуващо естествено дърво пресича перпендикулярно трасето на АМ Струма. Дървото преминава под ж.п. линията през отвор с размер $\phi 1000$.

Реконструкцията в рамките на магистралата се предвижда със стоманобетонени тръби $\phi 1500$ с дължина 46м по съществуващото трасе на дървото.

▪ **км 332+100 до 332+300 - открит канал.**

Съществуващо естествено дърво пресича много косо трасето на АМ Струма. Дървото е с открит необлицован профил приблизително 0.5/1.0м

Реконструкцията в рамките на магистралата се предвижда с открит облицован профил 0.5/1.0м с дължина 22м по ново трасе успоредно на оста на магистралата.

▪ **км 332+300 - Бельов дол.**

Съществуващо естествено дърво пресича перпендикулярно трасето на АМ Струма. Дървото преминава под ж.п. линията през отвор с размери 2,00/4,00.

Реконструкцията в рамките на магистралата се предвижда с кахон 2,50/4,00м с дължина 52м по съществуващото трасе на дървото.

▪ **км 332+380 – Кладенче Зарзавулска чешма**

Кладенчето е в близост до трасето, извън сервитута на АМ Струма. Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При така направения технически проект част пътна кладенчето не се засяга от трасето на АМ Струма Лот 2 и няма да бъде нарушена цялостта му. За отвеждане на водите от извора до магистралата се предвижда водосток от бетонени тръби $\phi 150$.

▪ **км 332+910 – Кладенче „Китево кладенче”.**

Кладенчето е в близост до трасето, извън сервитута на АМ Струма. Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При така направения технически проект част пътна кладенчето не се засяга от трасето на АМ Струма Лот 2 и няма да бъде нарушена цялостта му. За отвеждане на водите от извора до магистралата се предвижда водосток от бетонени тръби $\phi 150$.

- **км 331+305 - Канализационен битов колектор на гр. Дупница за ПСОВ - ВиК Дупница ЕООД.**

Съществуващ канализационен битов колектор на гр. Дупница бетонови тръби У профил 140/89см пресича косо трасето на АМ Струма.

Реконструкция не се налага, тъй като преминаването на колектора е под виадукт. Мястото на полагане на пилотите на виадукта е съобразено с положението на колектора.

- **км 331+312 - Довеждащ водопровод за „Феникс Ресурс“ - ВиК Дупница ЕООД**

Съществуващ водопровод захранващ „Феникс Ресурс“ ПЕВП ф50 пресича косо трасето на АМ Струма.

Реконструкция не се налага, тъй като преминаването на водопровода е под виадукт. Мястото на полагане на пилотите на виадукта е съобразено с положението на водопровода.

- **км 331+562 - Довеждащ водопровод за ПСОВ - ВиК Дупница ЕООД**

Съществуващ довеждащ водопровод за водоснабдяване на ПСОВ, с. Джерман и с. Грамаде изграден от стоманени тръби ф159 пресича приблизително перпендикулярно трасето на АМ Струма.

Реконструкцията в рамките на магистралата се предвижда с нови ПЕВП тръби ф200 в обсадна стоманена тръба ф400 с дължина 38м по съществуващото трасе на водопровода с обслужващи РШ с началото и края на реконструирания участък. Реконструкцията ще бъде съобразена с проекта за подпорната стена и проекта за реконструкция на Старидолска река.

- **км 332+480 – Селищен канализационен клон от с. Джерман - ВиК Дупница ЕООД**

Съществуващ канализационен битов колектор на с. Джерман бетонови тръби ф1000 пресича косо трасето на АМ Струма.

Реконструкцията в рамките на магистралата се предвижда с нови полипропиленови тръби DN 1000 SN 8 в бетонов кожух 1,40/1,40м с дължина 61м по съществуващото трасе на колектора

Водите от съществуващите 4 бр. водоизточници от подземни води – кладенчета(извори) се използват от населението на с. Джерман и околните населени места, но не са част от съоръжения за обществено водоснабдяване. Не е известно отговарят ли по качество на изискванията за питейно-битови нужди, не е известно да са учредявани санитарно-охранителни зони.

- **км 330+151 - ВЛ 110 kV “Баланово“ (елпровод)**
- **км 331+250 - ВЛ 110 kV “Фенер“ (елпровод)**

Тъй като крайният стълб на ВЛ 110 kV „Фенер“ попада в неприемлива близост до новата АМ „Струма“ се налага реконструкцията на въпросната ВЛ, което ще доведе и до реконструкция на другата връзка на Тпс, а именно – ВЛ 110 kV „Баланово“.

Както беше посочено в предходната глава на настоящата разработка, реконструкцията на съществуващата ВЛ 110 kV „Фенер“ при пресичането ѝ с АМ „Струма“ при км 331+250 се налага, за да се измести стълб № 15 (крайният стълб на ВЛ) извън сервитутната зона на магистралата. Съобразно конфигурацията на съоръженията в областта на реконструкция, е необходимо и некомутируемото отклонение от ВЛ 110 kV „Фенер“ да мине от източната страна на Тпс „Дупница“. Предвид съществуващата застроеност в района обаче, е невъзможно да бъде отредено още едно трасе за нова ВЛ. При това положение единственият вариант е, двете некомутируеми отклонение – от ВЛ 110 kV „Баланово“ и ВЛ 110 kV „Фенер“ да бъдат окачени на обща стълбовна линия, която да вземе съществуващото трасе на отклонението от ВЛ 110 kV „Баланово“.

Ст.№.3 на ВЛ 110 kV „Баланово“ (това всъщност е стълб от некомутируемото отклонение, но за в бъдеще за по – лесен изказ, ще бъдат споменавани само диспечерските наименования на двете ВЛ, като трябва да се има предвид, че всъщност става дума за отклоненията от основните ВЛ за Тпс „Дупница“) трябва да бъде подменен с нов такъв – тип Р.19.D, на който да стане сдвояването на двете ВЛ. Респективно и стълбове No.No. 2 и 1 ще трябва да бъдат подменени с нови, респективно тип 60.16.D и 30.13.D.

И трите нови стълба ще бъдат болтова конструкция, горещо поцинковани, съгласно последните изисквания на ЕСО-ЕАД. Стълбовете са типови, стоманорешетъчни, за две тройки проводници АСО-400 и едно мълниезащитно въже (МЗВ) С-70. Предвидено е новите фундаменти да бъдат на отстояние 10 м от съществуващите, в посоките указани на чертежа, с цел да се намали времето за изключване при изпълнение на СМР. Все пак трябва да се има предвид, че ако БДЖ приемат предложената схема и оставят Тпс „Дупница“ за около месец на едно захранване на 110 kV („ВЛ 110 kV „Баланово“) е възможно новите стълбове да се поместят на местата на съществуващите, което ще избегне отчуждаване на нови стъпки за СРС.

Точните места на трите нови стълба са показани на приложената към настоящия проект ситуация на ВЛ. За „стъпките“ на трите нови стълба трябва да се отчуждят съответните площи, които са с размери 10/10 м.

Трети вариант, който може да предложим за изместването на двете ВЛ се състои в следното - демонтира се съществуващ ст.№15 на ВЛ 110kV „Фенер“ на около 40 метра в посока ст.№14 се изправя нов стълб No14 А - тип 30.19.D. Пред ТПС се изправя нов стълб No15 тип 90.16.D. От него проводниците се подвеждат към линейен портал Тпс „Дупница“. Стълб No 1 на ВЛ 110kV „Баланово“ се измества по посока

на No2 и се изправя на ново място – от него проводниците се подвеждат към линеен портал.

Съществува и вариант трите нови стълба да бъдат разположени в съществуващите стъпки на съществуващите стълбове на ВЛ 110 kV “Баланово“. Естествено това трябва да стане след изричното съгласие на БДЖ – с оглед на това, че по време на изпълнението на СМР (около месец) Тпс „Дупница“ ще бъде оставена да работи с едно захранване на 110 kV.

▪ **км 331+053 - ИЗМЕСТВАНЕ НА ЕЛ. 20KV „БИНЕКА”**

Изместване на Ел 20kV „Бинека” ,ще се извърши като зад съществуващият стълб 20/951+2м в посока село Блажиево се монтира нов стълб 60/951+2м в оста на съществуващото трасе, както е показано на ситуацията.

В посока на гр. Дупница зад съществуващият НЦГ-951, ще се изправи нов стълб 60/951 в оста на старото трасе, както е показано на ситуацията.

На новите стоманено-решетъчни стълбове да се монтират нови 2бр. РОМзК 20/400А и Вентилни отводи 24kV/5kA.

Между двата новомонтирани РОМзК на новите стоманено-решетъчни стълба да се положи Кабел 20kV САХЕКТ 3х(1х185мм²) в изкоп 0,8/0,6 м..

Остатъка от проводника 20KV между новите два стоманено-решетъчни стълбове да се демонтира.

▪ **км 331+664 - ИЗМЕСТВАНЕ НА ЕЛ. 20KV „УСОЙКА”**

Изместване на Ел 20kV „Усойка”, ще се извърши като пред съществуващият стълб 20/501+6м в посока Е-79 се монтира нов стълб 60/951+10м в оста на съществуващото трасе на ВЛ 20 kV, както е показано на ситуацията.

От страната на пречиствателната станция зад съществуващият НЦГ-501 ,ще се изправи нов стълб 60/951+10м в оста на съществуващото трасе на ВЛ 20kV, както е показано на ситуацията.

Между двата стоманено-решетъчни стълба да се изтегли въздушно проводник 3 х АС-70мм² на изолация ПС-70Д от по три елемента на верига.

Остатъка от проводника 20kV между новите два стоманено-решетъчни стълбове и съществуващият стълб 20/501+6м ще се демонтира.

За да бъде реализирано предвиденото строителство в участъка е необходимо да се извърши следното :

- | | | |
|---|---|----------------------------|
| ▪ Да се промени предназначението на | - | приблизително 115 дка земи |
| ▪ Да се изпълнят изкопни работи | - | 160 000 м ³ |
| ▪ Да се изпълнят насипни работи | - | 250 000 м ³ |
| ▪ Полагане на плътен асфалтобетон тип А | - | 14 700 м ² |
| ▪ Полагане на сплитмастик | - | 55 000 м ² |
| ▪ Асфалтова смес А ₀ | - | 27 700 т |
| ▪ Биндер | - | 2 700 т |
| ▪ Биндер с полимерни добавки | - | 9 200 т |

- Трошен камък - 35 000 м³
- Да се изпълни 1 бр. виадукт
- Да се изпълни 1 бр. ССП
- Да се изпълнят 11 броя малки съоръжения
- Да се извърши реконструкция на засягащата се подземна и надземна инфраструктура (водопроводи, канали, елпроводи и други).

Площта на земята за промяна на предназначението по землища е както следва:

- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 8 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 7 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 100 дка:
Общо приблизително 115 дка

▪ **Общата нова площ за обезщетяване е приблизително 72 дка**, както следва:

- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил –0,000 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 2 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 70 дка:

В графичните приложенията са дадени:

- Обзорна карта на участъка.
- Ситуация на трасето на участъка. Изобразени са първоначалното и новото трасе, засегнатите елементи на техническата инфраструктура. Километражът е отбелязан с точки, надписани през 100м, както и в началото и края на всяко землище.
- Парцеларен план на засегнатите площи с координатен регистър на елементи на техническата инфраструктура .

В текстовите Приложения са дадени:

- Координатен регистър на трасето.
- Координатен регистър на елементи на техническата инфраструктура.

ЛАНДШАФТНО ОФОРМЯНЕ

Участъкът от км 330+000 до км 332+960 представлява ситуационен вариант на трасето и настоящият проект е част от проекта на автомагистралата, съобразен с терените и технически промени, произтичащи от това изместване.

Съгласно проекта по част „Пътна” откосите на магистралата в изкоп са с наклон 1:1.5 до 1:1.75 с полагане на хумусен пласт по тях от 15 см, а тези в насип са с наклон 1:1.5 до 1.75 и берми за тези по високи от 6 м. Насипните откоси също ще бъдат с положен пласт от хумус. За биологичното укрепяване на откосите са разработени 5 типа детайли, в зависимост от височината им, които се прилагат диференцирано за всеки участък от магистралата.

2.Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение:

С изместването на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960 ще се намали площта на заеманите площи от магистралата и ще се улесни експлоатацията и. Вследствие на това ще се запази значителна площ земеделска земя, ще се икономисват средства при бъдещата експлоатация на АМ „Струма” и ще се осигури нормалното и функциониране при по-добра безопасност на движението по нея.

3.Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности.

Новото трасе е в участък Лот 2 „Дупница - Благоевград”, който е част от АМ „Струма”.

За автомагистрала „Струма” от Долна Диканя - Кулата има издадено Решение № 1-1/2008 г. на Министъра на околната среда и водите, с което е одобрена реализацията на обекта. В изпълнение на условията и препоръките, поставени в същото, се наложи да бъдат извършени ситуационни промени в шест участъка по трасето на АМ „Струма”, Лот 2. За тези ситуационни промени има издадено Решение № 42-ПР/2012г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, с което е постановено да не се извършва ОВОС.

За предвидените по трасето на АМ „Струма” Лот 2 големи съоръжения, включително в шестте участъка със ситуационни промени, има издадено Решение № 13-ПР/2013г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, с което е постановено да не се извършва ОВОС. За изработения подробен устройствен план - парцеларен план за обекта има издадено Решение № ЕО-7/2013г. за преценяване на необходимостта от извършване на екологична оценка, с което е постановено да не се извършва такава.

Няма информация за други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности, които да имат връзка с ИП, предмет на настоящата преценка.

4.Подробна информация за разгледани алтернативи.

Алтернатива на проектното решение, предмет на настоящата преценка е първоначално предвиденото трасе, за което по-горе са изброени съществуващите проблеми. Първоначалното решение ще изисква заемането на по-големи площи земеделска земя и е свързано е с потенциални затруднения при бъдещото поддържане на автомагистралата в този участък.

Нулева алтернатива

Нулевата алтернатива всъщност означава да се изпълни първоначалния проект, което както е описано по-горе има редица съществени недостатъци и е технически и финансово неприемливо решение. По-нататък в настоящата Преценка подробно ще бъде доказано, че новото решение е равностойно, а в някои отношения по-добро като въздействие върху околната среда.

5. Местоположението на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството.

Новото трасе е в землищата на с. Баланово, гр. Дупница и с. Джерман - община Дупница и е показано на приложените обзорна карта, ситуация и графичните материали от парцеларния план.

Засягат се земеделска територия - ниви IV, VI и VIII категория и некатегоризирани земи, урбанизирана територия. Не се засяга ДГФ . Пресича се р. Джерман, като се премества с виадукт.

Отделните подучастъци от инвестиционното предложение са на следните отстояния от строителните граници на най-близките населените места:

- От с. Джерман - от 90м до 120м
- От гр. Дупница - 200м до промишлена зона и около 500м до жилищна зона

Общата нова площ на земята за промяна на предназначението е приблизително 115 дка, както следва:

- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 8 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 7 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 100 дка:

Посочената за преотреждане площ включва и площта за стъпките за новите стълбове за реконструираните елпроводи, които са извън сервитута на магистралата.

- **Общата нова площ за обезщетяване е приблизително 72 дка, както следва:**
- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил –0,000 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 2 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 70 дка:

Съгласно чл. 6. (1) от Закона за пътищата републиканските и общинските пътища имат от двете си страни ограничителна строителна линия, която се разполага на 50 м при автомагистралите и на 25 м при останалите републикански пътища, измерена хоризонтално и перпендикулярно на оста на пътя от края (ръба) на платното за движение или на лентата за аварийно спиране. В тази площ се прокарват обслужващите пътища по време на строителство, могат да се разположат строителните машини или съоръжения за работата по строителството, да се складират или комплектоват строителните материали, както и да се складират отпадналите в процеса на работа материали. В рамките на тази ограничителна линия, строителните площадки могат да бъдат разположени във всеки един участък от пътната отсечка.

Конкретните терени са определяни с проект за целия Лот 2. Реализацията на участъка от км 330+000 до км 332+960 не изисква определянето на нови площи за временни дейности по време на строителството и не се очаква да има необходимост от ползването на други терени извън ограничителната строителната линия.

Трасетата на магистралата по първоначалния и новия вариант е дадено на приложения картен материал. В текстовите Приложения са дадени координатите на новото трасе, а на картните листове на парцеларния план са дадени координатите на елементите на техническата инфраструктура.

6.Описание на основните процеси(по проспектни данни), капацитет.

Дължината на трасето в участъка е 2960м.

Броя на превозни средства в участъка е даден в следната таблица:

Вид на МПС		Ед. мярка	2010 г. (факт.)	2015 г. (прогн.)	2020 г. (прогн.)
1	Леки	бр./24h	16 730	19 240	23 088
2	Лекотоварни	бр./24h	3 151	3 466	3 986
3	Автобуси	бр./24h	1 433	1 540	1 694
4	Среднотоварни	бр./24h	2 044	2 245	2 526
5	Тежкотоварни	бр./24h	971	1 068	1 202
6	Товарни с ремарке	бр./24h	3 096	3 483	4 005
7	Общо	бр./24h	27 422	31 042	36 501
8	Средно за час	бр./h	2 285	2 587	3 041
9	Процент на тежките МПС	%	27.50	25.89	25.83

Трасето в участъка, както и целият Лот 2 са проектирани с технически елементи за скорост 120 км/ч.

Основни технически параметри :

- Проектна скорост – 120 км/час
- Габарит – 29 м
- Средна разделителна ивица – 3.50 м

- Водещи ивици – 4 x 0.75 м
- Ленти за движение – 2 x 2 x 3.75 м
- Ленти за спиране – 2 x 2.50 м
- Банкети – 2 x 1.25 м
- Минимален радиус на хоризонтални криви – 720 м
- Минимална дължина на кръгово крива – 65 м
- Минимален радиус на хоризонтални криви без преходни криви - 3 000м
- Максимален надлъжен наклон – 4%
- Минимален радиус на изпъкнали вертикални криви – 16 000м
- Минимален радиус на вдлъбнати криви – 8 880 м
- Напречен наклон в права – 2.5%

НАПРЕЧЕН ПРОФИЛ

Директно трасе

Габаритът на участъка, както и за цялата АМ „Струма” е А 29 и е както следва:

– 2 x 2 ленти за движение	- 2 x (2 x 3.75) = 15.00 м
– 2 x 2 асфалтирани водещи ивици	- 2 x (2 x 0.75) = 3.00 м
– 2 x 2 ивици за принудително спиране	- 2 x 2.50 = 5.00 м
– 2 x 1 банкета	- 2 x 1.25 = 2.50 м
– средна разделителна ивица	- 1 x 3.50 = <u>3.50 м</u>
	Общо = 29.00 м

Геометричната ос на трасето е в оста на разделителната ивица.

НАСТИЛКА

Директно трасе

Конструкцията на настилката е оразмерена за категория на движение „много тежко” и необходим модул на еластичност – $E_n = 370 \text{ MPa}$.

Пътната конструкция като на изградената част от АМ „Струма”:

- Сплит мастик (SMA)0/11S с полимерни добавки - 4.0см $E=1350 \text{ MPa}$
- Асфалтова смес за долен пласт (биндер) 0/22 -8.0см $E=1000 \text{ MPa}$
- Асфалтова смес за основен пласт Ао - 18см $E= 800 \text{ MPa}$
- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм)- 20см $E= 400 \text{ MPa}$
- Трошен камък (0-63мм) - 20см $E= 300 \text{ MPa}$
- Зона А – материали група А-1 - 50см

Общински пътища

- Асфалтова смес за износващ пласт тип „А” -4.0см $E=1200 \text{ MPa}$
- Асфалтова смес за долен пласт (биндер) 0/22 -6.0см $E=1000 \text{ MPa}$
- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм) -45см $E= 350 \text{ MPa}$

Селскостопански пътища

- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм)- 40см

Временни пътища

- Трошен камък с подобрена зърнометрия (0-63мм)- 40см

За да бъде реализирано предвиденото строителство в участъка е необходимо да се извърши следното :

- Да се промени предназначението на - 114,803 дка земи
- Да се изпълнят изкопни работи - 160 000 м³
- Да се изпълнят насипни работи - 250 000 м³
- Полагане на плътен асфалтобетон тип А - 14 700 м²
- Полагане на сплитмастик - 55 000 м²
- Асфалтова смес А₀ - 27 700 т
- Биндер - 2 700 т
- Биндер с полимерни добавки - 9 200 т
- Да се изпълни 1 бр. виадукт
- Да се изпълни 1 бр. ССП
- Да се изпълнят 8 броя малки съоръжения
- Да се извърши реконструкция на засягащата се подземна и надземна инфраструктура (водопроводи, канали, елпроводи и други).

МАЛКИ СЪОРЪЖЕНИЯ

В участъка от км 330+000 до км 332+960 се предвиждат следните малки съоръжения :

Номер по ред	Километър	Вид и отвор на съоръжението
1	330020	Тръбен водосток ф150
2	330120	Тръбен водосток ф150
3	330357	Тръбен водосток ф150
4	331568.60	Тръбен водосток Ф100
5	331810	Тръбен водосток ф100
6	331822	Нов плочест водосток(прокар) L = 4m; H = 2,6m
7	331975	Тръбен водосток ф150
8	332296	Правоъгълен водосток(прокар) L = 2m
9	332380	Правоъгълен водосток L = 2m
10	332915	Тръбен водосток ф150
11	332925	Нов плочест водосток(прокар) L = 6m; H = 4m

В участъка по проект от 2013г. **отпадат** следните малки съоръжения :

Номер по ред	Километър	Вид и отвор на съоръжението
1	330010	Правоъгълен водосток L = 2m
2	330130	Правоъгълен водосток L = 2m
3	330340	Правоъгълен водосток L = 2m
4	330523	Правоъгълен водосток L = 4m
5	331915	тръбен водосток ф150
6	332910	тръбен водосток ф150

ГОЛЕМИ СЪОРЪЖЕНИЯ

В участъка от км 330+000 до км 332+960 се предвиждат следните големи съоръжения :

- Мост(виадукт) от км 330+994.68 ÷ км 331+359.56
- Селскостопански пресичания – ССП L = 8м – км 330+550

В участъка по проект от 2013г. **отпадат** следните големи съоръжения :

- Виадукт – км 331+329.97 ÷ км 331+669.89
- Пътен надлез на път IV 62066 – км 332+335
- Мост над р. Джерман – км 332+437.74 ÷ км 332+732.56
- ССП – L = 8м – км 329+914

В Приложенията е дадена информация за елементите на засегнатата техническа инфраструктура.

Общата нова площ на земята за промяна на предназначението е приблизително 115 дка, както следва:

- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 8 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 7 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 100 дка:

Общата нова площ за обезщетяване е приблизително 72 дка, както следва:

- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил –0,000 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 2 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 70 дка:

7.Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура:

Самото инвестиционно предложение е нова пътна инфраструктура, изменение на първоначално одобрено трасе.

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

Всички дейности, които са предмет на настоящата информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС са част от строителството и експлоатацията на Лот 2 на АМ „Струма” и не променят условията за реализацията му, определени с Решения по ОВОС № 1-1/2008г. и Решение за преценка на необходимостта от ОВОС № 25-ПР/2011г.

След приключване на настоящата процедура по ОВОС ще се изготвят и одобрят по установения ред всички проекти и ще се извърши процедурата по отчуждаване и промяна на предназначението на необходимите терени.

Строителството ще се извърши след приключване на всички предхождащи го процедури и ще се завърши едновременно със строителните работи по целия Лот 2.

При експлоатацията периодично ще се извършват ремонти и рехабилитация, които включват част от видовете работи при изграждането на нов обект.

Закриване на дейността, т.е. премахване на пътя не се предвижда.

9.Предлагани методи за строителство.

Предлаганите методи за строителство са предмет на ПОИС. По същество методите за строителство на различните пътища и пътни съоръжения са еднакви и се използват традиционни строителни техники и технологии, гарантиращи високо качество на строително-монтажните работи и сигурност при експлоатация на съоръженията. Различия има при специфични подобекти.

Видовете строителни работи в случая са изкопни, насипни, монтажни, изграждане на стоманени и стоманобетонени конструкции на съоръжения. Видовете работи и методите за строителство за участъка с ново трасе не се различават от тези за първоначалното трасе.

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

Количествата са определени на база идеен проект и са приблизителни.

За изграждането на пътното платно и всички съпътстващи съоръжения за участъка ще бъдат използвани предимно готови строителни материали и елементи - асфалтобетон, конструктивни стоманени и стоманобетонени елементи и др., заготвяни общо за целия Лот 2 в бази извън трасето на магистралата.

Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителството, включват земни маси за изграждане на насипите, трошен камък, инертни материали (пясък, чакъл) за приготвяне на бетоновите смеси и вода. Всички други строителни материали ще се доставят в готов вид от фирмата изпълнител.

По време на строителството и експлоатацията не се предвижда използването на други природни ресурси.

Приблизителните количества на основните материали за участъка са:

Плътен асфалтобетон тип А	м ²	14 700
Сплитмастик	м ²	55 000
Асфалтова смес А ₀	т	27 700
Биндер	т	2 700
Биндер с полимерни добавки	т	9 200
Трошен камък	м ³	35 000

Всички необходими ресурси ще се добиват и използват като цяло за целият Лот2 на АМ „Струма”, част от който е участъка от км 330+000 до км 332+960.

11.Отпадъци, които се очаква да се генерират – видове, количества и начин на третиране.

При извършване на строителните работи ще се генерират еднократно строителни, битови и опасни отпадъци. Точните количества може да се определят след изготвянето на техническия проект. Количествата отпадъци като цяло са приблизително същите, както при първоначалното трасе, с изключение на изкопаните земни маси. Изкопаните земни маси при новото тасе ще са значително по-малко, отколкото при първоначалното трасе, при което има значителни откоси на прилежащия терен.

Количествата отпадъци са определени на база идеен проект и са приблизителни, като показват само от какъв порядък са количествата.

Генерирани отпадъци по време на строителството:

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

код 15 01 10*; количество – около 0,050т

Абсорбенти, филтърни материали (включително маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества(масла)

код 15 02 02*

Бетон (включително бетони от разрушаване на съществуващи съоръжения)

Код: 17 01 01; количество – около 4т/2м³

Асфалтови смеси, съдържащи други вещества, различни от упоменатите в 17 03 01*; Код: 17 03 02; ; количество – около 4т/2м³

Желязо и стомана

Код: 17 04 05; количество – около 0,050т

Изкопани земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05

Код: 17 05 06;

На етап идеен проект не може да се посочи точно количеството на излишните земни маси, тъй като не може да се прецени каква част от изкопаните земни маси ще са подходящи за влагане в насип.

Общо за участъка: изкоп – около 160 000 м³ ; насип около 250 000 м³

Само при аварийни случаи е възможно да се генерират и следните опасни отпадъци:

Отпадъчни хидравлични масла

от раздел 13 01

Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки

От раздел 13 02

Смесени битови отпадъци

Код: 20.03.01; количество: 0,35т/ден/човек;или 0,5 м³/ ден/човек

Третирането на отпадъците, генерирани при строителството на участъка ще бъде част от третирането на отпадъците при строителството на целия Лот 2 на АМ „Струма” и ще се извършва съобразно изготвения за целия Лот 2 „План за управление на строителните отпадъци” по чл. 4 ал. 1 от Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали(ДВ, бр. 89/13.11.2012г.). При необходимост планът ще се актуализира или допълни. Като цяло отпадъците при изграждане на участъка по първоначалното и по новото трасе са от един порядък, като по съществена разлика ще има само за количествата изкопани земни маси, които са по-малки при новото трасе.

При третирането на отпадъците:

- Ще се спазва реда за третиране , съобразно чл. 10 от Наредбата за управление на строителните отпадъци.
- Ще се ползват площадките за временно съхраняване на отпадъци, определени за Лот 2 на АМ „Струма”.
- Различните видове отпадъци ще се събират отделно и ще се съхраняват временно на определените за това места, като се осигурят нормативно изискваните условия за безопасното им временното съхраняване. За опасните отпадъци ще се осигурят складови помещения с ограничен достъп и при условия за недопускане на вторично замърсяване.
- Не са необходими нови площи (освен определените площи за временно съхраняване на отпадъци при строителството на Лот 2).

- Не се предвижда оползотворяване, обезвреждане и депониране на отпадъци на територията на участъка от тасето от км 300+000 до км 332+960.
- Изкопаните земни маси ще са част от баланса на изкопите и насипите, общ за целия Лот 2. Отделно ще се отнеме хумуса, който след това ще се използва за рекултивация на нарушените терени и за озеленяване на разделителната ивица и насипите около пътните възли и съоръжения. Излишният хумус съгласувано с общинските органи ще се предостави за нуждите на благоустрояването в общините и за подобряване на слабопродуктивни терени.
- Поддръжката на строителната механизация и автомобилите ще се извършва само в базите на строителната фирма – изпълнител и няма да води до генериране на отпадъци на обекта. Не се допуска извършването на ремонтни работи по трасето на строителната площадка. Възможно е при аварии да се генерират отпадъци от автомобилите и строителната механизация.
- Битовите отпадъци ще се депонират по общия ред, определен за битовите отпадъци от общинската администрация, по сключен писмен договор, от фирма с Разрешително за дейности с такива отпадъци.
- Всички отпадъци ще се предават за последващо третиране само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 12 от ЗУО за съответните дейности и площадка за отпадъци със съответния код, съгласно Наредбата за класификация на отпадъците.
- За дейностите с всеки отпадък ще се води необходимата отчетност съгласно изискванията на Наредба № 1 от 04 юни 2014 г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри (обн. ДВ, бр. 51 от 20.06.2014 г.).

Генерирани отпадъци по време на експлоатацията

Ще бъдат генерирани отпадъци главно при поддръжката на пътя и пътните съоръжения и извършването на ремонтни работи, дейността на обслужващите зони, крайпътните обслужващи комплекси и опорните пунктове за обслужване. Те са аналогични по вид на отпадъците при строителството на пътя, но количеството им ще бъде многократно по-малко.

Ще има и отпадъци от поддръжката на каломаслоуловителите към отводнителните съоръжения:

Утайки от маслоуловителни шахти(колектори)

Код: 13 05 03 *

Води от маслено-водни сепаратори, съдържащи масла

Код: 13 05 07 *

Отпадъци от почистване на улици

Код: 20.03.03

Третиране на отпадъците по време на експлоатацията

Всички отпадъци ще се предават за последващо третиране само въз основа на писмен договор на лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 12 от ЗУО за съответните дейности и площадка за отпадъци със съответния код, съгласно Наредбата за класификация на отпадъците.

Ще се осигурят необходимите условия за временно съхраняване на отпадъците – разделно, с помещения и съдове според специфичните изисквания за съответния отпадък.

За дейностите с всеки отпадък ще се води необходимата отчетност съгласно изискванията на Наредба № 1/2014г. за реда и образците, по които се предоставя информация за дейностите по отпадъците, както и реда за водене на публични регистри (обн., ДВ, бр. 51 от 20.06.2014 г.).

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

Настоящото ИП е неразделна част от Лот 2 на АМ „Струма” и предвидените мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда дадени с Решения по ОВОС № 1-1/2008 г. и № 25-ПР/2011г. на МОСВ важат и за него. Изпълнението на мерките, предвидени в тези Решения е необходимо и достатъчно условие за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда. За настоящото инвестиционно предложение най-съществено значение имат следните мерки по време на строителството и експлоатацията:

- Изграждане на шумозащитно съоръжение с необходимите параметри по цялата дължина на магистралата покрай с. Джерман
- Хумуса да се из земе и депонира на определено място преди започването на строителството. След завършване на строителството да се използва за рекултивации на нарушени терени.
- Да не се допусне нарушаване на терени извън сервитута на магистралата, на реконструирани комуникации и участъците за преоткосиране.
- С оглед намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове на горивата, и намаляване нивата на шума от използвани автомобили и строителна механизация е необходимо те да се поддържат технически изправни, да се спазва технологичния режим на работа на различните пътно-транспортни машини, да не се допуска работата на празен ход.
- Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.
- Третирането на отпадъците да се извършва съобразно изготвения за целия Лот 2 „План за управление на строителните отпадъци” по чл. 4 ал. 1 от Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали(ДВ, бр. 89/13.11.2012г.).

Отпадъците да се събират разделно на определените за това места. Да не се допуска замърсяването на околните терени с тях. Образуваните отпадъци

от обекта да се предават само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 12 от ЗУО за съответната дейност и площадка за отпадъци със съответния код, съгласно Наредбата за класификация на отпадъците.

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

Всички съпътстващи дейности се извършват за целия Лот 2, включително добив, преработка и доставка на строителни материали. Конкретно за участъка от км 330+000 до км 332+960 са предвидени необходимите съоръжения за отводняване на пътните платна и целия сервитут на магистралара и реконструкция на засегнати елементи на техническа инфраструктура на други ведомства.

Не е необходим добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство или никакви други съпътстващи дейности, освен посочените по-горе.

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

Реализирането на инвестиционното предложение изисква:

- извършване на отчуждаване на необходимите терени
- провеждане на процедура за промяна на предназначението им
- провеждане на процедура за ползване на воден обект при изграждане на мостови съоръжения

15. Замяряване и дискомфорт на околната среда.

По време на строителството ще има замяряване на въздуха от емисиите на автомобилите и при работата на строителната механизация, шумови въздействия (със средно шумови нива от порядъка на 85-90 dB(A) и генериране на отпадъци. Тези въздействия ще са за кратък период и в ограничени райони. Отделните подобекти на настоящото ИП са на разстояние: от с. Джерман от 90м до 120м, от гр. Дупница - 200м до промишлена зона и около 500м до жилищна зона. Очакваните нива на шум на границата на жилищната зона са от порядъка на 65-70 dB(A).

Между трасето на магистралата и жилищната зона, непосредствено покрай жилищната зона преминават ж.п. линия и път I-1(E79), който е с много интензивен трафик и нивата на шум от трафика по тях на границата на жилищната зона са от порядъка на 80 dB(A) - по-големи от прогнозните при строителството на автомагистралата, .

Независимо от съществуващите в момента други шумови въздействия трябва да се изпълняват всички възможни мерки за намаляване на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве и по този начин в максималната възможна степен да се намалят замяряването и дискомфорта на околната среда. В района

покрай с. Джерман ще се работи само през светлата част на деня. Най-шумните строителни дейности трябва да се извършат за максимално кратък срок.

По време на експлоатацията, при изпълнение на предвидените мерки за намаляване на неблагоприятните въздействия трафика в участъка от трасето няма да оказва значителни негативни въздействия върху здравето на хората и компонентите на околната среда. Трафикът по магистралата ще създава на 7,5м от остта на крайната лява лента шумови нива от порядъка на 80 dB(A). Предвидено е изграждане на шумозащитен екран покрай с. Джерман, който да осигурява намаляване на нивото на шума до допустимото за жилищни територии.

16.Риск от инциденти.

Характерът на извършваното строителство не създава сериозен риск от аварийно замърсяване или увреждане на околната среда(при добра организация на работа). На строителния обект няма да се съхраняват големи количества химични вещества и смеси с опасни свойства Обслужването на механизацията ще става в базите на фирмите изпълнители. При евентуалните аварии на автомобили или строителни машини е възможно да се получи замърсяване с малки количества химични вещества и смеси, последствията от което може бързо да бъдат ликвидирани.

По време на експлоатацията следва да се спазват правилата за движение и специфичните изисквания при превоз на опасни, извънгабаритни и други специални товари.

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 и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях.

Новото трасе на Лот 2 на АМ „Струма” в участъка от км 330+000 до км 332+960 е част от Лот 2 на АМ „Струма”, „Дупница – Благоевград”.

ИП е линеен обект и е разположен на територията на землища с. Блатино, гр. Дупница и с. Джерман, община Дупница, област, Кюстендил.

В приложенията са дадени:

- Обзорна карта в М 1: 25 000
- Ситуация на участъка от 330+000 до км 332+960 на Лот 2 в М 1: 5 000.
- Парцеларен план на засегнатите терени в землище с.Блатино, землище гр. Дупница и землище с. Джерман
- Снимки на района на инвестиционното предложение.

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

Всички елементите на участъка от автомагисталата засягат земеделска територия, урбанизирана територия и водни площи. Площите за обезщетяване са само земеделска територия. Изготвен е парцеларен план с регистри и баланси на засегнатите територии обобщено и по землища, които са дадени в табличен вид в текстовите приложения. В тях засегнатите площи подлежащи на отчуждаване и подлежащи на промяна на предназначението подробно са описани по вид територия, вид собственост, по категория на почвата. Дадени са номерата на имотите, начина на трайно ползване, общата им площ, засегнатата площ, остатъчната площ, данни за собственика.

Общата нова площ на земята за промяна на предназначението е приблизително 115 дка, както следва:

- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 8 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 7 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 100 дка:

Посочената за преотреждане площ включва и площта за стъпките за новите стълбове за реконструирани елпроводи, които са извън сервитута на магистралата.

- **Общата нова площ за обезщетяване е приблизително 72 дка, както следва:**
- Землище на с. Баланово (ЕКАТТЕ: 02350), община Дупница, област Кюстендил – 0,000 дка:
- Землище на гр. Дупница (ЕКАТТЕ:69789), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 2 дка:
- Землище на с. Джерман (ЕКАТТЕ: 20763), община Дупница, област Кюстендил – приблизително 70 дка:

Земеделските земи, които се засягат от новото трасе ще бъдат изключени от земеделския фонд. Земи извън площта на автомагистралата може да продължават да се ползват, както досега. Не са необходими специални мерки за съвместяване ползването на съседните имоти след реализацията на инвестиционното предложение.

3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове.

Реализацията на инвестиционното предложение няма да промени или да попречи на зонирание или земеползване съобразно сега действащите планове.

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

В близост до магистралата съществуват 4 бр. водоизточници от подземни води. Водите се използват от населението на с. Джерман и околните населени места, но не са част от съоръжения за обществено водоснабдяване. Не е известно отговарят ли по качество на изискванията за питейно-битови нужди, не е известно да са учредявани санитарно-охранителни зони. Предвидено е необходимото за функционалното запазване на водоползването(описано в т. П.1).

▪ **км 331+320 - Кладенче ПСОВ.**

При км 331+320 е установено кладенче „ПСОВ Дупница“ в непосредствена близост до ПСОВ на гр. Дупница. Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При така направения технически проект за мост над река Джерман се оказва, че извора попада под обсипния конус на устой 2 дясно платно км 331+323,71. За запазване на извора се предвижда да се направи каптаж извън обсипния конус. Типа на каптиране ще бъде избран съгласно геоложкия доклад.

▪ **км 331+740 – Кладенче Бела вода**

При км 331+740 е установено кладенче „Бела вода“ в непосредствена близост до входа за ПСОВ на гр. Дупница откъм Е79. Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При така направения технически проект част пътна кладенчето не се засяга от трасето на АМ Струма Лот 2 и няма да бъде нарушена цялостта му.

▪ **км 332+380 – Кладенче Зарзавулска чешма**

При км 332+300 е установено кладенче „Зарзавулска чешма“ в близост до с. Джерман. Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При така направения технически проект част пътна кладенчето не се засяга от трасето на АМ Струма Лот 2 и няма да бъде нарушена цялостта му. За отвеждане на водите от извора до магистралата се предвижда водосток от бетонови тръби ф150.

▪ **км 332+910 – Кладенче „Китево кладенче“.**

При км 332+910 е установено кладенче „Китево кладенче“ в близост до с. Джерман. Водите от извора се използват от населението на с. Джерман и околните населени места. При така направения технически проект част пътна кладенчето не се засяга от трасето на АМ Струма Лот 2 и няма да бъде нарушена цялостта му. За отвеждане на водите от извора до магистралата се предвижда водосток от бетонови тръби ф150.

Сервитута на новото трасе на магистралата не засяга други чувствителни територии, в т. ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, и др., както и елементи от Националната екологична мрежа.

Не се засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Трасето на Лот 2 отстои на повече от 6 км от най-близо разположените защитени зони – ЗЗ „Скрино” BG0002108 - защитена зона по Директива за птиците, която припокрива ЗЗ „Скрино” BG0001013 защитена зона по Директива за местообитанията и ЗЗ „Рила” BG0000495 - защитена зона по директивата за птиците и по директивата за местообитанията.

4а.Качеството и регенеративната способност на природните ресурси.

По време на строителството в чист, непреработен вид ще се използват земни маси с необходимите качества за насипите и вода и трошен камък. Всички останали ресурси ще се обработват или преработват и ще се доставят в готов за влагане вид. Използваните за участъка от км 330+000 до км 332+960 природни ресурси са част от тези за целия Лот2. Количествата са приблизително равни на тези, които биха се вложили за участъка от трасето по първоначалния проект.

Почвата от засегнатите терени при реконструкции на елементи на техническата инфраструктура ще се унищожи, но площта им е малка. Хумуса ще се отдели и използва по предназначение.

Не се засягат местообитания на защитени растителни видове.

Експлоатацията на ИП не е свързана с използването на природни ресурси.

5.Подробна информация за всички разглеждани алтернативи за местоположение.

Както е посочено и в т. П.4. алтернатива на проектното решение, предмет на настоящата преценка е първоначално предвиденото трасе, за което в т. П.4. са изброени съществуващите проблеми. Първоначалното решение ще изисква заемането на по-големи площи земеделска земя и е свързано със значителни потенциални затруднения при бъдещото поддържане на автомагистралата в този участък.

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

1.Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материалните активи, атмосферния въздух, атмосферата, 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 вещества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници – шумове, вибрации, радиации, както и някои генетично модифицирани организми.

Инвестиционното предложение предвижда изместване на новото трасе (спрямо одобреното трасе) в източна посока към съществуващата железопътна линия „София – Кулата“. При км 330+000 се напуска приетото през 2013 г. трасе на АМ „Струма“ и се тръгва в югоизточна посока, при км 331+040 се пресича път IV 62066 Дупница – Блажиево, преминава се в дясно непосредствено до елподстанция, при км 331+280 се пресича р.Джерман, преминава се вляво от пречиствателната станция за отпадъчни води, продължава се между нея и ж.п. линията, успоредно на път I-1, западно от него и с. Джерман и източно от р. Джерман. При км 332+960 се включва във варианта от 2013г.

Най-голямото отместване на трасето е на около 500м в източна посока. И двете трасета са в долината на р. Джерман – първото почти изцяло западно, а новото източно и западно от нея.

За участъка няма да се определят нови площи за временни дейности. Ще се използват площадките, определени и реализирани вече за целия Лот 2 – за складиране на материали, за депа за земни маси, за добив на материали и др. п.

1.1.Въздействие върху атмосферния въздух.

Климатична характеристика на района

Участъкът с промяна на трасето от км 328+800 до км 330+000 на Лот 2 на АМ „Струма“ включва котловинен и нископланински релеф с надморска височина между 510 и 440м. Трасето преминава южно от гр. Дупница по източната и западната част на долината на р.Джерман.

Характеристиките и режимът на климатичните елементи в района определят климата му като умерено-континентален.

За климатична характеристика на района са ползвани данни от станция Дупница.

Температура на въздуха

Средногодишната температура на въздуха в региона е 10,6°С (Таблица 1.1.1).

Максимумът е през м.юли /около 21°С/, а минимумът – през януари – около – минус 1°С. Есента е по-топла от пролетта. Абсолютните максимални температури се наблюдават най-често през юли и са около 40°С, а абсолютните минимални – през януари и са около - 30°С. Средната месечна минимална температура е най-ниска през януари и най-висока през юли.

Мразовитите дни (дни с минимална температура на въздуха <0°С) и ледените дни (дни с максимална температура на въздуха <0°С) имат максималния си брой през януари.

Таблица IV.1.1.1 Средномесечна и годишна температура на въздуха за станция Дупница

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Средно

													год.
Ст. Дупница	-0,9	1,3	4,7	10,6	15,3	18,8	21	20,5	16,7	11,4	6,5	1,5	10,6

Мъгли

Дните с мъгли за Дупница са 1,3 средногодишно

Валежи

Средногодишните валежни суми са около 600мм. Максимумът на валежите е през месеците май и юни, като има вторичен максимум през ноември. Минимумът е през февруари, с вторичен минимум през септември. Безвалежните периоди са най-дълги през лятото, а най-къси през зимата.

Таблица IV.1.1.2. Средна месечна и годишна сума на валежите за станция Дупница

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Средно год.
Дупница	45	38	38	61	69	79	52	40	38	56	61	51	627

Атмосферна циркулация

Преобладаващият пренос на въздушните маси в района е с посока от изток на запад. През цялата година преобладават въздушните маси на умерените географски ширини. През лятото има нахлуване и на тропични, а през студеното полугодие – и на арктични въздушни маси.

Вятър

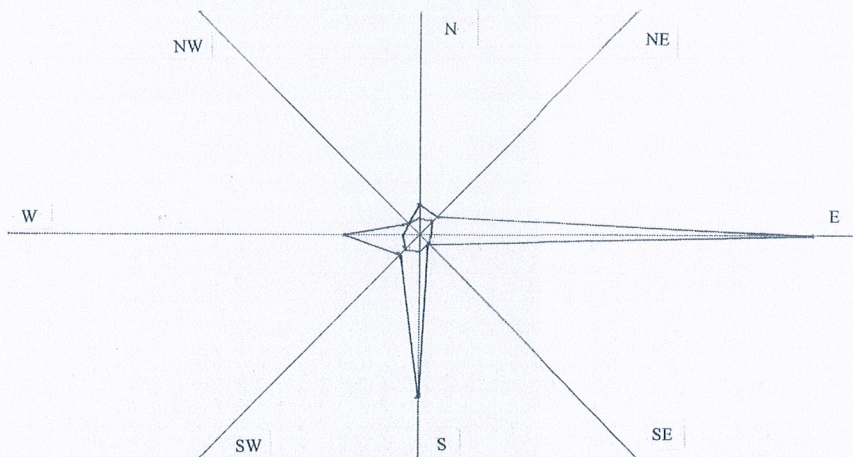
Представителна за трасето на Лот 2 в участъка е розата на вятъра за станция Дупница. Преобладаващите ветрове са от изток – 53,9%, юг – 21,9% и от запад – 9,9%. Средногодишната скорост на вятъра по посока е 4,3 м/сек.

Таблица IV. 1.1.3. Посока на ветровете в проценти за станция Дупница

Станция	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Тихо
Дупница	3,9	3,4	53,9	1,8	21,9	3,5	9,9	1,7	77,4

Таблица IV. 1.1.4. Средна скорост на вятъра в м/сек по посока

Станция	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW
Дупница	4,1	5,2	4,1	4,0	4,7	4,7	3,6	4,0



„Роза на вятъра” за станция Дупница.

Текущо състояние на атмосферния въздух

Текущото състояние на въздуха в участъка (както и по цялото трасе на Лот 2) се влияе от съществуващия път I-1 (Е-79) и емисиите от населените места. Измервания на концентрациите на вредни вещества в атмосферния въздух на участъците, предвидени за изграждане на Лот 2 на АМ „Струма”, където е разположен и участъка от км 330+000 до 332+960, са извършвани през 2006 и 2007 г. по време на изготвянето на доклада за ОВОС за цялата АМ „Струма”. Резултатите от направените пробовземания показват превишения на нормите за общ прах и NO_2 .

В района на участъка от км 330+000 до км 332+960 на Лот 2 липсват големи организирани източници на замърсители, които да оказват влияние върху състоянието на атмосферния въздух .

1.1.2. Емисии и въздействие върху атмосферния въздух по време на строителството

При строителството на обекта ще се извършват следните видове строително-монтажни работи, които са източник на вредни емисии в атмосферния въздух, на шум и вибрации: направа на изкопи – ръчно и машинно, направа на монтажни заварки на стоманени съоръжения, транспортиране на материали с бордови коли, превозване на бетон с бетоновози, превоз и полагане на асфалт.

Вредните вещества в отпадъчните автомобилни газове от строителната и транспортна техника са разделени на четири групи (съгласно Методика за изчисляване по балансови методи на емисиите на вредни вещества, изпускани в атмосферния въздух, утвърдена от МОСВ през 2000 г., актуализирана и утвърдена през 2006 г.):

- I група: серни оксиди (SO_x), азотни оксиди (NO_x), летливи органични съединения (ЛОС), метан (CH₄), въглероден оксид (CO), въглероден диоксид (CO₂), двуазотен оксид (N₂O) и амоняк (NH₄).
- II група - тежки метали: кадмий (Cd) и олово (Pb).
- III група - Устойчиви органични замърсители (УОЗ): полициклични ароматни въглеводороди (ПАН), диоксини и фурани (DIOX), полихлорирани бифенили (PCBs).
- IV група - Частици (сажди).

Количеството на емитираните вредни вещества за година и за целия период на строителството се определят на база количеството на изразходваното гориво. За целта се използват емисионните фактори на замърсителите (приложени в Методиката по Ръководство CORINAIR).

В таблица IV.1.1.2-1. са представени емисионните фактори на пътно-строителната и монтажна техника за 1 тон консумирано гориво (kg/Mg).

Замърсители	Мярка	Емисионни фактори		
		Дизелови двигатели	Бензинови двигатели	
			четиритактови	двухтактови
SO _x	kg/Mg	6.0	1.0	1.0
NO _x	"	48.8	9.61	2.1
ЛОС	"	7.08	43.4	602
CH ₄	"	0.17	2.17	6.0
CO	"	15.8	1193	1103
CO ₂	"	3150	3170	3170
N ₂ O	"	1.30	0.08	0.02
NH ₃	"	0.007	0.005	0.004
Cd	g/Mg	0.01	0.01	
Pb	"	-	152.027	
ПАН	"	1.7	2.5	
DIOX	µg/Mg	15.43	1.25	
PCBs	mg/Mg	15.4	52.7	
сажди	kg/Mg	5.73	-	

В таблица IV.1.1.2-2. са показани количеството на изпусканите вредни вещества от тежкотоварните автомобили (с товароподемност над 3.5 т.) за един километър изминато разстояние (g/km) и емисионният фактор за единица изразходвано гориво (kg/Mg).

Замърсители	Емисионни фактори - ЕФ			
	Бензинови автомобили		Дизелови автомобили	
	g/km	kg/Mg	g/km	kg/Mg
NO _x	6.75	37.5	10.9	42.7
ЛОС	5.13	28.5	2.08	8.16
CH ₄	0.11	0.64	0.06	0.25
CO	58.4	324	8.71	34.2
CO ₂	553	3183	800	3138
N ₂ O	0.006	0.035	0.03	0.12
SO ₂			0.185	

По време на изграждането на участъка при асфалтиране на пътното платно ще се отделят емисии на летливи органични съединения (ЛОС) и полициклични ароматни въглеводороди (РАН). Предвиждат се полагането на около 42000 тона (Mg) асфалтови смеси общо за основния и свързващите пластове. В таблица 4.1.2-3 са представени емисионните фактори на емитираните вредни вещества и изчислените емисии общо за периода на строителството на участъка – 1 година.

Таблица IV.1.1.2.-3 Емисии на вредни вещества от асфалтополагащите машини по време на строителството на участъка – общо 27 700т

Вредни вещества	Мярка	Емисионен фактор	Емисии общо kg
1	2	3	5
ЛОС	kg/Mg	0.035	970
РАН	g/Mg	0.644	17,839

При извършване на изкопните работи, товаро-разтоварните операции и пр. ще се образуват неорганизиранни **прахови емисии**, които ще се отлагат в близост до източниците. Запрашаването на въздуха в района на площадката и прилежащите територии ще зависи и от атмосферните условия, като при сухо време концентрациите на прах в приземния слой ще бъдат по-големи.

При полагане на асфалтовата смес върху пътното платно се отделят емисии на летливи органични съединения (ЛОС) и полициклични ароматни въглеводороди (РАН). В последните са включени: Benz(α)pyrene, Benzo(b)fluoranthene, Benzo(ghi)perylene, Benzo(k)fluoranthene, Fluoranthene, Indeno (1,2,3-c,d) perylene.

Количествата емисии на вредни вещества може да се определят точно при наличие на данни за количествата строителни работи, вида на транспортната техника и количеството на изразходваното гориво. На този етап няма такава информация.

Прогнозата за въздействието върху атмосферния въздух по време на строителството

Точна количествена оценка за етапа на строителството може да се направи след изготвяне на технически проект-част ПОИС с информация за броя, вида и графика на работа на строителната механизация и автомобилите и с данни за количеството и вида на използваното от тях гориво.

За достатъчно точна оценка на неблагоприятните въздействия по време на строителството следва да се има в предвид следното:

-Района в който е новото(и старото)трасе е открит, в долина на река, с добра въздушна циркулация. Преобладаващите ветрове са от посока изток, т.е. отвеждат емисиите в посока, обратна на най-близките жилищни зони

-Дължината на трасетата по първоначалния и по новия вариант е еднаква

-Двете трасета са относително близо едно до друго, и двете са в долината на р. Джерман

-Емисиите в атмосферния въздух практически ще се изхвърлят в един и същ район. Количествата емисии във въздуха при двете трасета ще са близки, малко по-малки при новото трасе, поради по-малкото количество земни работи.

Въздействието върху атмосферния въздух по време на строителството в района на участъка с ново трасе от км 330+000 до км 332+960 на автомагистралата ще е краткотрайно, незначително, с малък обхват – по дължината на трасето, и като цяло няма да е по-голямо от това, каквото би било при първоначално определеното трасе. Праховите емисии при новото трасе ще са по-малки, поради по-малките количества земни работи.

Строителството няма да окаже значително въздействие върху качеството на атмосферния въздух в района.

1.1.3.Емисии и въздействия върху атмосферния въздух по време на експлоатацията.

Количеството на емисиите зависи от броя на преминаващите през участъка превозни средства и количеството изгаряно гориво. Тези количества са еднакви при двете трасета. Практически един и същ е и района, в които се разсейват емисиите.

Отделяните вредни вещества с отработените газове от двигателите с вътрешно горене на моторните превозни средства (МПС) са следните:

NO_x - Азотни оксиди (NO и NO₂), ЛОС - Летливи органични съединения, CH₄ . Метан , CO - Въглероден оксид, CO₂ - Въглероден диоксид , N₂O - Двуазотен оксид, SO₂ - Серен диоксид, NH₃ - Амоняк, Cd - Кадмий, Pb - Олово, PAH - Полициклични ароматни въглеводороди, indeno(1,2,3-cd)pyrene, benzo(a)pyrene, benzo(b)fluoranthene, benzo(k)fluoranthene, DIOX - Диоксини и Фурани, PCBs - Полихлорирани бифенили , РМ - Прахови частици (сажди).

Анализът на изчислените в доклада за ОВОС за цялата АМ „Струма” емисии от очаквания трафик по магистралата показва, че те са по-малки от емисиите от населените места покрай магистралата. АМ “Струма” ще има по-малък принос в емисиите за тези замърсители в сравнение с емисиите от населените места.

От определените годишни максимални концентрации за замърсителите само азотните оксиди надвишават ПДК.

На разстояние 30, 50 и 100m от двете страни на пътното платно е установено, че при годишните рози на вятъра само максималните концентрации за азотни оксиди превишават ПДК.

От максимално еднократните замърсявания превишение има също само за азотните оксиди.

За останалите замърсители концентрациите им са в нормите по българското законодателство.

Преобладаващите ветрове в участъка са от посока изток, т.е. отвеждат емисиите в посока, обратна на най-близките жилищни зони.

В района няма големи замърсители на въздуха и не се очаква кумулативно въздействие по отношение замърсяването на атмосферния въздух.

Общият извод е, че с построяването на АМ „Струма” се очаква замърсяването на околната среда от трафика по съществуващия път I-1(E-79) да намалее, тъй като транспортният поток (особено тежкия транзитен) ще увеличи средната скорост на преминаване с термично стабилен режим на работа на двигателите, което от своя страна намалява количеството на изхвърлените вредни вещества. Това ще подобри хигиенните параметри на атмосферния въздух на населените места в района. **С реализация на трасето от км 330+000 до км 332+960 по новия вариант прогнозните въздействия върху атмосферния въздух като цяло ще останат същите, както за първоначалното трасе, т.е. очаква се подобряване на качеството на атмосферния въздух в района в сравнение със сегашното състояние.**

Емисии при аварии

Залпови емисии на въглеродороди, въглероден диоксид (CO₂), въглероден оксид (CO) и други токсични вещества може да има при възникване на пожар, експлозии и разливи, в следствие на тежки пътно-транспортни инциденти.

Количеството на емисиите, зависи от големината на аварията, т.е. от продължителността ѝ и от количеството вещество, участващо в аварията.

С построяването на АМ „Струма” се очаква намаляване на риска от аварии, вследствие подобряване на условията за движение и подобряване на безопасността на движението.

1.2. Въздействие върху повърхностните и подземни води

И новото и първоначалното трасе са в близост до р. Джерман и я премостват. Въздействията върху повърхностните и подземните води от строителството и експлоатацията на новото трасе са практически еднакви с тези, при първоначалното трасе, като само се променя мястото на премостване на р. Джерман и на заустванията на повърхностните води.

Характеристика на повърхностните води в района

Лот 2 е във водосбора на река Струма. Разглежданият участък премоства левият и притока р. Джерман с виадукт от км 330+994,68 до км 331+359,56.

Река Джерман протича през общини Сапарева баня, Дупница и Бобошево. Дължината ѝ е 47,8 км. Отводнява северозападните склонове на Рила, Дупнишката и Бобовдолската котловина.

Река Джерман води началото си от Седемте рилски езера. При град Сапарева баня Джерман навлиза в Дупнишката котловина, завива на запад и долината ѝ става широка и сравнително плитка. След град Дупница Джерман захранена от множеството си главно рилски притоци става по-пълноводна, завива на юг-югозапад, долината ѝ значително се разширява и протича през Дупнишкото поле. Влива се в река Струма, на кота 369, на 1 км източно от град Бобошево.

Площта на водосборният басейн на реката е 767 км², което представлява 4,43% от водосборния басейн на река Струма.

Река Джерман е с преобладаващо дъждовно-снежно подхранване с пролетно пълноводие (март-юни) и лятно маловодие (юли-септември). Среден годишен отток при град Дупница — 3,35 м³/s, при устието — 3,35 м³/s.

Въздействия върху повърхностните води по време на строителството

Разглеждания участък премества р. Джерман с виадукт от км 330+994,68 до км 331+359,56, като виадукта преминава и над съществуващия път IV-62066 Дупница-Блажиево и битов колектор – гр. Дупница към ПСОВ. Профилът на виадукта е съобразено с хидроложките и хидравлични изчисления за провеждане на максималното водно количество с повтаряемост веднъж на 100 години – т.е. обезпеченост 1%. При изграждането на виадукта е възможно да се наложи водите на реката последователно да се отклоняват в лявата и в дясната част на коритото. Това ще е съпроводено с известно временно замътане на реката, което няма да окаже трайно неблагоприятно въздействие върху качеството на водите и.

Строителството на участъка от магистралата не е свързано с постоянно и значително водопотребление, с емисии на отпадъчни води и със значителни въздействия върху качеството на повърхностните води.

На строителната площадка ще се поставят химически тоалетни, а за питейни нужди ще се ползва бутилирана вода.

В района на участъка няма да има временни обекти, генериращи отпадъчни води.

Ще се изпълнят необходимите съоръжения за отвеждане на повърхностния отток извън пътните платна и сервитута на магистралата – водостоци, отводнителни окопи, отводнителни улеи. На местата, където водите напускат сервитута на магистралата са предвидени каломаслоуловители.

Предвидени са необходимите реконструкции на съществуващи съоръжения за повърхностни води, така, че да останат във същото функционално състояние, както преди изграждането на магистралата.

Въздействия върху подземните води по време на строителството

Изграждането и експлоатацията на участъка няма да доведе до нарушаването на хидрогеоложките условия в района. Пътното платно в участъка е предимно в насип и строителните работи няма да засегнат водоносни хоризонти, с изключение

фундирането при изграждането на виадукта от км 330+994,68 до км 331+359,56. Това строителство ще окаже незначително въздействие върху подземните води в района.

В близост до магистралата съществуват 4 бр. водоизточници от подземни води. Водите се използват от населението на с. Джерман и околните населени места, но не са част от съоръжения за обществено водоснабдяване. Не е известно отговарят ли по качество на изискванията за питейно-битови нужди, не е известно да са учредявани санитарно-охранителни зони. Предвидени са необходимите реконструкции на съществуващи съоръжения за ползване на подземни води, така, че да останат във същото функционално състояние, както преди изграждането на магистралата.

Въздействия върху повърхностните води по време на експлоатацията

Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем водни количества през целия период на ползване на магистралата. Те ще бъдат отвеждани посредством отводнителната система на магистралата и зауствани в р. Джерман. Част от отложилите се върху пътното платно вещества – прах от износване на автомобилните гуми и от износващия се битумен слой на асфалтовата настилка, използвани вещества против замръзване на платното и други, ще се отмиват при валежите от дъжд и при снеготопенето и чрез отводнителната система на пътното платно ще се включват в повърхностния отток. Влиянието им обаче ще е незначително върху качествата на повърхностните води и при нормална експлоатация емисиите на вредни вещества няма да оказват значително влияние на състоянието на водоприемника. Само при аварии с течни вещества е възможно да се предизвика замърсяване от различен характер. На всички изтичания на потоци извън сервитута на магистралата са предвидени каломаслоуловители.

Ще се извършва необходимата техническа поддръжка на съоръжения за отвеждане на повърхностния отток извън пътните платна и сервитута на магистралата – водостоци, отводнителни окопи, отводнителни улеи и каломаслоуловители.

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 напоителни и отводнителни системи, провеждащи единствено повърхностни и/или подземни води“. Предвид на това, заустването на повърхностните води от автомагистралата не подлежи на разрешителен режим по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите.

Въздействия върху подземните води по време на експлоатацията

Няма да се оказва въздействие върху подземните води по време на експлоатацията.

Въздействия върху термо-минералните води

Изграждането и експлоатацията на магистралния участък няма да оказва въздействия върху термални води.

Неблагоприятните въздействия върху водите при реализация на магистралата по новото трасе няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

1.3. Въздействие върху почвата

Обща характеристика на почвите в района

По протежение на участъка преобладават пясъчливи и пясъчливо-глинести почви, делувиални и делувиално-ливадни почви. От деградационните процеси характерни за част от почвите от територията по протежение на участъка от магистралата са ерозия и преовлажняване.

В участъка се засягат ниви с едногодишни култури, единични овощки, пасища, ливади, полски пътища, дерета. Част от нивите са необработвани в момента. Засегнатите земи са от IV до VIII категория и некатегоризирани земи.

Въздействие по време на строителство:

Почвата на площта, зета от пътното платно и съоръженията ще се унищожи. Дължините на трасето по първоначалния вариант и на новото трасе са еднакви. **Заетата площ при новото трасе ще е по-малка, от тази при първоначалното поради липсата при новото трасе на големи откоси на прилежащия терен.** Изграждането на участъка от магистралата и реконструкцията на елементи на техническата инфраструктура ще засегнат почвения слой и земната основа под него на дълбочина на отделни места до около 9м. По-голямата част от дължината на трасето е в насип. Почвите от площта, на която ще се изградят пътното платно, новите и реконструирани елементи ще бъде унищожена. Земите извън магистралата ще продължават да се ползват, както досега.

Освен унищожаване на почвата на зетата от магистралата площ, неблагоприятни въздействия върху почвите по време на строителството са възможни и от строителните дейности – от движение на машините по прилежащите терени, замърсяване на площи с отпадъци и др. п. Тези неблагоприятни въздействия може да се предотвратят напълно или намалят съществено при добра организация на работа.

Преди строителството предварително ще се отстрани хумуса от засегнатите площи, като се определят отделни временни депа за съхраняването му.

По време на строителството са възможни аварийни разливи на масла, горива, и др., които може да попаднат в земите и почвите около трасето. За предотвратяване на таква замърсяване не трябва да се допуска извършването на ремонтни работи на строителната площадка, а само в базите на строителната фирма изпълнител.

Нарушените площи ще бъдат рекултивирани след завършване на строителството.

Неблагоприятните въздействия върху почвите при строителството на магистралата по новото трасе ще са по-малки от тези, при първоначално определеното трасе, поради по-малката засегната площ.

Въздействия върху почвите по време на експлоатацията

По време на експлоатацията на магистралата не се очакват значителни неблагоприятни въздействия върху почвите, като неблагоприятните въздействия при експлоатацията на магистралата по новото трасе няма да се различават от тези, при първоначално определеното трасе.

1.4. Въздействие върху земните недра

Трасето за инвестиционното предложение, е в здрав терен, без геоложки процеси от значение за стабилитета на пътното платно, съоръженията и насипите. По-голямата част от трасето ще е в насип и само на отделни места ще има изкопи на дълбочина до 9м.

Не се предвижда извършване на взривни работи за настоящото ИП.

Не се засягат находища на минерални суровини.

При спазване на стандартните изисквания за проектиране и строителство тези въздействия нама да окажат значително въздействие върху състоянието на земните недра в района и няма да предизвикат негативни геоложки процеси.

Неблагоприятните въздействия върху земните недра при реализация на магистралата по новото трасе, няма да са по-големи от тези при първоначално определеното трасе.

1.5. Въздействие върху биологичното разнообразие и неговите елементи, защитени територии.

Първоначалното и новото трасе са в близост едно до друго. При изграждане на магистралата по новото трасе се засяга територия, която антропогенно е по-силно променена, което предполага обитаването и от по-беден животински свят. Характера на строителните дейности по новото и първоначалното трасе е еднакъв и въздействията по време на строителството и експлоатацията ще са идентични.

1.5.1. Въздействие върху растителния свят

Трасе на Лот 2 е разположено в умерено-континенталната климатична зона на България и в част от Високите полета на Западна България. Средната годишна сума на валежите е от 600 до 650 мм с максимум през юни и минимум през февруари-март. Областта е с ясно изразен континентален ход на температурата. Растителният свят отговаря на климатичните особености.

В разглеждания участък АМ „Струма” пресича район с еднообразна растителна покривка, тъй като се развива в земеделски земи – агроценози (обработваеми земи, овощни градини, пасища и ливади) и урбанизирана територия. В района на трасето има малки площи с частично запазени полустествени ливадни растителни съобщества, в които най-широко разпространение имат видовете: броенична ливадина (*Poa silvicola* Guss.), власатка (*Festuca pratensis* Huds.) и троскот (*Cynodoneta dactylon*). От храстовите видове се срещат – къпина (*Rubus fruticosus*) и шипка (*Rosa canina*).

На места около трасето има единични бройки бяла върба (*Salix alba*), ракига (*Salix purpurea*), черна топола (*Populus nigra*) и акация (*Robinia pseudoacacia*).

Не се засягат терени от ДГФ и няма площи с компактна дървесна растителност.

В засегнатата територия и в прилежащите терени за настоящото инвестиционно предложение не са установени локалитети на видове от Приложение 3 към чл. 37 от ЗБР.

Въздействия върху растителния свят по време на строителството

По време на строителството ще се окаже отрицателно въздействие върху частично запазените фитоформации и формираните изкуствени екосистеми (ниви, ливади, храсти) върху засегнатите площи – цялата растителност върху тях ще бъде унищожена. Полуестествените растителни формации в разглеждания район са широко разпространени в съседните територии, поради което не представляват особена биоценотична стойност и върху тях няма да бъде оказано значително въздействие при строителството и експлоатацията на магистралата. Основните нарушения по отношение на растителността ще бъдат извършени в процеса на изкопните и насипните работи за платното на магистралата, водостоци, фундаменти за стълбовете на елпроводите и др. съоръжения.

Реализацията на инвестиционното предложение няма да окаже съществено въздействие върху фитоценозите, разположени на околните терени.

Въздействия върху растителния свят по време на експлоатацията

Въздействията по време на експлоатацията са от отделяните емисии в атмосферния въздух от изгаряните горива, от гуменият прах и от асфалтовият прах. Трасетата по първоначалния и по новия варианти преминават през райони с еднаква растителност и въздействията ще бъдат индентични. Неблагоприятните въздействия върху растителния свят при реализация на магистралата по новото трасе, няма да са по-големи от тези при първоначално определеното трасе.

Като цяло неблагоприятните въздействия върху растителния свят те ще са по-малки от сегашните (от трафика по път I-1), тъй като вследствие на по-добрите условия на движение вредностите от изгаряните горива при движение по магистралата ще са по-малки.

1.5.2. Въздействие върху животинския свят

Районът в който са първоначалното и новото трасе на магистралата е южно от гр. Дупница, западно и източно от с. Джерман, в близост до ж.п. линия и път I-1 (E79), западно от с. Джерман. Територията е значително антропогенно променена и е с постоянно човешко присъствие. Новото трасе преминава покрай Пречиствателна станция за отпадъчни води, площадка за изкупуване и временно съхраняване на отпадъци, в близост до ж.п. линия и път I-1 (E79), който е с много интензивен трафик, пресича общински и полски пътища. Новото трасе засяга терени в урбанизирана територия, докато първоначалното трасе е предимно в периферията на урбанизирана

територия и реализацията на магистралата по първоначалното трасе щеше да окаже въздействие върху район, с относително по-богат животинския свят. В този смисъл реализацията на магистралата по новото трасе ще окаже по-малко неблагоприятно въздействие върху животинския свят.

Терените през които преминава новото трасе са практически изцяло обезлесени поради значителното им земеделско усвояване и включват главно обработваеми земеделски земи и пасище, мера. Не се засягат терени от ДГФ и няма площи с компактна дървесна растителност. Извън обработваемите площи преобладават тревни и разредени храсталачни съобщества и единични дървета. Характерът на наличната растителност и екологичните изисквания определя и видовият състав на зооценозите, които ще бъдат засегнатите от реализацията на ИП. Фауната в района е с преобладаващи евросибирски и европейски видове, характерни за умерените географски ширини.

Въздействия по време на строителството

- **Клас Риби (Pisces).** Въздействие върху рибите е възможно при строителни работи в коритото на р. Джерман при изграждане на устоите на виадукта от км 330+994.68 до км 331+359.56. Коритото на реката е с достатъчна широчина, която позволява последователното отклоняване на водите на реката в лявата и дясната половина, така, че да се осигури нормално оттичане на водите, без да се въздейства върху количеството и качеството им и няма да се оказва въздействие върху рибите.
- **Клас Земноводни (Amphibia)** – характерни за териториите през които преминава магистралата са:
 - Зелена крастава жаба (*Bufo viridis*);
 - Жълтокоремна бумка (*Bombina variegata*);
 - Жаба дървестница (*Hyla arborea*)

Въздействия. При строителството е малко вероятно, но възможно нарушаване на местообитания на зелената крастава жаба (*Bufo viridis*), жълтокоремната бумка (*Bombina variegata*) и жабата дървесница (*Hyla arborea*). Видовете са включени в Приложение 2 и 3 на ЗБР. Въздействията се оценяват като:

- **пряко** нарушаване на местообитания;
- **дълготрайно** ликвидиране на мястото по новото трасе, като възможност за обособяване на местообитания
- **ограничени** възможности за ползване на отнетите територии като хранителна база.
- **Клас Влечуги (Reptilia)** са представени от:
 - Разред Костенурки (Testudinata)**
 - шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni*) Приложение № 2 и 3 от ЗБР;
 - шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) Приложение № 2 и 3 от ЗБР
 - Разред Люспести (Squamata)**
 - Сем. Гущери (Lacertidae)**

- зелен гушер (*Lacerta viridis*);
- сив (стенен) гушер (*Lacerta muralis*);
- ливаден гушер (*Lacerta agilis*)

Сем. Слепоци (*Anguidae*)

- слепок (*Angius fragilis*) Приложение № 3 от ЗБР

Сем. Смокови (*Colubridae*)

- малък(тънък) стрелец(*Coluber najadum*), Приложение № 3 от ЗБР;
- голям стрелец (*Coluber jugularis*), Приложение № 3 от ЗБР;
- смок мишкар (*Elaphe longissima*), Приложение 3 на ЗБР;

Сем. Отровници (*Viperidae*)

- пепелянка (*Vipera ammodytes*)

Въздействия. Основното негативно въздействие върху представителите на влечугите ще се изразява в нарушаване на налични местообитания при усвояването на територията от новото пътно трасе. Засягат се предимно площи от обработваеми земи и малки площи необработваеми земи, които са основни местообитания за видовете. Процесът на строителството ще бъде свързан и с временно безпокойство на животинските видове и тяхното изтегляне в съседни територии. Поради бързата подвижност на по-голяма част от видовете, вероятността от физическо унищожаване на екземпляри от тях е минимална. Въздействията се оценяват като:

- **пряко** нарушаване на местообитания;
 - **дълготрайно** ликвидиране на мястото по новото трасе, като възможност за обособяване на местообитания
 - **ограничени** възможности за ползване на отнетите територии като хранителна база.
- **Птици (*Aves*).** В обхвата на новото трасе преобладават откритите площи – обработваеми земеделски земи, пасища и урбанизирани територии. Растителността е предимно от тревни видове, единични дървета, овошни градини. Пряко засегнати при увреждане на местообитанията ще са гнездящите на териториите предвидени за ново строителство видове птици, при които строителството ще има прогонващ ефект. Орнитоценозата в тревните съобщества е бедна, предвид характера и предназначението на земята - засягат се основно урбанизирана територия и земеделска земя – обработваеми ниви, пасища, мера. Типични представители за тези местообитания са наземногнездящите видове птици и тези свързани с храстово – тревния растителен комплекс - червоногърба сврачка (*Lanius collurio*), полска чучулига (*Alauda arvensis*), горска чучулига (*Lullula arborea*), дебелоклюна чучулига (*Melanocorypha calandra*), качулата чучулига (*Galerida cristata*), полска бърбица (*Anthus campestris*), червоногърдка (*Erithacus rubecula*), сиво каменарче (*Oenanthe oenanthe*), кос (*Turdus merula*), сива овесарка (*Miliaria calandra*), градинска овесарка (*Emberiza hortulana*), жълта овесарка (*E. citrinella*), славей (*Luscinia*

megarhynchos), домашно врабче (*Passer domesticus*), пѣдпѣдък (*Coturnix coturnix*), яребица (*Perdix perdix*). На откритите площи се хранят селски (*Hirundo rustica*) и градски лястовици (*Delichon urbica*), посевна врана (*Corvus frugilegus*), сива врана (*C. cornix*), сврака (*Pica pica*). Наличната храстова и дървестна растителност и откритите площи са потенциално местообитание за ястребогушото коприварче (*Sylvia nisoria*), поен дрозд (*Turdus philomelos*), обикновен скорец (*Sturnus vulgaris*), сойка (*Garrulus glandarius*), чинка (*Fringilla coelebs*), черноглаво коприварче (*Sylvia atricapilla*). По-голяма част видовете са предмет на защита от ЗБР.

Тревните съобщества се ползват като трофична база и от мигриращи видове хищни птици (разред *Falconiformes*), осояд (*Pernis apivorus*), змияр (*Circaetus gallicus*), сокол скитник (*Falco peregrinus*), керкenez (*Falco tinnunculus*) или блатарии (*Circus macrourus*, *C. pygargus*).

Въздействия. Реализацията на инвестиционното предложение ще има минимално отрицателно въздействие върху орнитофауната в района. Предвид видовото разнообразие на орнитофауната в района няма да бъдат нанесени значителни промени в популациите на засегнатите видове птици. По време на строителството пряко засегнати ще се окажат птиците размножаващи се на тази територия. Може да се очаква незначително снижаване параметрите на зооценозите около участъка, тъй като факторите шум и човешко присъствие са налични и сега. Въздействията се оценяват като:

- **пряко** нарушаване на местообитания;
- **дълготрайно** ликвидиране на мястото определено за ново строителство, като възможност за обособяване на местообитания;
- **ограничени** възможности за ползване на мястото като хранителна база;
- **локално** повишаване на шумовата характеристика от транспортния трафик.

➤ **Клас Бозайници (Mammalia)** в района на инвестиционното предложение са представен основно от:

Разред Насекомоядни (Insectivora)

- Таралеж (*Etinaceus concolor*), Приложение № 3 от ЗБР
- Къртица (*Talpa europaea*)

Разред Гризачи (Rodentia)

- Обикновена полевка (*Microtus arvalis*);
- Домашна мишка (*Mus domesticus*);
- Полска мишка (*Apodemus mystacinus*);
- Сляпо куче (*Nannospalax leucodon*);

Разред Хищници (Carnivora)

- Язовец (Meles meles);

- Невестулка (Mustela nivalis) Приложение 3 от ЗБР;

Въздействия. Местообитания на видовете се установяват в обработваемите и необработваеми земи – пасище, мера. Нарушение на местообитания е вероятно да има в процеса на усвояване на новите територии за строителство, което ще доведе до изтегляне на видовете в съседни територии. Въздействие ще има и по отношение на хранителната верига, поради частично фрагментиране на територията. Въздействията се оценяват като:

- **пряко** нарушаване на местообитания;
- **дълготрайно** ликвидиране на мястото определено за ново строителство, като възможност за обособяване на местообитания;
- **ограничени** възможности за ползване на мястото като хранителна база;
- **локално** повишаване на шумовата характеристика от транспортния трафик.

Районът около трасето на магистралата се обитава и от някои от срещаните се у нас видове прилепи (разр. Chiroptera), но реализацията на магистралата по новото трасе няма да засегне местообитания на прилепи.

Въздействие по време на строителство – обобщена оценка

Като е отбелязано в началния абзац на т. IV.1. съществено за настоящото ИП е, че се реализира в урбанизирана територия и обработваеми земи. Като цяло, въздействието върху животинският свят е следствие от отнемане на територия, унищожаване на растителност, частична фрагментация на местообитанията и влошаване качествата на местообитанията

При реализацията на инвестиционното предложение ще бъдат засегнати:

- Земната повърхност върху засегнатите части от терена;
- Растителността върху засегнатите части от терена;
- Местообитания на обитаващите засегнатите части от терена отделни индивиди;

В резултат на строителните работи ще бъде засегнати земната повърхност, растителността върху нея и животинските видове, обитаващи тази територия, като тези от по-едрите и достатъчно подвижни видове ще напуснат територията своевременно, а ще бъдат елиминирани(унищожени) само индивидите от дребноразмерни и бавноподвижни видове, в т. ч. живеещите и укриващите се под земната повърхност – най-вече от видовете гущери, змии, дребни гризачи.

По време на строителството е възможно, макар и с малка вероятност, да бъдат засегнати местообитания на животински видове, в т. ч. и на приоритетни за опазване, но това няма да бъде фатално за съществуването им в този район. Предвид относително малката засегната площ(по-голямата част от която е урбанизирана територия и обработваеми земеделски земи) и относително малкият обем СМР отрицателните въздействия върху местообитанията ще бъдат малки.

В близост до разглеждания участък няма защитени територии и обекти, които могат да бъдат засегнати от строителството и експлоатацията им.

На площите, върху които ще се извършва строителство не е установено наличието на защитени видове по Приложение №3 към чл. 37 от ЗБР.

Като цяло реализацията на участъка от магистралата по трасе, преминаващо през урбанизирана, значително антропогенно променена територия и характера на растителността, която ще бъде унищожена по време на строителството не предполага значителни неблагоприятни въздействия върху животинския свят вследствие реализацията на ИП.

Общо неблагоприятните въздействия върху животинския свят при строителството на магистралата по новото трасе ще са относително по-малки от тези, при първоначално определеното трасе, тъй като новото трасе преминава през район с относително по-беден животински свят.

Въздействия върху животинския свят по време на експлоатацията

В процеса на експлоатация на всяка магистрала възможните въздействия са свързани с :

-увеличаване на антропогенното и техногенно натоварване в прилежащите територии, вследствие автомобилния поток, изхвърлянето на вредни емисии от автомобилите, шумово замърсяване и др. Доколкото по-голямата част от участъка от км 330+000 до км 332+960 е близо до съществуващия път I-1(E79), неблагоприятното въздействие върху територията след започване на експлоатация на магистралата по-скоро ще се намали, вследствие по-добрите условия за движение на автомобилите при по-добър режим за работа на двигателите.

-въздействия свързани с частична фрагментация на местообитанията, влошаване качествата на местообитанията в съседство с трасето, смъртност по пътя. Този тип въздействия в значителна степен съществуват и сега.

Неблагоприятните въздействия върху животинския при експлоатацията на магистралата по новото трасе ще няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

1.6. Въздействия върху ландшафта

Характеристика на ландшафта

Според Ландшафтното райониране инвестиционното предложение се намира в обхвата на Южнобългарска планинско-котловинна област, Средноджермански район.

В обсега на новото трасе няма изцяло съхранени първични ландшафти, а ландшафта в района е антропогенно променен до деградиран природно-техногенен ландшафт, с висока степен на земеделско усвояване. Широко разпространение имат агроландшафтите, като естествената растителност в по-голямата част от трасето е заменена с културна.

В района на ИП не са установени уникални или естествени ландшафти с консервационно значение.

Въздействие по време на строителство

Структурата и функционирането на ландшафта няма да се променят в сравнение с първоначалния вариант, тъй като дължината на трасетата е еднаква., Реализацията на ИП няма да доведе до промяна в типа ландшафт. Той ще остане антропогенен – урбанизиран, индустриален, селищен и комуникационен тип ландшафт.

Въздействие по време на експлоатацията:

Експлоатацията няма да оказва въздействието върху ландшафтните компоненти.

Неблагоприятните въздействия върху ландшафта при реализацията на магистралата по новото трасе ще няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

1.7.Въздействия от генерираните отпадъци

По време на строителството ще се генерират строителни, битови и малки количества опасни отпадъци, с видове и количества описани в т. П.11.

Третирането на отпадъците, генерирани при изграждането на участъка от км 330+000 до км 332+960 ще бъде част от третирането на отпадъците при строителството на целия Лот 2 на АМ „Струма” и ще се извършва съобразно изготвения за целия Лот 2 „План за управление на строителните отпадъци” по чл. 4 ал. 1 от Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали(ДВ, бр. 89/13.11.2012г.), като ще се спазват изискванията на ЗУО и наредбите към него. При необходимост планът ще се актуализира или допълни. Като цяло отпадъците при изграждане на участъка по първоначалното и по новото трасе са еднакви по видове и близки като количества. Промяната на трасето в участъка практически не променя организацията по третиране на отпадъците от Лот 2. Ще се използват площадките за временно съхраняване на отпадъци, определени за Лот 2.

При извършването на дейностите с отпадъци ще се спазват изискванията на ЗУО и наредбите към него, като най-важните изисквания са:

- Отпадъците с характер на строителни ще се съхраняват временно на определени за това места при спазване на изискванията на ЗУО и наредбите към него и изготвения „План за управление на строителните отпадъци”. Периодически ще се предават за последващо третиране по писмен договор на фирма имаща разрешително, регистрационен документ или комплексно разрешително за дейности с такива отпадъци. За временно съхраняване ще се използват площадки в обхвата на прилежащите терени, в строителните граници на пътя. Няма да се допуска замърсяване на съседни терени с тях.

- Битовите отпадъци ще се събират в контейнери и ще се извозват по писмен договор по ред, определен от кмета на община Дупница, от фирма с Разрешително, регистрационен документ или комплексно разрешително за дейности с такива отпадъци.
- Опасните отпадъци ще се съхраняват разделно и ще се предават за третиране на фирми с Разрешително, регистрационен документ или комплексно разрешително за дейности с такива отпадъци. за дейности с тях.

Както е отбелязано в т. II.11 изкопаните земни маси ще се включат в общия баланс на изкопите и насипите за целия Лот 2. Количеството на изкопаните земни маси при новото трасе ще е по-малко в сравнение с първоначалното трасе.

Хумусът ще се депонира отделно и ще се използва при рекултивацията на нарушените при строителството терени, за подготовка за озеленяване на крайпътните ивици, разделителната ивица и откосите на изкопите и насипите. Какви количества ще се използват на този етап не може да се определи. Евентуално останалото неоползотворено количество хумус, съгласувано с общинските администрации следва да се оплзотвори за рекултивации и за подобряване на слабопродуктивни терени.

Количествата на различните видове отпадъци за настоящото ИП са относително малки, съответно и въздействията ще са малки. При спазване на изискванията на ЗУО и наредбите към него въздействието върху околната среда по време на строителството ще бъде **краткотрайно и незначително неблагоприятно**. След приключване на строителството използваните терени ще се почистят и рекултивират.

Експлоатацията на участъка с ново трасе от км 330+000 до км 332+960 не променя организацията по третирането на отпадъците при експлоатацията на Лот 2 на АМ „Струма. Всички отпадъци ще се предават за третиране на фирми с Разрешително, регистрационен документ или комплексно разрешително за дейности с такива отпадъци.

Неблагоприятните въздействия от генерираните отпадъци при реализацията на участъка от магистралата по новото трасе няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

1.8. Въздействия от рискови енергийни източници

1.7.1. Шум

Източници на шум по време на строителството

Източници на шум по време на строителството ще са строителната механизация и автомобилите за доставка на материали при строителните дейности и извозване на отпадъци. Нивата на шума, излъчван от използваните основни машини са: багер – 80 ÷ 90 dBA, булдозер – 97 ÷ 105 dBA, валяк – 87 dBA, асфалторазстилагч – 89 ÷ 92 dBA, тежкотоварни автомобили – 85 ÷ 92 dBA. На работните площадки се очакват значителни еквивалентни нива на шум (около 90 dBA).

Въздействие от шума по време на строителството

Шумът, създаван от пътно строителните машини и съоръжения, ще оказва въздействие върху обектите, разположени на терените в близост до трасето. Най-малкото разстояние до населени места е до жилищна зона на с. Джерман – 90м. Шумовото въздействие ще е негативно, но за кратък период от време, само при работа в съответния участък от пътя, в близост до жилищни зони. В този участък ще се работи само през светлата част на деня. При добра организация на работа няма да има значителни неблагоприятни въздействия върху жилищни зони.

Новото трасе е по-близко до жилищни райони от първоначалното трасе. От друга страна между трасето на автомагистралата и жилищната зона преминават път I-1(E79) и ж.п. линия, така, че шумът от строителните дейности няма да промени значително шумовата характеристика за периода на строителството. Неблагоприятните въздействия от строителството на магистралата по новото трасе няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

Въздействие от шума по време на експлоатацията

Основен източник на шум на територията ще е автомобилния транспортен поток по магистралата. В идейния проект аналитично е определена шумовата характеристика за прилежащата територия и необходимите мерки за намаляване на шумовото въздействие до нормативно определеното.

Съгласно Плана за действие към „Стратегически карти за шум“ за основните пътни участъци в Република България с трафик над 3 милиона МПС годишно, шумовата характеристика по разглеждания път е около $L_{ден}=80$ dB(A).

Съгласно Наредба 6 за територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик граничната стойност на еквивалентното ниво на шума през дневният период е 60 dB(A) за територията и 35 dB(A) в помещенията на сградите.

Отделните подобекти на настоящото ИП са на разстояние: от с. Джерман от 90м до 120м, от гр. Дупница - 200м до промишлена зона и около 500м до жилищна зона. Въздействия се очакват върху жилищната зона на с. Джерман.

Жилищната зона на с. Джерман е разположена на разстояние около 90-120м от трасето на автомагистралата. Намалението на нивото на шума от разстоянието при това разположение е 15-17 dB(A), т.е. до около 65-67 dB(A) на границата на жилищната зона, при норма 60 dB(A) за територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик. Необходими са допълнителни мерки за намаляване на шума.

В текстовата част на представения акустичен идеен проект се препоръчва изграждането на шумозащитен екран с височина 3,5м и дължина 900м, с който се постига необходимото намаляване на шумовите нива. На ситуацията обаче е дадена височина 2,5м. Необходимо е в техническия проект еднозначно да се предвиди и по време на строителството да се изгради шумозащитен екран с необходимите параметри, които да осигуряват намаление на шумовите нива до нормативно изискваните.

Примерното местоположение на екрана е показано на чертеж ситуация в Приложенията.

При изпълнение на необходимите мерки за намаляване на неблагоприятните въздействия(изграждане на шумозащитен екран с необходимите параметри) няма да има значителни неблагоприятните въздействия при експлоатация на магистралата по новото трасе, като същевременно въздействията от новото трасе няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

1.7.2.Вибрации

Въздействие по време на строителството:

По време на изграждането на пътното платно и всички съоръжения на автомагистралата вибрациите са фактор на работната среда при извършване на някои специфични дейности. Въздействието е локално и незначително, само в границите на строителната площадка.

Въздействие по време на експлоатацията:

Не се очаква.

1.7.3.Лъчения

Въздействие по време на строителството и експлоатацията не се очакват.

1.9. Въздействие на генно-модифицирани организми.

Инвестиционното предложение не е свързано с дейности с ГМО.

1.10.Въздействия от използвани химични вещества и смеси.

По време на строителството ще бъдат използвани грундове и алкидни блажни бои за метални повърхности. Те ще се съхраняват съобразно изискванията, описани в придружаващите ги информационни листове за безопасност.

Бетоните, строителните разтвори и асфалтобетоните ще се доставят в готов за полагане вид.

Зареждането с горива на строителната механизация и автомобилите и ремонтните дейности няма да се извършват на обекта.

При правилното временно съхраняване и използване на химичните вещества и смеси няма да има значителни неблагоприятни въздействия върху околната среда.

Експлоатацията на участъка от трасето е свързана единствено с използването на химични вещества и смеси при зимното подържане на пътното платно. Необходимо е да се използват вещества, които не оказват неблагоприятни въздействия върху околната среда.

При аварии на транспортни средства, превозващи химични вещества и смеси с опасни свойства е възможно да има неблагоприятни въздействия. Предотвратяването на тези въздействия не е предмет на настоящата Информация.

Неблагоприятните въздействия от използвани химични вещества и смеси при реализацията на магистралата по новото трасе ще няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

1.11.Въздействие върху хората и тяхното здраве по време на строителството и експлоатацията.

По време на строителството ще се извършват следните видове строително-монтажни работи, които може да окажат вредно въздействие върху човешкото здраве: направа на изкопи – ръчно и машинно, направа на монтажни заварки на стоманени съоръжения, транспортиране на материали с бордови коли, превозване на бетон с бетоновози превоз и полагане на асфалтобетон.

Потенциални рискови фактори в периода на строителството могат да възникнат при:

- Извършването на изкопни и насипни работи и извозването на суха земна маса – отделянето на прах.

- Отделяне на отработените газове от строителната техника – въглероден оксид, азотни оксиди, серен диоксид, аерозоли на тежки метали/олово, кадмий и др./, въгледороди, твърди неизгорели частици от горивата, прах и неприятни миризми също спадат към тази група.

- При извършване на бояджийски и заваръчни дейности основните вредности са различните видове бои, лакове , органични разтворители и др.

- От физичните рискови фактори следва да се отбележат тези при работа на строителната техника / шум/ и в условия на отклонения в микроклиматичните условия /работа при висока или ниска температура, влажност, скорост на движение на въздуха и др./

Основните рискови за здравето фактори, които ще се формират по време на строителството ще въздействат преди всичко върху работният персонал. Имайки предвид линейния характер на обекта, сравнително малкият обем СМР и сравнително малкото времетраене на строителството, не се очаква значително неблагоприятно въздействие върху здравето на населението в най-близките жилищни зони вследствие извършваните строителни дейности. Преобладаващите ветрове са от посока изток, т.е. отвеждат емисиите в посока, обратна на най-близките жилищни зони. Работният персонал ще бъде обезпечен с подходящи лични предпазни средства съобразно идентифицираните вредности.

При стриктно спазване на всички мероприятия по охрана на труда и техническата безопасност здравият риск за работещите по време на изграждането на обекта би могъл да се сведе до минимум. За намаляване на здравия риск се препоръчва използването на лични предпазни средства от работниците

/противопрахови маски, очила, антифони/, както и адекватни мероприятия за намаляване на прахови емисии и шум.

Строителните работи в участъка по протежение на с. Джерман ще се извършват само през светлата част на деня.

Строителните дейности за ИП няма ще имат значителен кумулативен ефект, предвид, че същите са краткотрайни като време за протичане на строителството, с локален обхват и относително малки като количество.

Въздействие на изброените фактори върху здравето се определя като временно и краткотрайно, до приключване на строителството. Въздействието е с минимален обхват и не се очаква нездравословно повлияване върху здравето на населението в най-близките жилищни райони.

По време на експлоатацията на автомагистралата в участъка от трасето, при изпълнение на предвидените мерки за намаляване на неблагоприятните въздействия (изграждането на шумозащитен екран покрай с. Джерман), няма да има значителни неблагоприятни въздействия върху човешкото здраве. Очаква замърсяването на околната среда в сравнение с това, от съществуващия път I-1 (E-79) да намалее, тъй като транспортният поток (особено тежкия транзитен) ще увеличи средната скорост на преминаване с термично стабилен режим на работа на двигателите, което от своя страна намалява количеството на изхвърлените вредни вещества. Това ще подобри хигиенните параметри на атмосферния въздух на населените места в района. Следва да се има в предвид и че преобладаващите ветрове са от посока изток, т.е. отвеждат емисиите в посока, обратна на най-близките жилищни зони.

В заключение може да се обобщи, че здравният риск се прогнозира като нисък по степен и при спазване на предвидените мерки за намаляване на неблагоприятните въздействия се счита, че строителството и експлоатацията на участъка от автомагистралата няма да оказват значителни неблагоприятни въздействия по отношение на здравно- хигиенните аспекти на околната среда и здравния статус на населението.

Неблагоприятните въздействия върху хората и тяхното здраве при реализацията на магистралата в участъка по новото трасе ще няма да са по-големи от тези, при първоначално определеното трасе.

1.12. Въздействие върху материалните активи

Въздействието върху материалните активи – съпътстващата инфраструктура на Лот 2 на АМ „Струма“ ще бъде положително и дълготрайно, предвид обновяването и подобряването на качествените характеристики на пътната мрежа.

1.13. Въздействие върху единични и групови недвижими културни ценности

Трасето на Лот 2 на АМ „Струма“ преминава през райони с множество обекти на културно-историческото наследство. В миналото през долината на р. Струма са минавали важни римски и късноантични пътища.

Съгласно изготвения парцеларен план за участъка от км 330+000 до км 332+960 не се засягат регистрирани(звестни) обекти на обекти на културно-историческото наследство.

Въздействие по време на строителство

По вереме на строителството е малко вероятно, но е възможно да се открият археологически обекти. При констатиране на подобен случай следва да се преустанови строителството в съответния участък и да се уведомят незабавно съответните институции и да се изчака провеждането на съответните консервационни и др. работи.

Въздействие по време на експлоатацията:

Не се очаква. Експлоатацията на автомагистралата не е свързана с въздействие върху недвижими културни ценности.

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

Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960 не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии и защитени зони(ЗЗ) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие(ЗБР).

Трасето на Лот 2 отстои на повече от 6 км от най-близко разположените защитени зони – ЗЗ „Скрино“ BG0002108 - защитена зона по Директива за птиците, която припокрива ЗЗ „Скрино“ BG0001013 по Директива за местообитанията и ЗЗ „Рила“ BG0000495 - защитена зона по директивата за птиците и по директивата за местообитанията и няма вероятност да се окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове (включително птици), предмет на опазване в защитени зони от мрежата Natura 2000.

В приложенията са дадени карти с местоположението участъка от магистралата спрямо на най-близките ЗЗ.

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

По време на строителството:

Ще има пряко, краткотрайно, незначително отрицателно въздействие върху атмосферния въздух

Пряко и постоянно ще бъдат засегнати почвата, геоложката основа и растителността в участъка от трасето. Въздействието ще бъде по-малко в сравнение от това при първоначалното определеното през 2013г. трасе на участъка.

Ще има пряко, еднократно, незначително отрицателно въздействие върху ландшафта.

Ще има пряко, краткотрайно, незначително отрицателно въздействие върху биоразнообразието в района

Ще има краткотрайно, незначително отрицателно въздействие от генерираните отпадъци

Ще има незначително, краткотрайно отрицателно въздействие от емисиите в атмосферния въздух и от шумовите въздействия

Ще има краткотрайно, незначително отрицателно въздействие върху човешкото здраве.

Не се очаква кумулиране на отрицателните въздействия, предвид малкия обем строително-монтажни работи и разпределянето на въздействията по цялата дължина на трасето.

По време на експлоатацията:

Не се очакват значителни отрицателни въздействия от експлоатацията на автомагистралата в участъка. Ще има относително намаляване на емисиите в атмосферния въздух, вследствие на по-добрите условия за движение на транспортните средства по магистралата, в сравнение със сегашното положение.

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

Въздействието по време на строителството ще бъде локално – по дължина на трасето, в границите на строителната площадка, на отделните подобекти и непосредствено около тях. Участъка от трасето е разположен в община Дупница, землища на с. Баланово, гр. Дупница и с. Джерман. Най-значително са засегнати жителите на с. Джерман – 1430 жители към 01.01.2007г.. Въздействието е свързано е с унищожаване на почвата от засегнатата площ и растителността върху нея, емисиите в атмосферния въздух и повишаване на нивата на шум от строителната и транспортната техника и от генерираните отпадъци, емисиите и шума от трафика по магистралата.

При изпълнение на предвидените мерки за намаляване на неблагоприятните въздействия не се очакват значителни неблагоприятни въздействие по отношение на засегнатото население.

5.Вероятност на поява на въздействието.

Вероятността за поява на значителни неблагоприятни въздействия по време на строителството и експлоатацията е ниска.

6.Продължителност, честота и обратимост на въздействието.

За периода на строителството въздействието ще бъде непрекъснато в рамките на работното време и ще е необратимо по отношение на засегнатите почви, растителния свят и ландшафта.

При експлоатацията значителни неблагоприятни въздействия не се очакват.

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

Настоящото инвестиционно предложение е неразделна част от Лот 2 на АМ „Струма“ и предвидените мерки за мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда дадени с Решения по ОВОС № 1-1/2008 г. и Решение за преценка на необходимостта от ОВОС № 25-ПР/2011 г. (отнасящи се за реализация на цялата магистрала и на Лот 2) на министъра на околната среда и водите важат и за него. Изпълнението на мерките, предвидени в тези Решения, допълнени с мерките конкретно за участъка от км 330+000 до км 332+960 е необходимо и достатъчно условие за намаляване до необходимото на отрицателните въздействия върху околната среда. Най-важните мерки, които е необходимо да се спазват по време на реализацията на участъка с промяна на трасето от км 330+000 до км 332+960 са:

- Хумуса да се из земе и депонира на определено място преди започването на строителството. След завършване на строителството да се използва за рекултивации на нарушени терени.
- Да не се допусне нарушаване на терени извън сервитута на магистралата.
- С оглед намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове на горивата, и намаляване нивата на шума от използвани автомобили и строителна механизация е необходимо те да се поддържат технически изправни, да се спазва технологичния режим на работа на различните пътно-транспортни машини, да не се допуска работата на празен ход.
- Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника на територията на строителните площадки, както и подмяна на масла и зареждане с гориво.
- Да се изпълнява стриктно „Плана за управление на строителните отпадъци“ Отпадъците (отпадъчни бетони, желязо и опаковки) да се събират разделно на определените за това места. Да не се допуска замърсяването на околните терени с тях. Образованите отпадъци от обекта да се предават само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 за съответната дейност и площадка за отпадъци със съответния код, съгласно наредбата по чл. 3 от ЗУО за класификация на отпадъците.
- От км 331+700 до края на участъка (км 332+960) строителни работи да се извършват само през светлата част на деня и да се създаде организация на

работа при която строителството да се извърши във възможно най-кратък срок.

- Да се изгради шумозащитен екран с необходимите параметри покрай с. Джерман, който да осигурява снижаване на шумовите нива до нормативно определените с Наредба 6/2006г.

По време на експлоатацията не са необходими мерки свързани с предотвратяването, намаляване или компенсиране на значителните отрицателни въздействия върху околната среда, различни от тези за целия Лот 2 и АМ „Струма“.

8. Трансграничен характер на въздействията.

Няма да има трансгранични въздействия вследствие реализирането на инвестиционното предложение.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Като обобщение на изложеното в информацията може да се направят следните изводи:

- Реализацията на инвестиционното предложение с промяна на трасето от км 330+000 до км 332+960 е задължително условие за по-доброто функционирането на Лот 2 на АМ „Струма“
- Изместването на трасето в участъка не се променя дължината на трасето на Лот 2
- Очакваните положителни и отрицателни въздействия при реализацията на участъка с ново трасе като цяло са сходни с тези при първоначалното трасе, с най-съществен положителен ефект намаляване на замърсяването на въздуха в района след изграждането на магистралата.
- С промяна на трасето ще се намали големината на засегнатите площи в сравнение с първоначалното трасе.
- Неблагоприятните въздействия върху животинския свят ще са относително по-малки в сравнение с тези при първоначалното трасе, тъй като новото трасе е през район с по-беден животински свят.
- Предвидени са необходимите мерки за намаляване и предотвратяване на неблагоприятните въздействия върху околната среда и човешкото здраве. В резултат на реализацията на ИП не се очакват значителни неблагоприятни въздействия върху околната среда и върху здравето на населението по време на строителството и експлоатацията на участъка от магистралата.

Приложения:

I.Текстова част

1. Координатен регистър на трасето.
2. Координатен регистър на елементи на техническата инфраструктура

II.Графична част

- 1.Обзорна карта на участъка.
- 2.Ситуация на трасето.
- 3.Парцеларен план – 9 листа.
- 4.Карта на защитена зона Скрино” BG0001013 припокриваща 33 „Скрино” BG0002108.
- 5.Карта на защитена зона „Рила” BG0000495.
- 6.Снимки на района на инвестиционното предложение.

ПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

- 1.Идеен проект „АМ „Струма” Лот 2 „Дупница - Благоевград” от км 322+000 до км 359+483.52 - Изместване на трасето в участъка от км 330+000 до км 332+960”.
- 2.Климатичен справочник за НРБългария, т.3. Температура. София 1983. Изд. „Наука и изкуство” .
- 3.ГУХМ-ИХМ. Климатичен справочник за България, том 4. Вятър. София, 1982.
- 4.БАН-ИМХ. Климатичен справочник. Валежи в България. София, 1990.
- 5.География на България, Географски институт към БАН, 2002г.
- 6.Пешев Ц. и др., Животинският свят на България, 1984 г.
- 7.Бондев, И. Растителността в България, 1991 г
- 8.Доклад за ОВОС на инвестиционно предложение „Строителство на автомагистрала (АМ) ”Струма” (Долна Диканя - Кулата)”.

АВТОМАГИСТРАЛА "СТРУМА" - ЛОТ 2
от КМ 322+000 до КМ 359+483.52
коорд. р-р ново трасе
от км 330+000 до км 332+960
землище с. Баланово ЕКАТТЕ 02350

ЛЯВО		ДЯСНО	
у	х	у	х
8478757.14	4553132.67	8478584.93	4553148.14
8478776.84	4553117.63	8478569.86	4553139.00
8478790.86	4553109.12	8478550.57	4553138.60
8478791.86	4553108.51	8478538.98	4553116.28
8478783.97	4553097.08	8478539.03	4553116.37
8478762.09	4553112.65		
8478751.25	4553120.09		
8478745.31	4553123.53		
8478741.92	4553115.12		
8478741.13	4553095.57		
8478741.59	4553075.97		
8478742.40	4553056.42		
8478742.03	4553052.86		

ПРОЕКТАНТ:.....
/ ИНЖ. Н. КОСТАДИНОВ /

ПРОЕКТАНТ:.....
/ ИНЖ. Н. ДОЦЕВ /

АВТОМАГИСТРАЛА "СТРУМА" - ЛОТ 2

от КМ 322+000 до КМ 359+483.52

коорд. р-р ново трасе

от км 330+000 до км 332+960

земл. с. Джерман ЕКАТТЕ 20763, ССФ

ЛЯВО		ДЯСНО	
у	х	у	х
8478740.56	4553037.07	8478535.84	4553108.99
8478737.20	4553017.72	8478530.59	4553105.56
8478733.27	4552998.24	8478531.28	4553098.39
8478732.16	4552978.66	8478527.81	4553090.35
8478734.88	4552959.17	8478529.15	4553093.45
8478736.19	4552939.67	8478523.47	4553072.54
8478739.57	4552920.35	8478594.03	4552945.61
8478743.17	4552901.12	8478678.87	4552936.35
8478746.03	4552881.85	8478693.47	4552916.75
8478748.83	4552862.56	8478693.13	4552896.20
8478751.52	4552843.17	8478693.56	4552875.66
8478754.19	4552823.68	8478695.75	4552855.33
8478757.75	4552804.25	8478698.80	4552835.19
8478764.40	4552785.27	8478701.47	4552815.06
8478768.67	4552765.80	8478704.49	4552795.06
8478772.44	4552746.16	8478707.46	4552775.13
8478776.00	4552726.48	8478710.63	4552755.32
8478777.92	4552716.00	8478713.89	4552735.58
8478776.08	4552706.17	8478716.90	4552715.80
8478775.18	4552701.32	8478718.33	4552705.24
8478767.19	4552689.58	8478722.11	4552696.42
8478768.12	4552684.41	8478726.46	4552689.92
8478769.93	4552674.37	8478732.42	4552687.95
8478772.69	4552672.66	8478734.17	4552678.27
8478780.39	4552666.27	8478737.71	4552658.62
8478789.79	4552658.65	8478741.19	4552638.98
8478792.00	4552658.65	8478744.58	4552619.37
8478794.33	4552656.66	8478747.84	4552599.77
8478803.83	4552653.78	8478750.93	4552580.17
8478803.80	4552649.96	8478753.81	4552560.58
8478803.70	4552637.98	8478756.44	4552540.99
8478798.05	4552642.18	8478758.79	4552521.38
8478775.54	4552642.84	8478760.85	4552501.74
8478778.60	4552625.14	8478762.62	4552482.08
8478781.90	4552605.29	8478764.09	4552462.39
8478785.03	4552585.37	8478765.28	4552442.68
8478787.97	4552565.39	8478766.17	4552422.95
8478790.66	4552545.34	8478766.77	4552403.22
8478793.07	4552525.23	8478767.03	4552388.38
8478795.19	4552505.08	8478758.41	4552383.41
8478797.00	4552484.91	8478756.38	4552380.17
8478798.52	4552464.71	8478759.89	4552363.78
8478799.73	4552444.49	8478760.29	4552344.13
8478800.65	4552424.26	8478761.06	4552324.44
8478801.26	4552404.01	8478760.98	4552304.75
8478801.41	4552397.03	8478760.45	4552285.07
8478806.01	4552385.57	8478759.35	4552265.41
8478806.14	4552380.45	8478758.17	4552245.74
8478804.30	4552363.49	8478757.67	4552241.30
8478803.41	4552343.21	8478758.18	4552238.33
8478801.65	4552322.97	8478760.22	4552236.11
8478800.92	4552302.71	8478762.81	4552235.35
8478799.77	4552282.47	8478761.76	4552225.52

ЛЯВО		ДЯСНО	
у	х	у	х
8478798.61	4552262.23	8478759.43	4552205.87
8478797.22	4552242.00	8478756.82	4552186.26
8478795.60	4552221.77	8478753.91	4552166.69
8478793.88	4552201.54	8478750.72	4552147.16
8478790.22	4552181.55	8478748.13	4552132.55
8478786.04	4552161.67	8478745.17	4552131.98
8478783.98	4552151.88	8478743.19	4552130.90
8478783.93	4552141.48	8478740.97	4552128.85
8478783.90	4552134.37	8478732.53	4552120.91
8478785.72	4552130.80	8478731.74	4552119.63
8478783.46	4552120.93	8478729.85	4552111.01
8478778.92	4552101.11	8478726.15	4552091.78
8478774.38	4552081.30	8478722.68	4552072.48
8478769.84	4552061.50	8478719.21	4552053.15
8478765.30	4552041.69	8478715.69	4552033.79
8478760.29	4552022.00	8478710.30	4552014.92
8478754.70	4552002.47	8478704.91	4551996.04
8478748.94	4551982.99	8478700.35	4551976.90
8478743.43	4551963.43	8478695.63	4551957.76
8478737.54	4551943.98	8478689.67	4551939.01
8478731.24	4551924.66	8478683.60	4551920.29
8478724.40	4551905.51	8478679.62	4551909.81
8478719.90	4551892.41	8478666.88	4551914.78
8478721.46	4551891.86	8478657.23	4551915.84
8478729.62	4551886.58	8478652.93	4551915.59
8478724.80	4551875.25	8478645.07	4551916.05
8478727.87	4551882.47	8478634.88	4551919.87
8478721.13	4551873.09	8478632.16	4551918.73
8478715.78	4551876.29	8478629.81	4551917.75
8478724.03	4551872.07	8478631.09	4551912.69
8478714.33	4551877.65	8478642.20	4551908.45
8478710.20	4551867.42	8478658.81	4551895.86
8478702.50	4551848.61	8478668.77	4551892.24
8478694.39	4551829.97	8478671.98	4551889.91
8478686.12	4551811.41	8478669.49	4551883.54
8478677.57	4551792.97	8478662.14	4551865.28
8478668.69	4551774.69	8478654.52	4551847.14
8478659.52	4551756.56	8478646.73	4551829.06
8478650.69	4551738.27	8478638.69	4551811.10
8478641.58	4551720.15	8478630.38	4551793.25
8478631.72	4551702.47	8478621.74	4551775.56
8478621.59	4551684.99	8478613.03	4551757.88
8478611.31	4551667.66	8478603.85	4551740.42
8478601.12	4551650.32	8478594.27	4551723.12
8478590.76	4551633.14	8478584.63	4551705.80
8478580.57	4551615.91	8478574.80	4551688.55
8478570.52	4551598.61	8478564.20	4551671.70
8478560.21	4551581.48	8478549.94	4551656.94
8478550.20	4551564.16	8478539.61	4551639.84
8478542.50	4551545.49	8478528.78	4551623.01
8478534.80	4551526.83	8478518.44	4551605.89
8478525.05	4551509.36	8478508.22	4551588.69
8478515.18	4551491.97	8478498.17	4551571.40

АВТОМАГИСТРАЛА "СТРУМА" - ЛОТ 2
от КМ 322+000 до КМ 359+483.52
коорд. р-р ново трасе
от км 330+000 до 332+960
земл. с. Джерман ЕКАТТЕ 20763, урб.

ЛЯВО		ДЯСНО	
у	х	у	х
8478786.04	4552161.67	8478753.91	4552166.69
8478783.98	4552151.88	8478750.72	4552147.16
8478783.93	4552141.48		

ПРОЕКТАНТ:.....
/ ИНЖ. Н. КОСТАДИНОВ /

ПРОЕКТАНТ:.....
/ ИНЖ. Н. ДОЦЕВ /

--	--	--	--