

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

**„ЗАПАДЕН ОБХОД НА ГРАД ПАЗАРДЖИК  
ОТ КМ 123+000 ДО КМ 128+900“**

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2 КЪМ ЧЛ. 6 ОТ НАРЕДБАТА ЗА УСЛОВИЯТА И РЕДА ЗА  
ИЗВЪРШВАНЕ НА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА  
СРЕДА (ОБН ДВ БР. 25/2003 г., ..... ПОСЛ. ИЗМ. И ДОП. ДВ, БР. 62/05.08.2022 г.)**

**София  
ноември, 2022 г.**

## Съдържание:

I. Информация за контакт с възложителя: .....	1
I.1. Име, постоянен адрес, търговско наименование и седалище .....	1
I.2. Пълен пощенски адрес .....	1
I.3. Телефон, факс и e-mail.....	1
I.4. Лице за контакти .....	1
II. Резюме на инвестиционното предложение .....	1
II.1. Характеристики на инвестиционното предложение: .....	1
а) размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост.....	2
б) взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения .....	12
в) използване на природни ресурси по време на строителството и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие.....	13
г) генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране, и отпадъчни води.	14
д) замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда .....	26
е) риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение .....	28
ж) рисковете за човешкото здраве поради неблагоприятно въздействие върху факторите на жизнената среда по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето .....	30
II.2. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството.....	32
II.3. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества от приложение № 3 към ЗООС .....	37
II.4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура .....	38
II.5. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване .....	38
II.6. Предлагани методи за строителство .....	39
II.7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение .....	39
II.8. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за	

разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях. ....	39
II.9. Съществуващо земеползване по границите на площадката или трасето на инвестиционното предложение.....	40
II.10. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др.; Национална екологична мрежа.....	41
II.11. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство).....	43
II.12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение ....	43
III. Местоположение на инвестиционното предложение, което може да окаже отрицателно въздействие върху нестабилните екологични характеристики на географските райони, поради което тези характеристики трябва да се вземат под внимание, и по-конкретно:.....	44
III.1. Съществуващо и одобрено земеползване .....	44
III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия.....	46
III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда .....	46
III.4. Планински и горски райони .....	46
III.5. Защитени със закон територии.....	47
III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа .....	47
III.7. Ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност .....	47
III.8. Територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.....	50
IV. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда, като се вземат предвид вероятните значителни последици за околната среда вследствие на реализацията на инвестиционното предложение:.....	51
IV.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве, материалните активи, културното наследство, въздуха, водата, почвата, земните недра, ландшафта, климата, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии.....	51
IV.1.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве.....	51
IV.1.2. Въздействие върху материалните активи .....	62
IV.1.3. Въздействие върху културното наследство .....	62
IV.1.4. Въздействие върху въздуха и климата .....	63
IV.1.5. Въздействие върху водата .....	75

IV.1.6. Въздействие върху почвата .....	77
IV.1.7. Въздействие върху земните недра .....	84
IV.1.8. Въздействие върху ландшафта .....	84
IV.1.9. Въздействие върху биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии .....	87
IV.1.10. Рискови енергийни източници .....	92
IV.2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до инвестиционното предложение .....	96
IV.3. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия .....	96
IV.3.1. Риск от големи аварии .....	96
IV.3.2. Бедствия .....	97
IV.4. Вид и естество на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно) .....	98
IV.5. Степен и пространствен обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой на населението, което е вероятно да бъде засегнато, и др.) .....	104
IV.6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието .....	109
IV.7. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието .....	109
IV.8. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения .....	110
IV.9. Възможността за ефективно намаляване на въздействията .....	110
IV.10. Трансграничен характер на въздействието .....	110
IV.11. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с избягване, предотвратяване, намаляване или компенсиране на предполагаемите значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве .....	111
V. Обществен интерес към инвестиционното предложение .....	115

## **I. Информация за контакт с възложителя:**

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

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

### **I.2. Пълен пощенски адрес**

гр. София, 1606, бул. „Македония“ № 3

### **I.3. Телефон, факс и e-mail**

тел. 029173 446  
e-mail: [info@api.bg](mailto:info@api.bg)

### **I.4. Лице за контакти**

инж. Гюлер Алиева  
тел. 029173 446  
e-mail: [g.alieva@api.bg](mailto:g.alieva@api.bg)

## **II. Резюме на инвестиционното предложение**

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

Настоящата Информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на Инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“ за обект: „Западен обход на град Пазарджик от км 123+000 до км 128+900“ се изготвя на основание чл. 93, ал. 1, т. 1 на Закона за опазване на околната среда (ДВ, бр. 91/2002 г. .... посл. изм. ДВ, бр. 42/2022 г.), Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25/2003 г., .... посл. изм. и доп. ДВ, бр. 62/05.08.2022 г.), писмо изх. № ПД-01-220-(7)/16.06.2021 г. на РИОСВ Пазарджик за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на инвестиционното предложение (Приложение № II.1-1).

За инвестиционното предложение е внесена информация по чл. 4, ал. 1 и ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда в РИОСВ Пазарджик.

Информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за предлаганото инвестиционно предложение е съобразена с изискванията на Приложение 2 към чл. 6 на Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.

Целта на проекта е извеждане на транзитното движение извън град Пазарджик, чрез ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик.

Трасето на Републикански път II-37 „Джурово - Етрополе - Пирдоп - Панагюрище - Пазарджик - Пещера - Батак - Доспат - Барутин“ преминава през централната улична мрежа на гр. Пазарджик. Съществуващият габарит не е проектиран да обслужва наличния тежкотоварен трафик, преминаващ през града. В посочения участък, път II-37 осъществява най-близката връзка между АМ „Тракия“ и републикански път I-8 по направление „Калотина - Пазарджик - Пловдив - Капитан Андреево - граница РТурция“. Предвид високата интензивност на транспортния трафик, жителите на град Пазарджик са подложени на влошено качество на атмосферния въздух, шумово натоварване и вибрации.

Инвестиционното предложение предвижда извеждане на транзитния поток от градската среда, чрез ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик.

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

***Размер, засегната площ***

Началото на обходния път е при км 123+000 на П-37 на около 300 м преди стадиона на град Пазарджик (*по Техническо задание за проектиране*).

**По проектно решение на съществуващия път П-37 се устройва кръгово кръстовище на км 123+360, начало на обхода, с диаметър на външния кръг  $D=50$  м. Обходният път завършва при км 128+900 на съществуващия път П-37 преди с. Главиница.**

***Предмет на инвестиционното предложение е Западен обход на град Пазарджик от км 123+360 (кръгово кръстовище на съществуващия път П-37) до км 128+900 на съществуващия път П-37 преди с. Главиница.***

Обект на разглеждане е проектното решение за изграждане на Западен обход на град Пазарджик. Участъкът, Западен обход на град Пазарджик, се състои от следните три етапа:

- Етап II - участък от път П-37 „Джурово – Пазарджик - Доспат“ до бул. „Александър Стамболийски“ с дължина 1677 (637+1040) м, от км 123+360 (кръгово кръстовище на път П-37) до км 124+940;
- Етап I - участък от бул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Любен Боянов“ с дължина 1490 м, от км 124+940 до км 126+430;
- Етап III - участък от ул. „Любен Боянов“ до път П-37 „Джурово – Пазарджик – Доспат“, вход с. Главиница, с дължина 2470 м, от км 126+430 до км 128+900.

Прилагаме Обзорна карта в М 1:25000 с местоположение/ситуация на проектното решение, предмет на инвестиционното предложение (Приложение № П.1-2).

Проектното решение за изграждане на Западен обход на град Пазарджик засяга землището на гр. Пазарджик ЕКАТТЕ 55155, Драгор ЕКАТТЕ 23457 Мокрище ЕКАТТЕ 48876 и Главиница ЕКАТТЕ 15028.

Разработеното трасе е с габарит, както следва:

*Директно трасе с локални платна - габарит 37 м.*

- ленти за движение -  $2 \times (0.25 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 0.25 \text{ м}) = 15.00 \text{ м}$
- средна разделителна ивица - 3.00 м
- локални платна -  $2 \times 6.00 = 12.00 \text{ м}$
- разделителна ивица между локали и директно трасе -  $2 \times 2.00 \text{ м} = 4.00 \text{ м}$
- тротоар -  $2 \times 1.50 \text{ м} = 3.00 \text{ м}$

*Директно трасе - габарит 21 м.*

- ленти за движение -  $2 \times (0.25 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 0.25 \text{ м}) = 15.00 \text{ м}$
- средна разделителна ивица - 3.00 м
- тротоар -  $2 \times 1.50 \text{ м} = 3.00 \text{ м}$

Проектното трасе пресича 33 ВГ0000578 „Река Марица“, обявена по Директивата за местообитанията.

Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили, мвт.е. участъкът е теренно обезпечен. Като част от идейния проект е изготвен проект на ПУП-ПП за Етап II и III, като площта за промяна на предназначението за двата етапа е 140.649 дка.

Съгласно вида на засегнатите територии по предназначение, трайно засегнати ще бъдат землищата на гр. Пазарджик, с. Драгор, с. Мокрище, с. Главиница, община Пазарджик, както следва:

Таблица № II-1.1

Област Пазарджик Община, землище	Вид на засегнатата територия				
	Земеделска територия (дка)	Транспортна територия (дка)	Урбанизирана територия (дка)	Водни площи (дка)	Общо (дка)
<b>Етап II</b>	<b>Участък: Етап II от км 123+360 до км 124+940 км 123+360 (кръгово кръстовище на съществуващия път II-37)</b>				
<i>З-ще на гр.Пазарджик ЕКАТТЕ 55155</i>	64.831	11.090	3.052	0.699	79.672
Подлежащи на промяна на предназначението	64.831	0.00	0.396	0.699	65.926
Площи за обезщетение	59.878	0.00	0.031	0.00	59.909
<i>З-ще на с. Драгор ЕКАТТЕ 23457</i>	1,483	0.000	0.000	0.000	1,483
Подлежащи на промяна на предназначението	1.483	0.000	0.000	0.000	1.483
Площи за обезщетение	1.126	0.000	0.000	0.000	1.126
	<b>Засягат се общо 75 бр. имоти с обща площ 491.804 дка</b>				
<b>Общо за участъка засегнатата територия етап II</b>	<b>66.314</b>	<b>11.090</b>	<b>3.052</b>	<b>0.699</b>	<b>81.155</b>
<b>Общо подлежащи на промяна на предназначението – етап II</b>	<b>66.314</b>	<b>0.000</b>	<b>0.396</b>	<b>0.699</b>	<b>67.409</b>
<b>Общо за обезщетение – етап II</b>	<b>61.004</b>	<b>0.000</b>	<b>0.031</b>	<b>0.000</b>	<b>61.035</b>
<b>Етап I</b>	<b>Участък: Етап I от км 124+940 до км 126+430</b>				
	Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили, т.е. участъкът е теренно обезпечен.				
<b>Етап III</b>	<b>Участък: Етап III от км 126+430 до км 128+900</b>				
<i>З-ще на гр. Пазарджик ЕКАТТЕ 55155</i>	35.363	3.401	23.259	9.505	71.528
Подлежащи на промяна на предназначението	35.363	0.000	20.291	0.865	56.519
Площи за обезщетение	33.820	0.000	5.526	0.000	39.346
<i>З-ще на с.Мокрище ЕКАТТЕ 48876</i>	4.764	0.372	0.000	0.000	5.136
Подлежащи на промяна на предназначението	4.764	0.000	0.000	0.000	4.764

Площи за обезщетение	4.145	0.000	0.000	0.000	4.145
<i>З-ще на с.Главиница ЕКАТТЕ 15028</i>	9,533	3.425	1.503	0.921	15.382
Подлежащи на промяна на предназначението	9.533	0.000	1.503	0.921	11.957
Площи за обезщетение	8.713	0.157	1.503	0.116	10.489
<b>Засягат се общо 80 броя имоти с обща площ 1586.336 дка</b>					
<b>Общо за участъка засегнатата територия - етап III</b>	<b>49.660</b>	<b>7.198</b>	<b>24.762</b>	<b>10.426</b>	<b>92.046</b>
<b>Общо подлежащи на промяна на предназначението етап III</b>	<b>49.660</b>	0.000	<b>21.794</b>	<b>1.789</b>	<b>73.240</b>
<b>Общо за обезщетение етап III</b>	<b>46.678</b>	<b>0.157</b>	<b>7.029</b>	<b>0.116</b>	<b>53.980</b>
<b>Общо за участъка: етап II и етап III</b>					
<b>Засягат се общо 155 бр. имоти с обща площ 2078.14 дка</b>					
<b>Засегнатата територия (дка)</b>	<b>115.974</b>	<b>18.288</b>	<b>27.814</b>	<b>11.125</b>	<b>173.201</b>
<b>Подлежащи на промяна на предназначението – (дка)</b>	<b>115.974</b>	0.000	<b>22.190</b>	<b>2.485</b>	<b>140.649</b>
<b>Площи за обезщетение - (дка)</b>	<b>107.682</b>	<b>0.157</b>	<b>7.060</b>	<b>0.116</b>	<b>115.015</b>

### **ПРОЕКТНО РЕШЕНИЕ, ИДЕЕН ПРОЕКТ от 2020 г.**

Участъкът, Западен обход на град Пазарджик, се състои от следните три етапа:

- Етап II - участък от път II-37 „Джурово – Пазарджик - Доспат“ до бул. „Александър Стамболийски“ с дължина 1677 (637+1040) м, от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37) до км 124+940;
- Етап I - участък от бул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Любен Боянов“ с дължина 1490 м, от км 124+940 до км 126+430;
- Етап III - участък от ул. „Любен Боянов“ до път II-37 „Джурово – Пазарджик – Доспат“, вход с. Главиница, с дължина 2470 м, от км 126+430 до км 128+900.

Основни технически параметри на *Западен обход на град Пазарджик (етапи II, I и III)*, съгласно Норми за проектиране на пътища за приетата проектна скорост са посочени в следната таблица.

<b>№ по ред</b>	<b>ТЕХНИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛИ</b>	<b>ед. м.</b>	<b>Vпр= 50 км/ч</b>
1.	Минимално разстояние между пътни кръстовища	м	250
2.	максимален надлъжен наклон	%	7.5
3.	Минимален R при q =2.5%	м	160
4.	Минимален радиус на вертикални криви		



4.1.	- изпъкнали	м	2000
4.2	- вдлъбнати	м	1000
5.	Минимален R на бордюри, криви в кръстовища	м	10
6.	Ширина на ленти за движение	м	3.5

### **ЕТАП II – от км 123+000 до км 124+940**

Етап II започва от път II-37 „Джурово – Пазарджик - Доспат“ и завършва при бул. “Александър Стамболийски“ с дължина 1677 (637+1040) м, от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37) до км 124+940.

По проектно решение на съществуващия път II-37 се устройва *кръгово кръстовище* на км 123+360, начало на обхода, с диаметър на външния кръг D=50 м.

Трасето продължава на юг до км 123+757. От км 123+755 до км 123+995 се оформя хоризонтална крива с R=300 м и отново се продължава на юг до път III-3704. На път III-3704 Пазарджик – Бошуля – Ветрен се предвижда кръгово петклонно кръстовище с външен диаметър D=74 м. Краят на етапа е на км 124+940 след кръговото кръстовище.

Директното трасе в този участък е с две платна по 7.5 м и средна разделителна ивица 3.0 м. Предвидени са локални платна от двете страни с ширина 6.0 м разделени от директното трасе със зелени ивици 2.0 м и от външна страна тротоари по 1.5 м. Локалните платна завършват преди кръстовищата, като се превключват в директно трасе. *В локалните платна се заустват всички прилежащи улици.*

#### **◆ Отводняване**

Отводнителната система се състои от Едноставни, точкови улични водостоци (УО) и Дъждовни клонове (ДКл.) с ревизионни шахти (РШ). Трасетата на дъждовните клонове са разположени или в разделителната средна ивица или в зелените ивици на локалните платна. Местоположението на уличните оттоци е избрано така, че да пресича и приема водния поток от уличните ригули. Подбраното разстояние между тях в прав участък е 40 м. Между шахтите на дъждовните клонове и уличните оттоци има тръбна връзка.

#### **Отводнителната система на II ЕТАП се състои от:**

- ДКл.1 от РШ11 до РШ59: Начало на ДКл.1 на 6.50 м преди км 123+360 и край на ДКл.1 км 124+940;
- ДКл.2 от РШ110 до РШ150: Начало на ДКл.2 км 123+432.78 и край на ДКл.2 км 124+480.

Отводняването на началното е с отводнителните клонове, които поемат водите от УО и ги отвеждат в ДКл.1.

#### **✓ Пътни възли**

##### **- ПЪТНО КЪРСТОВИЩЕ НА ПЪТ II-37 ПРИ КМ 123+360**

На съществуващия път II-37 се устройва *кръгово кръстовище* на км 123+360 с диаметър на външния кръг D=50 м. Трасето продължава на юг до км 123+757. От км 123+755 до км 123+995 се оформя хоризонтална крива с R=300 м и отново се продължава на юг до път III-3704.

Второстепенното направление (съществуващ път II-37) се реконструира с R=80 м перпендикулярно на главното направление.

Посоката София – Пазарджик се оформя като ляво завиване от директното трасе, което създава конфликти с посоката Пещера – София на главното направление.

Посоката Пазарджик – Пещера е невъзможна, след като трябва да се пресекат четирите ленти на главното направление.

### **- ПЪТНО КРЪСТОВИЩЕ НА П-37 ПРИ КМ 124+900**

Предвижда се кръгово пътнo кръстовище с външен диаметър  $D=74$  м, с пет посоки, както следва :

- Обходен път гр. Пазарджик - посока София ( АМ „Тракия“ );
- Обходен път гр. Пазарджик – посока Пещера;
- Път Ш-3704 - посока Ветрен;
- Път Ш-3704 (бул. „Александър Стамболийски“) – посока център Пазарджик;
- Ул. „Стоян Ангелов“ – посока кв. Стадиона.

Големият радиус на кръга се обуславя от многото посоки и големите габарити на улиците. Широчината на платното в кръга е  $B = 9.0$  м. Радиусите на входящите и изходящите в кръга са  $R=15\div 20$  м.

#### **◆ Големи съоръжения**

В този етап (ЕТАП II) няма големи съоръжения.

### **ЕТАП I – от км 124+940 до км 126+430**

Участък от бул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Любен Боянов“ с дължина 1490 м.

Участъкът започва след кръговото кръстовище на път Ш-3704 Пазарджик – Бошуля – Ветрен – АМ „Тракия“ и преминава плътнo до Западна промишлена зона на гр. Пазарджик. От км 126+054 до км 126+232 с крива  $R=250$  м. Трасето преминава през вилната зона, след което с обратна крива с  $R=120$  м завършва при км 126+430.

При км 126+420 се пресича напоителен канал „Паша арк“, над който се предвижда нов мост.

От км 124+940 до км 126+100 трасето се намира върху напоителен канал „P-2 Драгор“, същият се предвижда да бъде вкаран в тръба под обходния път.

Директното трасе в участъка се състои от две платна с 7.5 м настилка и средна разделителна ивица от 3.0 м. В дясно се предвижда локално платно 6.0 м с тротоар 1.5 м. В ляво ролята на локално платно изпълнява ул. „проф. Иван Батаклиев“.

#### **◆ Отводняване**

Отводнителната система се състои от Едноставни, точкови улични водостоци (УО) и Дъждовни клонове (ДКл.) с ревизионни шахти. Трасетата на дъждовните клонове са разположени или в разделителната средна ивица или в зелените ивици на локалните платна. Местоположението на уличните оттоци е избрано така, че да пресича и приема водния поток от уличните ригули. Подбраното разстояние между тях в прав участък е 40 м. Между шахтите на дъждовните клонове и уличните оттоци има тръбна връзка.

#### **Отводнителната система на I ЕТАП се състои от:**

- ДКл.1 от РШ59 до Заустване в р. Марица. Начало на ДКл.1 км 124+910 и край на ДКл.1 км 126+660.
- ДКл.3 от РШ54 до РШ186. Начало на ДКл.3 км 125+120 и край на ДКл.3 км 126+290.28.
- ДКл.9 от РШ303 до РШ327. Начало на ДКл.9 км 125+040 и край на ДКл.9 км 125+830.

#### **Напоителен Канал „P-2 Драгор“**

От км 124+940 до км 126+100 трасето на обходния път съвпада с това на напоителен канал „P-2 Драгор“, поради което последния се предвижда да бъде вкаран в тръба под обходния път.

Ситуационно по-голямата му част е в зелената ивица на източното локално платно.

По трасето са разположени следните съоръжения:

- Вток – Шахта, в която откритият трапецовиден профил преминава в тръба с диаметър DN1200;
- Ревизионни шахти – служат за ревизия и почистване на канала при необходимост;
- Отток – Заустване на тръбният канал в съществуващия открит, необлицован профил на напоителния канал, до заустването му в напоителен канал „Паша арк“.

Общата дължина на коригираната част от НК „P-2 Драгор“ е 1250.29 м, с диаметър PP DN 1200, SN 8 и SN 12.

#### ◆ **Големи съоръжения**

Нов мост при км 126+420 над напоителен канал „Паша арк“.

### **ЕТАП III – от км 126+430 до км 128+900**

Участък от ул. „Любен Боянов“ до път П-37 „Джурово – Пазарджик – Доспат“, вход с. Главиница, с дължина 2470 м.

Началото на участъка е преди ул. „Любен Боянов“, където се предвижда кръгово кръстовище с външен диаметър D=54 м.

От км 126+600 до км 126+900 се пресича р. Марица с нов мост разположен непосредствено западно от съществуващия такъв.

При км 127+030 се пресича път I-8, където се предвижда кръгово пътно кръстовище с външен диаметър D=50 м. При км 128+000 се пресича ж.п. линията „София – Бургас“ като е предвиден надлез L=196.00 м.

Участъкът завършва при км 128+900 на съществуващия път П-37 преди с. Главиница.

При км 128+850 се пресича отводнителен канал, при който е необходимо да се ушири съществуващото съоръжение L=5.00 м.

Напречния профил в участъка е две платна по 7.5 м, разделителна ивица 3.0 м и тротоари по 1.5 м.

В участъка до км 127+700 са предвидени локални платна с ширина 6.0 м.

#### ◆ **Отводняване**

Отводнителната система се състои от Едноставни, точкови улични водостоци (УО) и Дъждовни клонове (ДКл.) с ревизионни шахти. Трасетата на дъждовните клонове са разположени или в разделителната средна ивица или в зелените ивици на локалните платна. Местоположението на уличните оттоци е избрано така, че да пресича и приема водния поток от уличните ригули. Подбраното разстояние между тях в прав участък е 40 м. Между шахтите на дъждовните клонове и уличните оттоци има тръбна връзка.

#### **Отводнителната система на III ЕТАП се състои от:**

- ДКл.4 от РШ204 до заустване в р. Марица: Начало на ДКл.4 км 127+875 и край на ДКл.4;
- ДКл.5 от РШ230 до РШ248: Начало на ДКл.5 км 127+760 и край на ДКл.5 км 127+800;
- ДКл.6 от РШ224 до заустване 3 в ОК „Чакъща“: Начало на ДКл.6 км 128+120 и край на ДКл.6 км 128+840;
- ДКл.7 от РШ265 до заустване 4 в ОК „Чакъща“: Начало на ДКл.7 км 128+900 и край на ДКл.7 км 128+860;

- ДКл.8 от РШ59 до РШ259=РШ300: Начало на ДКл.8 км 128+716 и край на ДКл.8 км 128+760;

✓ **Пътни възли**

- **ПЪТНО КРЪСТОВИЩЕ ПРИ КМ 126+460**

Представява кръгово кръстовище с диаметър на външния кръг  $D=54$  м. Кръстовището е четириклонно със следните посоки:

- Обходен път Пазарджик – посока София (АМ „Тракия“);
- Обходен път Пазарджик – посока Пещера;
- Ул. „Любен Боянов“ – център Пазарджик;
- Вилна зона.

Широчина в кръга е  $V=9.0$  м. Радиуси на входящи и изходящи в кръга са  $R=15\div 20$  м.

Кръстовището е ситуирано така, че да се запази напоителния канал „Паша арк“.

- **ПЪТНО КРЪСТОВИЩЕ ПРИ КМ 127+030**

Предвидено е ново четириклонно кръстовище на път I-8 с посоки:

- Обходен път Пазарджик – посока София (АМ „Тракия“);
- Обходен път Пазарджик – посока Пещера;
- Път I-8 - посока Костенец;
- Път I-8 - посока Пловдив.

Предвиденото кръгово кръстовище е с диаметър на външния кръг  $D=50$  м, широчина на пътното платно в кръга  $V=10.00$  м, радиуси на входящи и изходящи в кръга  $R=15\div 20$  м.

- **ПЪТНО КРЪСТОВИЩЕ ПРИ КМ 128+730**

Предвиденото кръстовище е триклонно, като второстепенното направление (съществуващия път II-37) е коригирано с  $R= -50$  м на главното направление – обхода на гр. Пазарджик. Второстепенното направление е оформено с капковиден и триъгълни острови.

◆ **Големи съоръжения**

- Нов мост при км 126+700 над река Марица – дясно платно;
- Съществуващ мост („Адмирал“) при км 126+700 над река Марица – ляво платно;
- Нов надлез при км 128+000 над жп линия „София – Пловдив“;
- Съществуващ мост (разширяване) на км 129+850 над отводнителен канал.

◆ **Габарити и типов напречен профил, за обект „Западен обход на град Пазарджик от км 123+000 до км 128+900“**

**Директно трасе с локални платна - габарит 37 м.**

- ленти за движение -  $2 \times (0.25 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 0.25 \text{ м}) = 15.00 \text{ м}$
- средна разделителна ивица -  $3.00 \text{ м}$
- локални платна -  $2 \times 6.00 = 12.00 \text{ м}$
- разделителна ивица между локали и директно трасе -  $2 \times 2.00 \text{ м} = 4.00 \text{ м}$
- тротоар -  $2 \times 1.50 \text{ м} = 3.00 \text{ м}$

**Директно трасе - габарит 21 м.**

- ленти за движение -  $2 \times (0.25 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 0.25 \text{ м}) = 15.00 \text{ м}$
- средна разделителна ивица -  $3.00 \text{ м}$
- тротоар -  $2 \times 1.50 \text{ м} = 3.00 \text{ м}$

Пътната настилка в правите участъци на директното платно и локалите се оформя с едностранен напречен наклон 2.5%. Тротоарите са с напречен наклон 2% в посока към пътното платно.

Бордюра в средната разделителната ивица, както и в участъците от директното трасе, където в тротоара се поставя ограничителна система за пътища (ОСП) е с размери 15/20/50 см и се изпълнява „легал“ с височина 8.0 см над горен ръб асфалт. Останалите бордюри в разделителните ивици между локалните платна и директното трасе и при тротоарите са с размер 18/35/50 см с височина 15.0 см.

#### **Конструкция на пътната настилка**

- Директно трасе, локални платна, кръгови кръстовища и второстепенни направления
  - Плътен асфалтобетон тип „А“ с полимермодифициран битум E=1200 МРа – 4см
  - Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) 0/20 с полимермодифициран битум - E=950 МРа – 6 см
  - Битумизиран трошен камък - E=800 МРа – 11 см
  - Трошен камък с подобрена зърнометрия фракция (0-63) мм - E=450 МРа – 35 см
  - Механична стабилизация – 50 см от почви група А-1-а
  
- Тротоари
  - Бетонови плочи 40/40/5 – 5 см
  - Цименто-пясъчен разтвор – 3 см
  - Трошен камък – 30 см

#### **Пътни принадлежности**

**Ограничителна система за пътища** - в проекта е предвидено поставянето на ограничителни системи за пътища.

#### **◆ Съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства**

##### **ЕТАП II – от км 123+360 до км 124+940**

##### **ЕЛ. СЪОРЪЖЕНИЯ 0,4 kV, 20 kV И 110 kV**

- км 123+360 - Въздушен електропровод 110 kV на две тройки „Драгор“ и „Доспевски“;
- км 123+710 - Въздушен електропровод 20 kV „Мелница“ – отклонение за ТП „Стрелбище“;
- От км 124+156 до км 124+236 КСН 20 kV „Солар парк“ (П/ст 110/20 kV „Септемврийци“);
- км 124+869 - Въздушна мрежа НН частна собственост;
- км 124+885 - Кабелна канална система с КСН 20 kV от П/ст 110/20 kV „Септемврийци“.

##### **ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ МРЕЖИ**

- км 123+364 - Кабелно трасе с оптични кабели;
- км 123+371 - Кабелно трасе с оптични кабели;
- км 124+900 - Меден съобщителен кабел МККБ (4+15)х4х1,2 на БТК ЕАД;
- км 124+914 - Кабелна канална мрежа на БТК ЕАД трасе с медни и оптични кабели.

##### **ПРЕСИЧАНЕ НАПОИТЕЛНИ/ОТВОДНИТЕЛНИ КАНАЛИ**

По дължината на трасето на Етап II не се пресичат съоръжения на Напоителни системи ЕАД – клон Тополница.

## **ПРЕСИЧАНЕ ВОДОПРОВОДИ**

- км 124+900 – водопровод ПЕ тръби Ф160;

## **ПРЕСИЧАНЕ С ГАЗОПРОВОД**

- км 124+900 - Разпределителен газопровод от полиетилен РЕHD Ø160x14.6 мм и Ø63x5.8 мм с максимално работно налягане (MOP) 0,4MPa при пътно кръстовище на път II-37.

## **ЕТАП I – от км 124+940 до км 126+430**

### **ЕЛ. СЪОРЪЖЕНИЯ 0,4 kV, 20 kV И 110 kV**

- От км 124+885 до 125+513 - КСН 20 kV „ТИС” (П/ст 110/20 kV „Септемврийци”).
- От км 125+097 до 125+342 - КСН 20 kV „Гьошев” (П/ст 110/20 kV „Септемврийци”).
- От км 125+342 до 125+391 - нова кабелна канална система.
- От км 125+391 до 125+532 - КСН 20 kV „Гьошев” (П/ст 110/20 kV „Септемврийци”).
- км 125+513 - по искане на община Пазарджик – пресичане на проектното трасе с нова кабелна канална система.
- От км 125+532 до км 125+548 - по искане на община Пазарджик – пресичане на ул. „Райко Алексиев” с нова кабелна канална система.
- км 126+086 - Въздушен електропровод 20 kV „Мелница” („Абрашев”).
- От км 126+075 до 126+143 - КСН 20 kV „ТИС” (П/ст 110/20 kV „Септемврийци”).
- От км 126+114 до км 126+122 - по искане на община Пазарджик – пресичане на ул. „Константин Величков” с нова кабелна канална система.
- км 126+231 - Въздушна мрежа НН, клон „Д” от В/ст „Оптикоелектрон”.
- км 126+322 - Въздушен електропровод 20 kV „Разсадника”.

## **ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ МРЕЖИ**

- От км 125+328 до км 125+540 - Кабелно трасе с меден кабел на БТК ЕАД.
- км 126+239 - Кабелно трасе с меден кабел на БТК ЕАД

## **ПРЕСИЧАНЕ НАПОИТЕЛНИ/ОТВОДНИТЕЛНИ КАНАЛИ**

- Напоителен канал „Р-2 ДРАГОР“, собственост на Напоителни системи ЕАД – клон Тополница
- Напоителен канал „Паша арк”, собственост на Напоителни системи ЕАД – клон Тополница

## **ПРЕСИЧАНЕ ВОДОПРОВОДИ**

- от км 124+920 до км 125+520 - съществуващ водопровод етернит Ф350.
- от км 126+130 до км 126+230 - водопровод от АЦ тръби Ф60.
- км 126+430 южно от НК „Паша Арк“, нов водопровод ПЕ Ф90.

## **ПРЕСИЧАНЕ КАНАЛИЗАЦИИ**

- км 124+860 – Главен колектор 1-с от градската канализация, изпълнен с бетонови тръби Ф400.
- от км 124+800 до км 124+900 (ул. „Стоян Ангелов“), съществуващ канал Пр.1-с. с диаметър ф200 бетон.
- Второстепенен канал съществуващ – (Пр.217-с) ф200 по ул. „Райко Алексиев“.
- км 126+440 - второстепенен канал, съществуващ.

- Съществуващ дъждовен канал ф500, изграден с цел отводняване на път 1-8.

### **ЕТАП III – от км 126+430 до км 128+900**

#### **ЕЛ. СЪОРЪЖЕНИЯ 0,4 kV, 20 kV И 110 kV**

- км 126+456 - Въздушен електропровод 20 kV „Разсадника”.
- км 126+927 - Въздушен електропровод 20 kV „Разсадника”.
- км 127+037 - КСН 20 kV „Гимел”.
- км 127+316 - Въздушен електропровод 20 kV „Разсадника” – отклонение за ТП.
- км 127+465 - Въздушен електропровод 20 kV „Разсадника”.
- км 127+782 - Въздушен електропровод 20 kV „Мокрище”.
- км 128+100 - Въздушен електропровод 20 kV „Мокрище”.
- км 128+116 - Въздушни електропроводи 20 kV „Разсадника” и „Пръстен юг”
- км 128+150 - Въздушен електропровод 20 kV, отклонение от „Пръстен юг”, въздушно-кабелен преход и КСН 20 kV за БКТП „Атлас”.
- км 128+161 - Въздушен електропровод 20 kV, отклонение от „Пръстен юг”, въздушно-кабелен преход и КСН 20 kV за БКТП „Вторични суровини”.
- км 128+248 - Подземна кабелна линия НН от БКТП „Надлеза”
- от км 128+320 до км 128+692 - Въздушен електропровод 20 kV „Мокрище”.
- От км 128+320 до км 128+657 - Въздушни електропроводи 20 kV „Разсадника” и „Пръстен юг”
- км 128+550 - Въздушен електропровод 20 kV „Пръстен юг” – отклонение за БКТП „Надлеза”.

#### **ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ МРЕЖИ**

- от км 126+437 до км 126+497 - Кабелно трасе с оптичен кабел на Телекабел
- От км 126+497 до км 126+943 - Кабелно трасе с канална мрежа на БТК ЕАД и оптичен кабел на Телекабел;
- От км 126+943 до км 127+020 - Кабелно трасе с оптичен кабел на Телекабел;
- км 126+998 - Кабелно трасе с канална мрежа на БТК ЕАД, меден кабел на БТК ЕАД и оптичен кабел на Телекабел.

#### **ПРЕСИЧАНЕ НАПОИТЕЛНИ/ОТВОДНИТЕЛНИ КАНАЛИ**

- Отводнителен Канал „Чакъша“ , собственост на Напоителни системи ЕАД – клон Тополница.

#### **ПРЕСИЧАНЕ ВОДОПРОВОДИ**

- км. 126+430 - Южно от НК „Паша Арк“, нов водопровод ПЕ Ф90
- главен хранващ водопровод стом. Ф600 град Пазарджик.
- км 126+480 – водопровод в обсадна тръба Ф100 и ПЕ Ф90.
- км 126+930 - хранващи магистрални водопроводи от ПС „Мокрище“ от запад, към града /2 броя нисконапорни – АЦ Ф546 и АЦ Ф475/ и към „НР 36000 куб.м.“ /1 брой високонапорен – Стом. Ф820/.
- км 127+030 - водопровод АЦ Ф100.
- около 7 м северно от водопровод при км 127+030 и успоредно на него стоманобетонен колектор с топлоизолации около АЦ тръба Ф200 за минерална вода.
- км 128+240 - високонапорен водопровод /8,0 атм./ свързващ основната ПС „Мокрище“ и Напорните резервоари на града 3 броя \* 12 000 куб.м.
- км 126+488 – водопровод ст. тръба Ф100.

## **ПРЕСИЧАНЕ С ГАЗОПРОВОД**

- км 127+030 - Разпределителен газопровод от стомани тръби с диаметър Ø159x5мм и максимално работно налягане (MOP) 1.2 МРа пресича път I-8, където се предвижда кръгово пътно кръстовище.

Прилагаме Обзорна карта в М 1:25000 с местоположение/ситуация на проектното решение, предмет на инвестиционното предложение (Приложение № II.1-2).

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

Кумулативно въздействие в местата, в които са проектирани двете пътни кръстовища с път II-37 в началото (кръгово кръстовище на км 123+360) и края на обхода (триклонно кръстовище на км 128+730) на гр. Пазарджик, **няма да има**. С изграждане на обходния път не се променя интензивността на трафика на вход и изход на гр. Пазарджик, където транзитното движение ще се включи в западния обход на града.

Кумулативният ефект на разглежданият Западен обход на град Пазарджик е свързан основно с пресичащите го пътища от РПМ: път III-3704 „Пазарджик – Ветрен“ и път I-8 „Пазарджик – Костенец“.

При реализиране на Западен обход на град Пазарджик не се очаква значимо кумулативно въздействие върху обектите на въздействие (жилищна зона) в района на ново проектираните пътни кръстовища на II-37 при км 124+900 и на път I-8 при км 127+030, предвид отстоянието на жилищните зони подлежащи на здравна защита от новите кръстовища. Отстоянието на жилищната зона от пътно кръстовище на II-37 при км 124+900 е 300 м, а отстоянието на жилищната зона от пътно кръстовище на път I-8 при км 127+030 е 700 м.

*Инвестиционното предложение няма връзка и кумулиране с други ИП в обхвата на новопроектирания Западен обход на град Пазарджик.*

### **Качество на атмосферния въздух**

Резултатите от моделирането на разпространението на замърсителите, емитирани при реализация на обхода на гр. Пазарджик, показват, че няма да има замърсяване над съответните норми на територията на цялата изследвана област. Кумулативните ефекти ще са по-ясно изразени основно в района на кръстовищата на новия обход на гр. Пазарджик, път I-8 и път III-3704, но под съответните норми извън пътната инфраструктура. Поради отдалечеността на тези кръстовища от жилищните райони и сгради може да се каже, че качеството на въздуха по отношение на азотни оксиди и фини прахови частици няма да бъде нарушено в резултат на реализацията на ИП с отчитане на кумулативен ефект.

### **Шум**

Резултатите от оценка на шумовото въздействие за Западен обход на град Пазарджик в т. IV.1.10, по отношение на очакваните нива на шум, показват превишение на граничните стойности на нивата на шума регламентирани в Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, за жилищната зона при км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница). Включването на автомобилно движение от вътрешните улици на жилищните зони на жк Запад и Главиница, създава условия за кумулативно въздействие. Очаквания кумулативен



ефект от трафика по обходния път и привлечено движение от вътрешните улици ще е незначителен.

Кумулативно въздействие в местата, в които са проектирани двете пътни кръстовища с обхода на гр. Пазарджик при км 124+900 (път II-37) и при км 127+030 (път I-8), няма да има.

Не се очаква промяна на акустичната среда в района на обектите подлежащи на здравна защита – жилищна територия отстояща съответно на 300 и 700 м от ново проектираните пътни кръстовища на II-37 при км 124+900 и на път I-8 при км 127+030.

*По отношение на фактор шум няма връзка и кумулиране с други ИП в обхвата на обходния път на гр. Пазарджик.*

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

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

Основните строителни процеси, които ще се изпълняват при изграждането на Западен обход на град Пазарджик са:

- Отнемане на хумуса;
- Изкопни работи – земни;
- Насипни работи – пътна основа от натрошен камък;
- Асфалтови работи;
- Отводнителни работи – дренажни тръби, бетон за заустване на дренажи, подложен бетон, арматура, облицовки на окопи, сглобяеми елементи;
- Големи съоръжения – надлез и мостове;
- Малки съоръжения – точкови улични водостоци, отводнителна система (Дъждовни клонове с ревизионни шахти), бетон за съоръжения;
- Реконструкция на съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства;
- Биологична рекултивация на откоси;
- Ландшафтно оформление;
- Сигнализация и маркировка.

#### **• По време на строителство**

За строителните работи се използват следните суровини, материали и природни ресурси:

- Изкопни работи в земни почви. Изкопните маси ще се използват за насипи и при извършване на рекултивацията на обекта;
- Строителни материали: несвързващи материали; битумни свързващи материали; бордюри; дренажни тръби – PVC; бетонни тръби; сглобяеми бетонни елементи; бетон – различни класове; бетон за съоръжения; арматура за съоръжения; кофраж; метални елементи; предпазна ограда; стълбчета; предпазна мрежа; маркировъчни и пътни знаци. За строителството на обходния път се предвижда нова пътна конструкция с използване на: плътен асфалто-бетон; непътен асфалто-бетон; битуминизиран трошен камък; несортиран трошен камък с непрекъсната зърнометрия. Доставка на материалите ще се извършва от строителни бази в района.

Суровините и материалите могат да се групират така:

- Инертни материали:
  - пясък за пясъчни възглавници при полагане на плочите в окопите;
  - трошен камък за изпълнение на пътната основа;
  - трошен камък (битуминизиран и с циментова стабилизация за изпълнение на пътната основа;

- баластра за насипни и дренажни пластове.
- Битум за:
  - плътен асфалтобетон;
  - биндер;
  - асфалтова смес за основен пласт на покритието.
- Земни маси за насипни работи;
- Земни маси и хумус за рекултивация.
- Бетон и бетонови елементи:
  - минералбетон върху уплътнени несортирани минерални материали;
  - бетон, приготвен на място или разносен за водостоци, ревизионни и дъждоприемни шахти, монолитни стоманобетонни плочи за изпълнение на надлез;
  - стоманобетонови предпазни огради за съоръженията;
  - сглобяеми и изливни стоманобетонови и бетонови елементи – греди, пилоти, стълбове, бордюри.
- Стомана за армировка, кофражни елементи, парапети, чугун за решетки и капаци и еластични огради;
- Материали за нанасяна на трайна маркировка по пътното платно;
- Пътни знаци (стандартни и нестандартни).

По време на строителството ще се използват също гориво-смазочни материали и електроенергия за строителната механизация.

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

- ***По време на експлоатация***

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

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

### **Биологично разнообразие**

ИП не предвижда използване на природни ресурси от флората и фауната. Въздействието върху биоразнообразието е разгледано подробно в т. IV.1.9.

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

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

Инвестиционното предложение е за изграждане на Западен обход на град Пазарджик, като целта на проекта е извеждане на транзитното движение извън град Пазарджик, чрез ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик.

Различните по вид отпадъци, генерирани във връзка с реализацията на проектното трасе на Западен обход на град Пазарджик и реконструкция на инженерни мрежи на други ведомства, са представени и класифицирани като наименования и код, съгласно Приложение 1 към чл. 5 ал. 1 и чл. 6, ал. 1, т. 1 на Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, издадена от министъра на околната среда и водите и министъра на здравеопазването, обн., ДВ, бр. 66 от 08.08.2014 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 86/06.10.2020 г.

### По време на строителство

По време на изграждане на пътното трасе и строително-монтажните дейности на пътя и съоръженията на Западен обход на град Пазарджик ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителни площадки, изпълнение на изкопни дейности, строителство на пътното тяло, строителство на пътни съоръжения (надлез, мостови съоръжения, водостоци, дъждовни клонове и др.), реконструкции на инженерни мрежи на други ведомства, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на транспортна, пътно-строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

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

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

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

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

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

Посочените по-долу отпадъци ще се генерират **еднократно** само по време на строителството на Западен обход на град Пазарджик.

#### ***A/ Опасни отпадъци***

Като опасни отпадъци при строителството на Западен обход на град Пазарджик съоръженията на пътя и реконструкции на съоръжения на други ведомства, основно ще се генерират опасни отпадъци от поддръжката на строителната и монтажна техника и обслужващи транспортни средства.

#### **Хидравлични масла**

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

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

13 01 10\* – Нехлорирани хидравлични масла на минерална основа.

Количество на отпадъка – 0.600 тона/за строителна година.

### **Масла за зъбни предавки**

Отработени моторни масла от зъбни предавки, двигатели и редуктори ще се генерират при аварийна/непредвидена подмяна на маслата от автотранспортна и строително-монтажна техника. Състав на отпадъците - нефтопродукти, високомолекулни въгледороди.

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

13 02 05\* – Нехлорирани моторни и смазочни и масла и масла за зъбни предавки на минерална основа

Количество на отпадъка – 0.850 тона/за строителна година.

### **Маслени филтри**

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

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

16 01 07\* – Маслени филтри

Количество на отпадъка – 4 бр./за строителна година.

### **Спирачни течности**

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

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

16 01 13\* – Спирачни течности

Количество на отпадъка – 0.004 тона/за строителна година.

### **Акумулаторни батерии**

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

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

16 06 01\* – Оловни акумулаторни батерии

Количество на отпадъка – непрогнозируемо на този етап.

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

Пластмасови/метални опаковки от бои, лакове ще се генерират след изразходване на доставени бои и лакове за довършителни работи по съоръженията на Западен обход на град Пазарджик. Състав на отпадъците: въгледороди, пластмаса, стомана и др.

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

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

Количество на отпадъка – 0.025 тона/за строителна година.

### **Б/ Строителни отпадъци**

#### **Земни маси, които отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа на Западен обход на град Пазарджик**

При изграждане на трасето, при извършване на земно-изкопните работи за оформление на леглото на пътя и строителство на съоръженията на пътя – надлез, мостови съоръжения, водостоци дъждовни клонове и др. и при реконструкции на съоръжения на други ведомства, ще се генерират земни маси които отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа.

Количество земни маси:

<b>Земни маси, за влагане в строежа</b>	<b>Западен обход на град Пазарджик</b>
Количество генерирани земни маси на обекта за целия период на строителство, м <sup>3</sup>	278 258
Количество влагани при изграждане на обекта за целия период на строителство, м <sup>3</sup>	229 150
Баланс, м <sup>3</sup>	49 078

Изкопаните земни маси, които отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа, ще се използват за насип на място. Земните маси използвани за направа на насип не представляват строителни отпадъци съгласно чл. 2, ал. 2, т. 4 от ЗУО.

#### **Земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа на Западен обход на град Пазарджик**

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

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

17 05 04 - Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03

Количество на отпадъка – 70 792 м<sup>3</sup>/за целия период на строителство.

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

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

Състав на отпадъците – почва, нефтопродукти, високомолекулни въглеводороди.

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

17 05 03\* – почва и камъни, съдържащи опасни вещества

Количество на отпадъка – 7.500 тона/за строителна година.

#### **Отпадъчен бетон**

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

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

17 01 01 – Бетон.

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изработване на част „План за управление на строителните отпадъци“.

#### **Асфалтови смеси**

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

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

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

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

Количество на отпадъка – непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изработване на част „План за управление на строителните отпадъци“.

#### **Метални отпадъци**

Метални отпадъци ще се генерират при премахване на предпазни еластични огради, пътни знаци, изграждане на надлез, мостове, водостоци, кофражни дейности, при монтиране на единична еластична ограда, предпазни стоманени парапети и пътни знаци и при реконструкции на съоръжения на други ведомства. Желязо и стомана ще отпадне и от стоманена армировка и високоякоствена арматурна стомана. Състав на отпадъка – желязо и стомана, цветни метали.

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

17 04 07 – смеси от метали

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изработване на част „План за управление на строителните отпадъци“.

#### **Дървесен материал**

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

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

17 02 01 – Дървесина

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап. Количеството ще бъде определено при изработване на част „План за управление на строителните отпадъци“.

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

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

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

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

02 01 07 – Отпадъци от горско стопанство

Количество на отпадъка - непрогнозируемо на този етап.

### **Излезли от употреба гуми**

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

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

16 01 03 – Излезли от употреба гуми

Количество на отпадъка – количеството на отпадъка е непрогнозируемо.

*Освен разгледаните отпадъци, в района на строителните дейности (за отделните строителни площадки) ще се генерират отпадъци и след приключване на строителните дейности по изграждане на Западен обход на град Пазарджик, съоръженията към пътя и реконструкция на инженерни мрежи на други ведомства. Това са отпадъци генерирани при окончателно почистване на временни площадки за предварително съхраняване на земни маси и отпадъци, хумусен слой, складови площи за инертни строителни материали и прилежащите им площи.*

### ***Г/ Битови отпадъци***

В периода на строителството на Западен обход на град Пазарджик големи и малки съоръжения към пътния участък и при реконструкции на съоръжения на други ведомства, както и във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника ще се генерират битови отпадъци от жизнената дейност на работещите.

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

20 03 01 - Смесени битови отпадъци

Количество на отпадъка - различно, в зависимост от броя на работниците и водачите на превозни средства и строително-монтажни машини на обекта. Средно количество - 0.35 кг/ден/човек.

### **По време на експлоатация**

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

### ***А/ Опасни отпадъци***

При експлоатацията на Западен обход на град Пазарджик ще се генерират течни и твърди отпадъци, както следва:

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

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

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

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

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

Количеството на отпадъка е непрогнозируемо и е в резултат от аварийни ситуации и/или ПТП.

◆ утайки от почистване на каломаслоуловители за нефтопродукти от отводнителната система.

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

13 05 03\* – утайки от маслоуловителни шахти

Количество на отпадъка – около 0.85 тона/годишно, за пречиствателно съоръжение.

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

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

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

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

15 02 03 - Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, различни от упоменатите в 15 02 02

Количеството на отпадъка е непрогнозируемо и е в резултат от аварийни ситуации и/или ПТП.

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

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

16 01 99 – отпадъци, неупоменати другаде

Количеството на генерираните различни по вид отпадъци от МПС е непрогнозируемо и е в резултат от аварийни ситуации и/или ПТП.

◆ износени и разкъсани автомобилни гуми

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

16 01 03 – Излезли от употреба гуми

Количеството на генерираните излезли от употреба гуми е непрогнозируемо.

◆ отпадъци от почистване на крайпътните канавки и разделителната ивица.

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

20 03 03 – Отпадъци от почистване на улици

Количеството на отпадъците е непрогнозируемо.

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

Строителни отпадъци генерирани при извършване на ремонтни дейности на трасето на Западен обход на град Пазарджик и съоръженията към пътя са основно фрезована асфалтова настилка, отпадъчен бетон, метални отпадъци и др.



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

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

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

#### ***В/ Битови отпадъци***

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

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

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

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

С оглед ограничаване замърсяването на пространство край пътя, службите по поддръжката отстраняват натрупаните покрай пътя отпадъци.

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

Твърдите отпадъци генерирани при експлоатация на Западен обход на град Пазарджик ще се събират от организацията поддържаща крайпътното пространство и ще се предават за последващо оползотворяване и/или обезвреждане.

#### **Начин на третиране**

Строителната организация, извършваща строителство на Западен обход на град Пазарджик, строителство на прилежащите съоръжения, строителство на надлез, мостове, водостоци и реконструкциите на съоръженията на други ведомства, следва да изпълнява планирани ремонтни дейности на строителна техника и планирана подмяна на масла, акумулаторни батерии, автомобилни гуми и други компоненти на обслужващите автомобили и транспортно-строителна техника в собствена основна база с цел минимизиране образуването на отпадъци.

#### ***А/ Опасни отпадъци***

Нехлорирани хидравлични масла на минерална основа, нехлорирани моторни, смазочни и масла за зъбни предавки на минерална основа, маслени филтри, спирални течности, акумулаторни батерии. *Генерираните опасни отпадъци при аварийна/непредвидена подмяна следва да се събират отделно на мястото на образуването (на местата за домуване или на площадка на обекта) в затворени метални варели/контейнери и следва да се предават за последващо третиране, въз*

основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

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

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

*Замърсените, при аварийни ситуации на строителна и транспортна техника, с нефтопродукти земни маси следва да се изземват своевременно и да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.*

*Замърсените почва и камъни (земни маси), генерирани при изкопни дейности на строителната площадка следва да се изземват своевременно и да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.*

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

Пластмасови/метални опаковки от бои, лакове ще се генерират след изразходване на доставени бои и лакове за довършителни работи по съоръженията на Западен обход на град Пазарджик. Опаковките следва да се съхраняват на определена за целта площадка за предварително съхраняване и следва да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

*Разделното събиране на отпадъците на мястото на образуването, своевременното им транспортиране и предаване за последващо третиране, съгласно ЗУО - чл. 7, ал. 1, ал. 4, чл. 8, ал. 2, чл. 35 и чл. 40, и в съответствие с Наредба на Общинския съвет (чл. 22 от ЗУО) се извършва от собственика на строителните отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, съгласно чл. 40 от ЗУО и в съответствие с Наредба на Общинския съвет за условията и реда за събирането, транспортирането, оползотворяването и обезвреждането на строителни отпадъци, по време на строителство на обекта (Западен обход на град Пазарджик).*

#### **Б/ Строителни отпадъци (неопасни отпадъци)**

##### **Изкопани земни маси**

По време на строителството генерираните земни маси, които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа (след проведени изпитания и анализи) ще се транспортират и съхраняват на определени на следващ етап площадки за съхранение или предават за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъци.

Излишните земни маси (които отговарят на проектните спецификации) се транспортират към площадки за съхранение на земни маси, като част от тях ще се транспортират за насип на съответен участък където е налице недостиг на изкопани земни маси за направа на насип. Изкопаните земни маси, които няма да се използват за насип ще се съхраняват на площадките за дългосрочно съхранение на земни маси. Местоположението на площадки за съхранение на изкопани земни маси (извън обхвата на пътя) ще бъде определено на следващ етап и ще бъде съгласувано от общинската администрация, съгласно чл. 19, ал. 1 от ЗУО.

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

Съгласно ЗУО - чл. 7, ал. 1, ал. 4, чл. 8, ал. 2, чл. 35, и чл. 40 от ЗУО и в съответствие с Наредба на Общинския съвет (чл. 22 от ЗУО): третирането и транспортирането на отпадъците от строителните площадки се извършва от собственика на строителните отпадъци или от друго лице, отговарящо на изискванията на чл. 35 от ЗУО въз основа на писмен договор, съгласно чл. 40 от ЗУО и в съответствие с Наредбата на Общинския съвет за условията и реда за събирането, транспортирането, оползотворяването и обезвреждането на строителни отпадъци, по време на строителство. *При условие, че не се приемат за оползотворяване и/или обезвреждане от Регионална система за управление на отпадъци следва да се транспортират за съхранение на предложени на следващ етап площадки определени от изпълнителя на строежа след съгласуване с общинската администрация, съгласно чл. 19, ал. 1 от ЗУО.*

### **Отпадъчен бетон**

Генерираният отпадъчен бетон при изграждане на бетонови съоръжения, изграждане на надлез, мостови съоръжения, разваляне на бетонови съоръжения и реконструкция на съоръжения на други ведомства и др. ще се събира разделно и предварително съхранява на определена за целта площадка в обхвата на пътя от Западен обход на град Пазарджик до предаване на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и/или ще се предава на Регионална система за управление на отпадъци с цел оползотворяването му в съответствие с Наредба за управление на строителни отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

### **Асфалтови смеси**

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

### **Метални отпадъци**

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

### **Дървесен материал**

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

Възложителят е отговорен за изготвяне на *План за управление на строителните отпадъци*, съгласно ЗУО и Наредбата за управление на строителните отпадъци,

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

#### ***В/ Други неопасни отпадъци, генерирани по време на строителство*** ***Отпадъци от „горско стопанство”***

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

#### ***Излезли от употреба гуми***

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

След приключване на строителните дейности по изграждане на разглеждания Западен обход на град Пазарджик, съоръженията към пътя и реконструкция на съоръжения на други ведомства ще се генерират отпадъци при окончателно почистване на временни площадки, площадки за предварително съхраняване на земни маси, хумусен слой и отпадъци, складови площи за инертни строителни материали и прилежащите им площи. Генерираните след строителството отпадъци ще се транспортират от притежателя на отпадъците (строителната организация) и предават на юридически лица, които прилагат йерархията при управление на отпадъците и/или ще се предават на Регионална система за управление на отпадъци с цел подготовка за повторна употреба и ще се влагат в съоръжение за рециклиране на строителни отпадъци в съответствие с *Наредбата за управление на строителните отпадъци, преди започване на строителни и монтажни работи и/или премахване на строеж* и за влагане на рециклирани строителни материали.

#### ***Г/ Битови отпадъци***

Битови отпадъци генерирани от жизнената дейност на работниците, извършващи изкопни, строителни и монтажни работи, ще се събират в метални контейнери тип „Бобър” и предават за сепариране (отделяне на опаковки от хартия, метал, пластмаси с цел рециклиране, отделяне на биоразградими отпадъци с цел компостиране и намаляване на количеството на биоразградими отпадъци предназначени за депониране) в Регионална система за управление на отпадъци и депониране на остатъчните фракции на регламентирано депо за неопасни БО, съвместно с битовите отпадъци от Общината.

*Третирането на отпадъците, образувани по време на строителство на разглеждания Западен обход на град Пазарджик следва да се извършва в*

*съответствие с изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.*

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

Различните по вид отпадъци генерирани при аварийни ситуации или пътнотранспортни произшествия се разпиляват/разливат по пътното платно и крайпътни площи. Разлетите течни отпадъци ще се събират посредством адсорбенти. Така образуваните агломерати от отпадъци и адсорбенти, включително издетите утайки от каломаслоуловителите, следва да се събират в метални контейнери/варели и да се предават за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от ЗУО.

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

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

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

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

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

*Третирането на отпадъците, образувани по време на експлоатацията на Западен обход на град Пазарджик, следва да се извърши в съответствие с изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.*

### **Оценка на въздействие върху околната среда и здравето на хората**

Разделното събиране, транспортиране и предварително съхраняване на отпадъците на мястото на образуване при реализация на инвестиционното предложение за изграждане на Западен обход на град Пазарджик, съоръженията към него и реконструкциите на съоръжения на други ведомства, както и по време на експлоатация на пътя и предаване на отпадъците за последващо третиране, въз основа на писмени договори, на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО), *не предполага негативно въздействие върху компонентите на околната среда и здравето на хората.*

#### **г) 1.2. отпадъчни води**

##### **Повърхностни води**

*По време на строителство*

По време на строителството, формиране на отпадъчни води не се очаква.

Косвена (епизодична) опасност за замърсяването на повърхностните води може да се очаква при изграждане на моста над р. Марица както и при пресичане на напоителни канали „Паша арк“, отводнителен канал „Чакъша“. Реконструкция на напоителен канал „Р-2 Драгор“ от открит канал в подземен тръбопровод в участъка на трасето.

Това касае главно възможността за попадане на гориво-смазочни вещества от неизправна строителна и транспортна техника, попадане на земни маси използвани при насипните работи и строителни материали – бетон, кофраж, и други при изграждането на тези съоръжения. Последното може да доведе замърсяване на оттичащите се атмосферни води, както и до затрудняване на това оттичане (нарушаване на съществуващата водопроводимост).

Не се очаква замърсяване от битови отпадъчни води. За персонала ще се осигурят химически тоалетни.

#### *По време на експлоатация*

Не се очаква замърсяване на повърхностните води по време на експлоатация на инвестиционното предложение. Не се предвижда изграждане на площадки за отдиш или за паркиране.

Отвеждането на атмосферни води от пътното платно ще се извършва чрез отводнителна система от дъждовни клонове, като е предвидено преминаване на водите от пътя през каломаслоуловители преди заустване във повърхностни водни обекти.

При поддържане на каломаслоуловителите в редовно експлоатационно състояние – редовно почистване, проверки за проводимост на тръбната арматура и т.н. Не следва да се очаква негативно въздействие върху повърхностните водни тела.

### **Подземни води**

#### *По време на строителство*

Не се очаква замърсяване на подземни води при строителството на трасето поради това, че то ще се изгражда с ограничени изкопни работи. Не се предвижда формиране на отпадъчни води, които да се заустват в подземни водни тела. Необходимо е използване на строителни материали, които да не съдържат приоритетни и други опасни вещества.

#### *По време на експлоатация*

Не се очаква негативно въздействие върху подземните води.

### **д) замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда**

#### **Въздух**

#### *По време на строителство*

При строителството ще се емитира прах с различен фракционен състав (ФПЧ), поради използването на машини за изкопни работи, булдозери, челни товарачи и ръчни работи. Наред с това ще се отделят характерните за горивните процеси в ДВГ отпадъчни газове (азотни оксиди, въглероден оксид, серни оксиди, сажди, ЛОС, РАН, УОЗ и др.). При подготовката, полагането и подравняването на асфалтови настилки, свързано с разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини се отделят основно пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани).

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

#### *По време на експлоатация*

Изграждането на обхода няма да бъде свързано с нарушаване на нормите за опазване на човешкото здраве в обхвата на близките жилищни квартали, при отчетеното разпределение на приземните концентрации на азотни оксиди и фини прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub>).

Изчислените стойности на средногодишната концентрация на азотни оксиди са под нормата от 40 µg/m<sup>3</sup>, както по отношение на азотен диоксид, така и по отношение на ФПЧ<sub>10</sub>.

#### **Рискови енергийни източници**

Източник на шум при изграждане на проектното трасе на Западен обход на град Пазарджик, в т.ч. реконструкцията на съоръжения и комуникации собственост на други ведомства, е използваната традиционна пътно-строителна техника (багер, булдозер, челен товарач, бетонополагаща техника, асфалторазстилагч, различни видове валяци, компресор, тежкотоварни автомобили и други), с нива на излъчвания шум от 80 до 105 dBA. При използване на съвременна техника, нивата на излъчвания шум са по-ниски. Строителната техника (с изключение на обслужващия транспорт) ще бъде съсредоточена на съответния участък от пътното трасе (строителна площадка). В определени периоди от време, в близост до работещите машини, може да се очаква еквивалентно ниво на шум в граници 85 - 90 dBA.

#### *По време на строителство*

Граничната стойност за шум за жилищни територии, за дневен период, се достига на около 200 м от строителната техника.

Жилищните зони на гр. Пазарджик отстоят на разстояния между 30 м и 150 м от пътното трасе, а за с. Главиница от 80 м и 180 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 90 dBA, са от 72 dBA до 56 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 17 dBA.

Застроените терени във вилна зона Пазарджик отстоят на разстояния между 14 м и 60 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие.

Граничната стойност за шум за производствено-складови територии, при изходно ниво 85 - 90 dBA, се достига на около 50 м от строителната техника. Очакваните нива на шум от строителната техника за промишлената зона при км 124+900 – 125+540 (кв. Устрем) и км 126+940 – 127+320, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са до 72 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Източник на шум в околната среда е и обслужващият строителната дейност транспорт за доставка на материали и извозване на отпадъци. Еквивалентното ниво на шум, създавано от товарните коли, зависи от типа на автомобилите, броя на курсовете им и скоростта на движение. На този етап няма информация за тези параметри и маршрутите на движение. Доставката на материали ще се извършва от строителни бази в района.

*Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и със средна степен на въздействие за жилищните зони в близост и до строителната площадка и висока степен на въздействие за вилната зона.*

#### По време на експлоатация

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на гр. Пазарджик (отстояние от пътното трасе между 30 м и 150), са в граници: ден – от 66.0 dBA до 59.0 dBA; нощ - от 57.0 dBA до 51.0 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 6 dBA и за нощен период до 7 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на с. Главиница (отстояние от пътното трасе между 80 м и 180 м), са в граници: ден – от 62.0 dBA до 58.0 dBA; нощ - от 53.5 dBA до 49.5 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до застроената вилна зона Пазарджик, отстоящи от трасето на разстояния от 14 м до 60 м, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие. Превишенията на граничната стойност за дневен и нощен период са значителни.

Във връзка с намаляване на шумовото въздействие върху близките обекти на въздействие във вилната зона и жилищните територии на гр. Пазарджик и с. Главиница е необходимо да се изготвят самостоятелни проекти на шумозащитни съоръжения за обектите на въздействие (гр. Пазарджик км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница)), по индивидуален проект и да се изградят шумозащитни съоръжения/екрани.

Детски градини, училища и здравни заведения разположени в застроената жилищна територия на гр. Пазарджик, отстоящи на над 150 м източно от обхода, не са обект на шумово въздействие от страна на транспортния поток, поради голямото отстояние и екраниращия ефект на съществуващото жилищно застрояване.

За промишлените зони на гр. Пазарджик, в близост до обхода, не се очаква превишение на граничната стойност 70 dBA, за трите периода от денонощието, предвид определеното  $L^{25}_{eq}$  67.5 dBA.

*По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, необратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и със средна степен на въздействие за жилищна и вилна зона след реализация на препоръчаните необходими шумозащитни съоръжения.*

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

#### **Риск от големи аварии**

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

*Предприятия с висок и нисък рисков потенциал в района на инвестиционното предложение:* В съответствие с разпоредбите на чл. 104 от ЗООС, в близост до Западен обход на град Пазарджик има разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС.

Най-близко до проектното трасе в землището на гр. Пазарджик към настоящия момент са разположени:

- Складова база за продукти за растителна защита (извършва се складиране, съхранение и преупаковане на продукти за растителна защита), „Агрогарант“ ООД, класифицирано с нисък рисков потенциал по чл. 103, ал. 2 от ЗООС - 225 м от геометричния център на производствената площадка.



- „Марица Олио“ АД (Производство на сурово нерафинирано слънчогледово масло и обелено слънчогледово семе за хранителни цели), класифицирано с нисък рисков потенциал по чл. 103, ал. 2 от ЗООС - 230 м.
- Търговия с продукти за растителна защита, „Агрофарм“ ООД (внос, преупаковане на продукти за растителна защита, съхранение и търговия с тях, частично производство на селскостопанска продукция), класифицирано с нисък рисков потенциал по чл. 103, ал. 2 от ЗООС - 495 м.

При идентифициране на опасностите от големи аварии и вероятността за възникването им е отчетено, че зоните на въздействие не засягат новопроектирания Западен обход на град Пазарджик. Зоната на особено внимание и опасност от авария на „Агрогарант“ ООД за която се изисква евакуация и отцепване, когато е невъзможно да се овладее аварийна ситуация, е с радиус 200 м от геометричния център на производствената площадка. Зоната за аварийно планиране на „Агрофарм“ ООД е ограничена в рамките на производствената площадка на дружеството. Зоните за аварийно планиране на „Марица Олио“ АД са както следва: първа зона за аварийно планиране е 48.75 м и втора зона за аварийно планиране е 97.50 м

Останалите предприятия, класифицирани с висок/нисък рисков потенциал по чл. 103 от ЗООС се намират на разстояние повече от 1130 м от проектното трасе.

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

Залпови замърсявания и пожари могат да възникват само при пътнотранспортни произшествия или аварии на транспортни средства, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. При аварийни ситуации, незабавно се уведомяват компетентните служби (Полиция, НС ПБЗН, Гражданска защита, МОСВ, МЗ и МС), за изпълнение на първите мерки за ограничаване на вредното въздействие.

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

## **Бедствия**

### Земетресения

В сеизмично отношение, съгласно Приложение № 5 към Наредба № РД-02-20-2 от 27 януари 2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони (Обн., ДВ, бр. 13/2012 г.), районът на ИП попада в област с IX степен на сеизмичност съгласно „Карта за сеизмично райониране на България за период 1000 години“. Коефициент на сеизмичност  $K_s = 0.27$ .

Съгласно Еврокод 8 прогнозната сеизмична интензивност за 475-годишен период на територията на проучваното трасе се характеризира с референтно сеизмично ускорение 0,23g.

### Наводнения

Инвестиционното предложение засяга район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с име р. Марица – Пазарджик с код BG3\_APSFR\_MA\_07 с

висока степен на риска, от определените РЗПРН в ПУРН на ИБР 2016-2021 г., както и зоните, които могат да бъдат наводнени съобразно картите на районите под заплаха от наводнения, при сценариите съгласно чл.146е (1) от Закона за водите.

*Забележка: Съгласно Заповед № РД-805/10.08.2021 г. на Министъра на околната среда и водите за утвърждаване на райони със значителен потенциален риск от наводнения в Източноромански район за басейново управление, районът на ИП попада в РЗПРН с код BG3\_APSFR\_MA\_101 и име р. Марица - от с. Момина клисура до гр. Стамболийски, който, в района на ИП, се покрива с този определен в ПУРН 2016-2021 г.*

#### Свлачища и срутища

По информация от „Геозащита“ ЕООД клон Перник, в района на ИП не са идентифицирани прояви на такива явления.

По данни от доклада за Инженерно-геоложко проучване на трасето на ИП също не са идентифицирани неблагоприятни физико-геоложки процеси и явления.

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

Инвестиционното предложение попада в равнинен терен.

Имайки предвид сравнително малката дължина на ИП и изграждането на трасето в условия на изкопи и насипи с ограничена дълбочина и височина, мерките които следва да се препоръчат за ограничаване на риска от бедствия и аварии се свеждат до следните:

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

#### Риск от климатични промени

Не се очакват климатични промени, свързани с построяването на западния обход на гр. Пазарджик, тъй като съществуващия трафик не се увеличава, а само се преразпределя по ново трасе, поради което не се очаква и увеличаване на емисиите на парникови газове, отделени при работата на ДВГ на транспортните средства, преминаващи по обходния път.

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

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

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

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

Анализът на рисковете за човешкото здраве поради неблагоприятно въздействие върху факторите на жизнената среда показва следното:

Инвестиционното предложение засяга пояс III на санитарно-охранителни зони определени със Заповед № СОЗ – М – 394/03.06.2021 г. за вододобивно съоръжение ТК1а на ПС „Гарата“ за питейно-битово водоснабдяване в Индустриална зона на гр. Пазарджик, община Пазарджик, област Пазарджик, с оператор „Водоснабдяване и канализационни услуги“ ЕООД – Пазарджик.

Инвестиционното предложение предвижда в тази част от трасето заустваните дъждовни води да се извършва след предварително третиране в каломаслоуловители и не следва да се очаква негативно въздействие върху химичното състояние на добиваните води.

По отношение на **шум и вибрации в жилищни, обществени сгради и урбанизирани територии**, вследствие реализацията на предвидените дейности, дискомфорт под формата на повишени нива на шум ще се получи за периода на строителството и експлоатацията.

#### По време на строителство

Строителната дейност се извършва през дневния период.

Жилищните зони на гр. Пазарджик отстоят на разстояния между 30 м и 150 м от пътното трасе, а за с. Главиница от 80 м и 180 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 90 dBA, са от 72 dBA до 56 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 17 dBA.

Застроените терени във вилна зона Пазарджик отстоят на разстояния между 14 м и 60 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие.

Граничната стойност за шум за производствено-складови територии, при изходно ниво 85 - 90 dBA, се достига на около 50 м от строителната техника. Очакваните нива на шум от строителната техника за промишлената зона при км 124+900 – 125+540 (кв. Устрем) и км126+940 – 127+320, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са до 72 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Източник на шум в околната среда е и обслужващият строителната дейност транспорт за доставка на материали и извозване на отпадъци. Еквивалентното ниво на шум, създавано от товарните коли, зависи от типа на автомобилите, броя на курсовете им и скоростта на движение. На този етап няма информация за тези параметри и маршрутите на движение. Доставката на материали ще се извършва от строителни бази в района.

*Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и със средна степен на въздействие за жилищните зони в близост и до строителната площадка и висока степен на въздействие за вилната зона.*

#### По време на експлоатация

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на гр. Пазарджик (отстояние от пътното трасе между 30 м и 150), са в граници: ден – от 66.0 dBA до 59.0 dBA; нощ - от 57.0 dBA до 51.0 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 6 dBA и за нощен период до 7 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на с. Главиница (отстояние от пътното трасе между 80 м и 180 м), са в граници: ден – от 62.0 dBA до 58.0 dBA; нощ - от 53.5 dBA до 49.5 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до застроената вилна зона Пазарджик, отстоящи от трасето на разстояния от 14 м до 60 м, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие. Превишенията на граничната стойност за дневен и нощен период са значителни.

Във връзка с намаляване на шумовото въздействие върху близките обекти на въздействие във вилната зона и жилищните територии на гр. Пазарджик и с. Главиница е необходимо да се изготвят самостоятелни проекти на шумозащитни съоръжения за обектите на въздействие (гр. Пазарджик км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница)), по индивидуален проект и да се изградят шумозащитни съоръжения/екрани.

Детски градини, училища и здравни заведения разположени в застроената жилищна територия на гр. Пазарджик, отстоящи на над 150 м източно от обхода, не са обект на шумово въздействие от страна на транспортния поток, поради голямото отстояние и екраниращия ефект на съществуващото жилищно застрояване.

За промишлените зони на гр. Пазарджик, в близост до обхода, не се очаква превишение на граничната стойност 70 dBA, за трите периода от денонощието, предвид определеното  $L^{25}_{eq}$  67.5 dBA.

*По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, необратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и със средна степен на въздействие за жилищна и вилна зона след реализация на препоръчаните необходими шумозащитни съоръжения.*

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

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

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

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

По отношение на **въздуха**, дискомфорт за населението при извършване на строителни дейности по трасето на Западен обход на град Пазарджик не се очаква. Основните емисии при транспорт на инертните материали ще бъдат разпределени по съществуващата пътна мрежа в района на строителните работи далече от обекти, подлежащи на здравна защита. Замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на проекта. Експлоатацията на Западен обход на град Пазарджик няма да бъде свързано с нарушаване на нормите за опазване на човешкото здраве в обхвата на близките жилищни квартали, при отчетеното (т. IV.1.4) разпределение на приземните концентрации на азотни оксиди и фини прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub>).

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

Районът на Западен обход на град Пазарджик попада в Южната част на България, в централната част на Горнотракийската низина, на север от планината Родопи, по поречието на река Марица и се характеризира с преходно-континентален климат, който се характеризира с летни засушки. Този климат е преходен между умерено континенталния климат на Дунавската равнина и преходно-средиземноморския климат на Югоизточна България. Релефът на района е равнинен, богат на водни ресурси. Главен

водосборен басейн е р. Марица и нейните по-големи притоци - реките Тополница и Луда Яна.

Проектираният Западен обход на град Пазарджик засяга землището на гр. Пазарджик и землищата на селата с. Драгор, с. Мокрище и с. Главиница.

Районът на Западен обход на град Пазарджик попада в Южната част на България, в централната част на Горнотракийската низина, на север от планината Родопи, по поречието на река Марица и се характеризира с преходно-континентален климат, който се характеризира с летни засушки. Този климат е преходен между умерено континенталния климат на Дунавската равнина и преходно-средиземноморския климат на Югоизточна България. Релефът на района е равнинен. Надморското равнище варира от 190 до 370 м, като надморската височина на град Пазарджик е 205 м. От двете страни на Марица и притоците ѝ се е образувала ниска, но широка незаливна тераса с най-хубавите алувиални почви на Пазарджишкото поле. Главен водосборен басейн е р. Марица и нейните по-големи притоци – реките Тополница и Луда Яна. Освен реките на територията на Пазарджишка област има девет значими комплексни извори.

Климатът е умерено-континентален с характерни за Пазарджишкото поле са честите летни засушавания.

Почвите в общината биват основно чернозем-смолници, канелено-горски и делувиално-алувиални (на тях се отглеждат овощни, зърнени и маслени култури, тютюн и етерични масла), а по поречието на реките Марица и Тополница – тъмни ливадно-блатни. На север от град Пазарджик се срещат богато засолени почви.

Съгласно „План за интегрирано развитие на община Пазарджик 2021-2027 г. територията на община Пазарджик е 639.8 кв. км. Преобладават земеделските земи, които заемат 72.0% от общата площ на общината, горските територии - 12.25%, урбанизираните и промишлените територии - 8.76%, водните територии – 5.28%, територии за добив на полезни изкопаеми – 0.32%, територии за транспорт и техническа инфраструктура – 1.39%.

На територията на Общината има нарушени територии – около 197 ха.

На територията на общината има територии за природозащита – защитени територии и защитени зони – 8860 ха. Налице са 8 защитени територии, от които 6 защитени зони по Натура 2000 и 2 защитени местности.

Защитените територии в община Пазарджик са Защитена местност „Огняновско- Синитевски рид“ (в землищата на с. Огняново и с. Синитево) и Защитена местност „Воденичарска кория“ - в землището на с. Сбор.

В общината има и защитени зони по НАТУРА 2000 - по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици: „Бесапарски ридове“, „Рибарниците-Звъничево“, и по Директивата за местообитанията – „Река Марица“ „Бесапарски възвишения“, „Овчи хълмове“ и „Река Луда Яна“.

Инвестиционното предложение засяга 33 BG0000578 „Река Марица“ по Директивата за местообитанията. Първата част от зоната обхваща участък от 105 км покрай реката. Територията е представена предимно от открити площи, горските терени са рядкост. Почти няма блатна растителност. Влажните зони и приспособената изкуствено засадена растителност са оградени с ограда, като на територията им има ловджийски заслон, осигуряващ охрана на района. Зоната включва две естествени езера за развъждане на риба и три в Звъничево, в които водният режим е регулиран и позволява концентрирането на голямо разнообразие от зимуващи птици.

Не се засягат защитени територии по смисъла на ЗЗТ.

Община Пазарджик е местообитание на три защитени дървесни вида - черна топола, ливански кедър и дръжкоцветен дъб.

Територията на Пазарджик се характеризира с богата антична култура, създавана от траки, гърци и римляни.

Близко до село Мокрище – изкуствени хълмисти образувания от тракийско време.

Трасето на Обходния път преминава през територията на една недвижима археологическа културна ценност. Това е археологически обект с АКБ № 10000574 и е определен като селище от късната желязна епоха и Средновековието. Трябва да се има предвид, че в околностите на гр. Пазарджик не са провеждани целенасочени археологически проучвания и освен този вече известен обект е възможно да бъдат застрашени и други неизвестни до момента. По тази причина трябва да се проведе проучване от археолози по трасето на обходния път. Изискването за такова проучване произтича от разпоредбите на чл. 161 от Закона за културното наследство.

Участъкът Западен обход на град Пазарджик засяга землището на гр. Пазарджик и землищата на селата с. Драгор, с. Мокрище и с. Главиница. Състои от следните три етапа:

- *Etap II* - участък от път II-37 „Джурово – Пазарджик - Доспат“ до бул. „Александър Стамболийски“ с дължина около 1700 м, от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37) до км 124+940;
- *Etap I* - участък от бул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Любен Боянов“ с дължина 1490 м, от км 124+940 до км 126+430;
- *Etap III* - участък от ул. „Любен Боянов“ до път II-37 „Джурово – Пазарджик – Доспат“, вход с. Главиница, с дължина 2470 м, от км 126+430 до км 128+900.

В следващата таблица са дадени засегнатите площи по етапи.

Таблица № II.2-1

Етап	Дължина на пътя	Засегната площ,	Площ с промяна предназначението	Площ за обезщетение,
	м	дка	дка	дка
<b>Етап II</b> Засегнати имоти 75 бр. с обща площ на имотите 491.804 дка	1677 м (от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37 до км 124+940)	81.155	67.409	61.035
<b>Етап I</b>	1490 м (от км 124+940 до км 126+430)	Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили, т.е. участъкът е теренно обезпечен.		
<b>Етап III –</b> засегнати имоти – 80 бр. с обща площ на имотите 1586.336 дка	2470 м, (от км 126+430 до км 128+900)	92.046	73.240	53.980
<b>Общо за участъка (етапи II и III)</b> <b>Обща площ</b> <b>2078.14 дка</b>	5637 м (от км 123+360 до км 128+900)	<b>173.201</b>	<b>140.649</b>	<b>115.015</b>

Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили, т.е. участъкът е теренно обезпечен. Като част от идейния проект е изготвен проект на ПУП-ПП за Етап II и III, като площта за промяна на предназначението за двата етапа е 140.649 дка.

### Габарити на директно трасе с локални платна - габарит 37 м.

- ленти за движение -  $2 \times (0.25 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 0.25 \text{ м}) = 15.00 \text{ м}$
- средна разделителна ивица - 3.00 м
- локални платна -  $2 \times 6.00 = 12.00 \text{ м}$
- разделителна ивица между локали и директно трасе -  $2 \times 2.00 \text{ м} = 4.00 \text{ м}$
- тротоар -  $2 \times 1.50 \text{ м} = 3.00 \text{ м}$

### Габарити на директно трасе - габарит 21 м.

- ленти за движение -  $2 \times (0.25 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 3.5 \text{ м} + 0.25 \text{ м}) = 15.00 \text{ м}$
- средна разделителна ивица - 3.00 м
- тротоар -  $2 \times 1.50 \text{ м} = 3.00 \text{ м}$



**Местоположение на инвестиционното предложение, сателитна карта**

Разстоянията до жилищни и промишлени зони, разположени в близост до разглежданият Западен обход на град Пазарджик, са показани в таблицата по-долу.

Населените места и обекти, подлежащи на здравна защита	Западен обход на град Пазарджик	
	км	отстояние, м
гр. Пазарджик, на изток Картинг писта	123+360	25
гр. Пазарджик, на изток магазин за косачки	123+460	185
гр. Пазарджик, на югоизток футболно поле към градския стадион	123+560	125
гр. Пазарджик, на изток отделни промишлени	123+740 – 124+160	100 - 200



обекти		
гр. Пазарджик, на изток жилищна зона	124+620 – 124+780	235 - 260
гр. Пазарджик, на изток промишлена зона, кв. Устрем	124+900 – 125+540	45 - 100
гр. Пазарджик, на запад Логистичен център Крез Алианс	125+240	55 - 80
гр. Пазарджик, на изток жилищна зона, жк Запад и кв. ДЗС	125+560 – 126+100	30 - 150
гр. Пазарджик, на изток промишлена зона	126+140 – 126+400	90 - 150
гр. Пазарджик, вилна зона на изток и на запад	126+180	14 - 17
гр. Пазарджик, вилна зона на запад	126+200	50 - 60
гр. Пазарджик, на изток и запад промишлена зона	126+940 – 127+320	30 - 240
гр. Пазарджик, на изток „Марица олио“	127+040 – 127+320	230
гр. Пазарджик, жилищна зона на изток	127+440 – 127+700	140 - 200
гр. Пазарджик, на изток и запад промишлена зона	128+140 – 128+300	50 - 70
с. Главиница, жилищна зона на изток	128+860 – 128+900	80 - 180

### **Местоположение на други обекти, подлежащи на здравна защита, Западен обход на гр. Пазарджик**

1. Спортно училище „Георги Бенковски“ – км 125+080 – 590 м;
2. Детска градина „Валентина Терешкова“ – км 125+700 – 150 м;
3. Дневен център за деца с увреждания (ДЦДУ) „Вяра, Надежда, Любов“ – км 125+620 – 220 м;
4. ОУ „Любен Каравелов“ – км 125+780 – 375 м;
5. Център за настаняване от семеен тип за деца без увреждания гр. Пазарджик – км 125+880 – 75 м;
6. Дневен център за пълнолетни лица с увреждания – км 126+060 – 430 м;
7. Професионална гимназия по селско стопанство „Царица Йоанна“ – км 127+580 – 355 м.
8. Болница „Здраве“ – км 126+040 – 840 м.

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

Строителството на Западен обход на гр. Пазарджик е свързано с трайно засягане на земи от поземления фонд.

Съобразено с разпоредбите на Закона за пътищата, обхвата на пътя е площта, върху която са разположени земното платно и ограничителните ивици от двете му страни, заедно с въздушното пространство над него на височина, определена с нормите за проектиране на пътищата. Широчината на обхвата на пътя извън населените места и в границите на урбанизираните територии с нерегулирани съседни терени се определя с проекта на пътя. Пътните съоръжения и пътните принадлежности се разполагат в обхвата на пътя.

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

Проектирането, строителството и експлоатацията на пътища, в т.ч. и участъка на Западен обход на град Пазарджик, ще се извършва при съобразяване с изискванията на



Закона за пътищата (ЗП), на Закона за управление на териториите (ЗУТ), както и съответната подзаконова нормативна уредба.

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

Пресичат се съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства, за които е предвидена реконструкция (т.П.1 а) Характеристики на инвестиционното предложение):

*След приключване на строителството* всички терени, заети временно за строителни и монтажни площадки, площадки за изкопани земни маси и строителни отпадъци, местата за домуване на транспортна, пътно-строителната и монтажна техника, местата за временни битови лагери на работещите и др. ще бъдат възстановени и оформени съгласно общия план за терена. Ако има нарушения в съседните граничещи терени от строителните работи, то те също ще бъдат възстановени.

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

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

Основните строителни процеси, които се изпълняват при изграждането на Западен обход на град Пазарджик са:

- Почистване на строителната площ от дървета, храсти, пънове, корени и всички други предмети и отпадъци
- Отнемане на хумуса;
- Изкопни работи – земни;
- Насипни работи – насип от едро трошен камък, пътна основа от несортиран трошен камък, насип от стабилизирани подходящи почви;
- Асфалтови работи;
- Отводнителната система се състои от Едноставни, точкови улични водостоци (УО) и Дъждовни клонове (ДКл.) с ревизионни шахти (РШ);
- Изграждане на големи съоръжения – надлез и мостове;
- Изграждане на малки съоръжения – водостоци;
- Реконструкция на инженерни мрежи, в т.ч. напоителни канали и съществуващи газопроводи;
- Биологична рекултивация на откоси;
- Ландшафтно оформление;
- Сигнализация и маркировка.

За строителните работи се използват следните суровини и материали:

• Изкопни работи в земни маси. Изкопаните маси, които отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа ще се използват за насипи на обекта.

• Строителни материали: несвързващи материали; битумни свързващи материали; бордюри; дренажни тръби – PVC; бетонни тръби; сглобяеми бетонни елементи за италиански отводнителни улеи; бетон – различни класове; бетон за съоръжения; арматура за съоръжения; кофраж; метални елементи; предпазна ограда; стълбчета; предпазна мрежа; маркировъчни и пътни знаци. За строителството на разглежданият Западен обход на гр. Пазарджик се предвижда нова пътна конструкция с използване на: плътен асфалто-бетон; непътен асфалто-бетон; битуминизиран трошен камък; несортиран трошен камък с непрекъсната зърнометрия. За плътния

асфалтобетон и биндера се използва полимермодифициран битум. Доставката на материалите ще се извършва от строителни бази в района.

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

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

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

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

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

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

В периода на експлоатация на Западен обход на гр. Пазарджик не се извършват дейности с опасни химични вещества.

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

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

Реализацията на инвестиционното предложение е свързана с изграждане и въвеждане в експлоатация на нова пътна инфраструктура – Западен обход на гр. Пазарджик.

Западен обход на гр. Пазарджик ще бъде изпълнен по ново трасе на път II – 37 западно от гр. Пазарджик и е разделен на три етапа. Началото на Западен обход на град Пазарджик по проектно решение е от новопроектирано кръгово кръстовище на км 123+360 на път II – 37 и завършва на км 128+900 на съществуващия път II-37 преди с. Главиница.

Инвестиционното предложение не предвижда промяна на съществуваща пътна инфраструктура.

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

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

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

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

Същевременно се провежда процедура за избор на изпълнител на строителните дейности.

◆ Всички дейности свързани със строителството: основните строителни работи на пътното трасе и съоръженията към него, депонирането и съхранението на земни маси от изкопите, временното и постоянното съхранение на хумус, монтажни работи, в т.ч. реконструкцията на съоръжения и комуникации собственост на други ведомства, крайната фаза по приключването му (почистването на строителните площи, както и рекултивацията на засегнатите по време на строителството терени) и пускането на обекта в експлоатация се представят в ПОИС от фирмата изпълнител на строежа, след съгласуване на проектната документация с компетентните органи и издаването на разрешение за строеж.

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

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

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

Реконструкцията на съоръжения и комуникации собственост на други ведомства ще се осъществява по традиционни строителни техники и технологии, гарантиращи високо качество на строително-монтажните работи и сигурност при експлоатация на съоръженията.

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

Целта на проекта е ефективно пътно решение за изнасяне на транзитното движение от претоварената градска територия на гр. Пазарджик, в полоса разположена западно от градските зони.

Извеждането извън града на транзитното движение, влизащо в гр. Пазарджик посока по път II-37, ще спомогне за съществено намаляване на трафика в централната градска част, намаляване на предпоставките за възникване на ПТП, намаляване на замърсяването на атмосферния въздух, подобряване на КАВ и намаляване на нивата на шум. *Това ще доведе до намаляване на здравните рискове за населението в града.*

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

Прилагаме Обзорна карта в М 1:25000 с местоположение/ситуация на проектното решение, предмет на инвестиционното предложение (Приложение № II.1-2).

Разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа са показани на фигурата по-долу в раздел II.10.

Най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях са представени по-горе в т. II.2. „Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството“.

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

Участъкът Западен обход на град Пазарджик засяга землището на гр. Пазарджик и землищата на селата с. Драгор, с. Мокрище и с. Главиница, община Пазарджик. Състои от следните три етапа:

- *Етап II* - участък от път II-37 „Джурово – Пазарджик - Доспат“ до бул. „Александър Стамболийски“ с дължина около 1700 м, от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37) до км 124+940;
- *Етап I* - участък от бул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Любен Боянов“ с дължина 1490 м, от км 124+940 до км 126+430;

Участъкът започва след кръговото кръстовище на път III-3704 Пазарджик – Бошуля – Ветрен – АМ „Тракия“ и преминава плътно до Западна промишлена зона на гр. Пазарджик. Трасето преминава през вилната зона. При км 126+420 се пресича напоителен канал „Паша арк“, над който се предвижда нов мост. От км 124+940 до км 126+100 трасето се намира върху напоителен канал, което налага откритият канал да премине в тръбен канал,

- *Етап III* - участък от ул. „Любен Боянов“ до път II-37 „Джурово – Пазарджик – Доспат“, вход с. Главиница, с дължина 2470 м, от км 126+430 до км 128+900.

От км 126+600 до км 126+900 се пресича р. Марица с нов мост разположен непосредствено западно от съществуващия такъв. При км 128+000 се пресича ж.п. линията „София – Бургас“ като е предвиден надлез.

*Етапите подробно са описани в т. II.1 Характеристика на инвестиционното предложение.*

Съгласно вида на засегнатите територии по предназначение трайно засегнати ще бъдат, както следва:

Таблица № II.9-1

Област Пазарджик Община, землище	Вид територия по предназначение (засегнати)				
	Земеделска територия	Транспортна територия	Урбанизирана територия	Водни площи	Общо
	дка	дка	дка	дка	дка
<b>Засегнати 75 бр. имоти</b>	<b>Участък: <i>Етап II</i> от км 123+360 до км 124+940</b> (от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37 до км 124+940))				
<b>Общо за участъка - Етап II</b>	<b>66.314</b>	<b>11.090</b>	<b>3.052</b>	<b>0.699</b>	<b>81.155</b>
<b>Общо подлежащи на промяна на предназначението – етап II</b>	<b>66.314</b>	0.000	<b>0.396</b>	<b>0.699</b>	<b>67.409</b>
<b>Общо за обезщетение – етап II</b>	<b>61.004</b>	0.000	<b>0.031</b>	0.000	<b>61.035</b>
<b>1</b>	<b>Участък <i>Етап I</i> – от км 124+940 до км 126+430</b>				
	Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили, т.е. участъкът е теренно обезпечен.				
<b>Засегнати 80 бр.имоти</b>	<b>Участък: <i>Етап III</i> от км 126+430 до км 128+900</b>				
<b>Общо за участъка (дка) – етап III</b>	<b>49.660</b>	<b>7.198</b>	<b>24.762</b>	<b>10.426</b>	<b>92.046</b>
<b>Общо подлежащи на промяна на предназначението</b>	<b>49.660</b>	<b>0.000</b>	<b>21.794</b>	<b>1.789</b>	<b>73.240</b>

етап III					
Общо за обезщетение етап III	46.678	0.157	7.029	0.116	53.980
Засегнати 155 бр.имоти Етапи II и III	Общо за участъка <i>Етапи II и III</i>				
Засегнатата територия	115.974	18.288	27.814	11.125	173.201
Подлежащи на промяна на предназначението –	115.974	0.000	22.190	2.485	140.649
Площи за обезщетение -	107.682	0.157	7.060	0.116	115.015

Ще бъдат засегнати съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства за които е необходимо реконструкция на инженерни мрежи на други ведомства.

Участъкът Западен обход на град Пазарджик засяга предимно земеделска територия.

*За - Етап 2* – Засяга се *предимно земеделска територия* - ниви, изоставена орна земя и друг вид земеделска земя. Засегнатата земеделска територия е общо 66.314 дка;

*За - Етап 3* – Засяга се *предимно земеделска територия* - ниви, др.вид ниви, пасище. Засегнатата земеделска територия за е общо 49.660 дка;

Засегнатите територии са дадени по землища в *Таблица II.9.1.*

Засягат се общо 155 бр. имоти – земеделските земи са от III и IV категория и некатегоризирани, неполивни.

По вид собственост имотите са предимно частна собственост – 85 бр. имоти. Останалите са със следната собственост: общинска-частна, общинска-публична, държавна частна, държавна-публична, изключително държавна собственост, обществени организации, и такива с неустановена собственост.

Засегнатите територии по землища са дадени подробно в *Таблица II.9.1.*

При строителството на проектното трасе на Западен обход на град Пазарджик, може да бъдат засегнати археологически обекти. Проектното трасе на Обходния път преминава през територията на една недвижима археологическа културна ценност. Това е археологически обект с АКБ № 10000574 и е определен като селище от късната желязна епоха и Средновековието. Възможно е да бъдат застрашени и други неизвестни до момента археологически обекти.

Съседните територии на трасето на обходния път са аналогични на упоменатите по-горе.

Строителството на участъка е свързано със засягането на територии, за която следва да бъдат проведени процедури по промяна предназначението на земята и отчуждаване на засегнатите имоти.

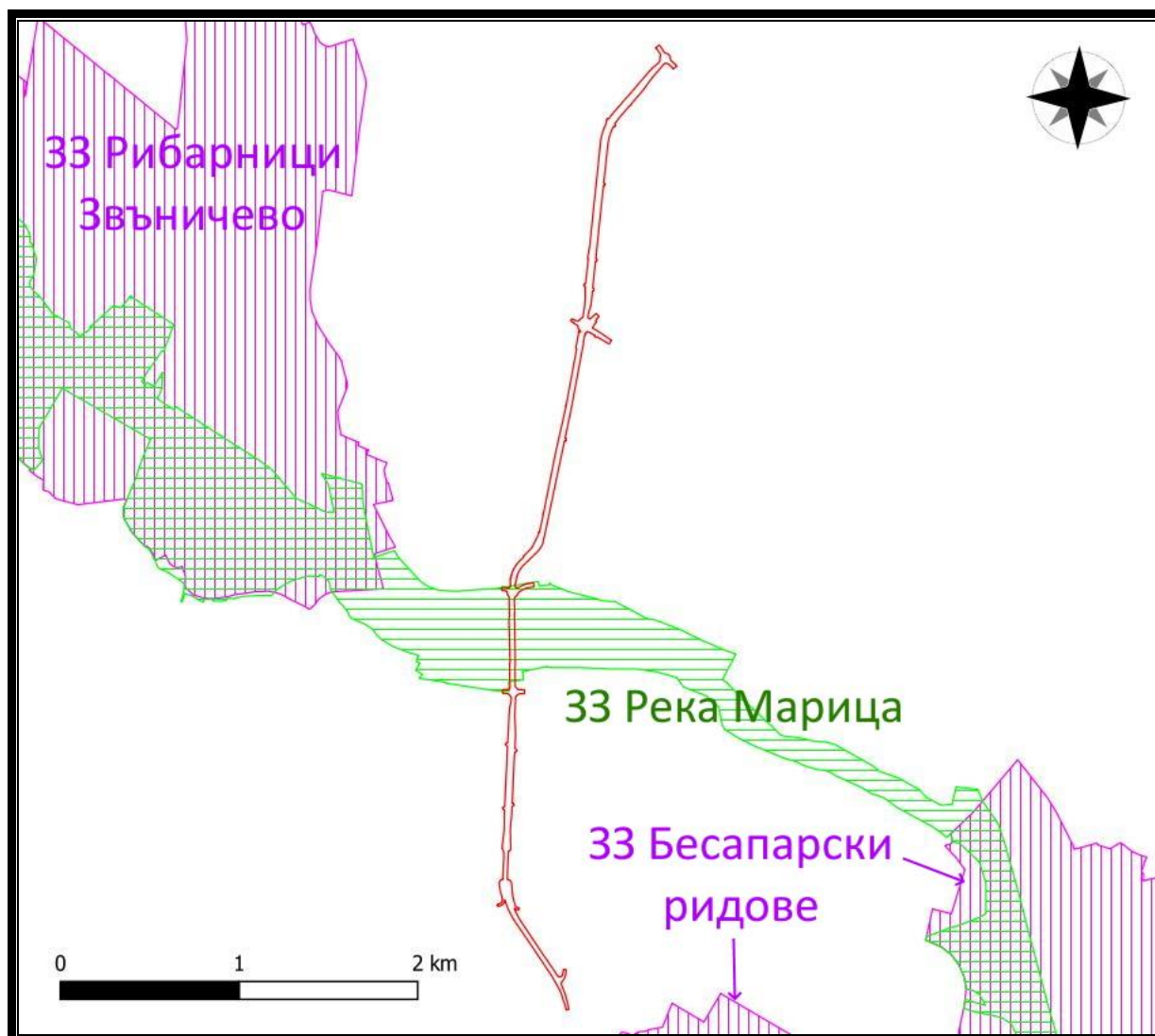
Пресичат се съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства, за които е предвидена реконструкция (т. II.1. а) *Характеристики на инвестиционното предложение*).

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

Западния обход на град Пазарджик не засяга защитени територии по смисъла на ЗЗТ. Най-близката такава е Защитена Местност (ЗМ) „Огняново-Синитевски рид“,

отстояща на около 5700 м югоизточно от края на трасето (разстояние между най-близките точки от границата на ЗМ и обхвата).

Западния обход на град Пазарджик пресича защитена зона (ЗЗ) „Река Марица“, код BG0000578, обявена по Директивата за местообитанията от км 126+430 до км 127+020 (Фигура № II.10-1).



Фигура № II.10-1: Местоположение на Западен обход на град Пазарджик спрямо ЗЗ по Директивата за местообитанията (зелен хоризонтален щрих) и Директивата за птиците (лилав вертикален щрих).

#### Повърхностни и подземни води

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

Таблица № II.10-1

Зони за защита на водите	Вид на зоната	ИП попада (код)/ не попада в зона за защита
<b>Чл.119а, ал.1, т.1 от ЗВ</b>	<i>Зона за защита на питейните води от повърхностни водни тела</i>	<b>Не попада</b>
	<i>Зона за защита на питейните води от</i>	<b>Попада:</b> всички подземни водни тела са определени като

	<i>подземни водни тела</i>	зони за защита на питейни води
<b>Чл.119а, ал.1, т.2 от ЗВ</b>	<i>Зона за рекреация (къпане, отдих и водни спортове)</i>	<b>Не попада</b>
<b>Чл.119а, ал.1, т.3 от ЗВ</b>	<i>Уязвима зона</i>	<b>Попада:</b> с код на зоната BGVZ01 и име южна зона и територията на община Пазарджик до нв 450 м.
	<i>Чувствителна зона</i>	<b>Попада:</b> зона с код BGCSARI06 и име Водосбор на река Марица
<b>Чл.119а, ал.1, т.4 от ЗВ</b>	<i>Зона за стопански ценни видове риби</i>	<b>Не попада:</b> западно от ИП се намира зона с код BG3FSWMA790R157 и географско описание Река Марица от гр. Белово до река Тополница
<b>Чл.119а, ал.1, т.5 от ЗВ</b>	<i>Защитени територии</i>	<b>Не попада</b>
	<i>ЗЗ за местообитания</i>	<b>Попада:</b> с код BG0000578 и име „Река Марица“
	<i>ЗЗ за птици</i>	<b>Не попада</b>

Районът на инвестиционното предложение *засяга* пояс III на СОЗ около водоизточник предназначен за питейно-битово водоснабдяване.

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

Освен описаните по-горе дейности (към т. II.1а), не се предвиждат други, свързани с тях, в т.ч. не се предвижда добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия или жилищно строителство.

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

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

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

2. Разрешителни за ползване на воден обект издадени от компетентния орган Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“, в чийто обхват попада водният обект, и конкретно за:

2.1. съгласно чл. 46, ал. 1, т. 1, буква „б“ от Закона за водите, за ползване на воден обект за линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти – мостове и др.;

- 2.2. съгласно чл. 46, ал. 5 от Закона за водите, за реконструкция и модернизация на съществуващи съоръжения в случаите по ал. 1, т. 1, буква "б";
- 2.3. съгласно чл. 46, ал. 1, т. 3. буква „а“ от Закона за водите - заустване на отпадъчни води в повърхностни води за проектиране на обекти.
3. Съгласуване за пресичане на водоснабдителни тръбопроводи, по реда на ЗУТ, от съответното дружество - ВиК оператор в района;
4. Съгласуване за пресичане на електропроводи, по реда на ЗУТ, от съответното електроразпределително дружество в района;
6. Съгласуване за пресичане със селскостопански пътища и право на преминаване със собственици и частни лица, по реда на ЗУТ;
7. Придобиване на земи и промяна на предназначение за площи съоръжения и довеждащи пътища – МЗХГ, собственици (физически и юридически лица);
8. Придобиване на земи или съгласуване на временни строителни площадки - собственици (физически и юридически лица);
9. Съгласие и определяне на място за депониране на земни маси по реда на Закона за управление на отпадъците, съгласуване със съответната община, в която попада площадката за депониране;
10. Разрешение за строеж, по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ.

**III. Местоположение на инвестиционното предложение, което може да окаже отрицателно въздействие върху нестабилните екологични характеристики на географските райони, поради което тези характеристики трябва да се вземат под внимание, и по-конкретно:**

### III.1. Съществуващо и одобрено земеползване

Съгласно с разпоредбите на Закона за пътищата, обхватът на пътя е площта, върху която са разположени земното платно и ограничителните ивици от двете му страни, заедно с въздушното пространство над него на височина, определена с нормите за проектиране на пътищата.

Участъка засяга землищата на гр. Пазарджик, с. Драгор, с. Главиница и с. Мокрище, община Пазарджик. Районът наоколо се характеризира с равнинен релеф.

Строителството на инвестиционното предложение е свързано със засягането предимно на земеделска територии, за които следва да бъдат проведени процедури по промяна на предназначението, очуждаване или подлежат на обезщетяване.

С изграждането на участъка Западен обход на гр. Пазарджик ще бъдат засегнати следните площи:

Таблица № III.1-1

Етап	Дължина на пътя	Обща площ на имотите	Засегната площ,	Площ с промяна предназначението	Площ за обезщетение
	м	дка	дка	дка	дка
	(от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37 до км 124+940) от път II-37 „Джурово-Пазарджик-Доспат” до бул. „Ал. Стамболийски”				
Етап II Засегнати имоти 75 бр.	1677 м	491.804	81.155	67.409	61.035
	(от км 124+940 до км 126+430) от бул. „Ал.Стамболийски до ул. „Любен Боянов”				
Етап I	1490 м	Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили,			



		т.е. участъкът е теренно обезпечен.			
	(от км 126+430 до км 128+900) От ул. „Любен Боянов” до път П-37 вход с. Главиница				
Етап III – засегнати имоти – 80 бр.	2470 м	1586.336	92.046	73.240	53.980
<b>Обо за трите етапа</b>	5637 м				
<b>Общо за участъка (етап II и етап III)</b>	4147 м	<b>2078.14</b>	<b>173.201</b>	<b>140.649</b>	<b>115.015</b>

*За - Етап 2* – Засяга се предимно земеделска територия - ниви, изоставена орна земя и друг вид земеделска земя. Засегнатата земеделска територия за е общо 66.314 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 66.314 дка; за обезщетение – 61.004 дка.

*За - Етап 3* – Засяга се предимно земеделска територия - ниви, др.вид ниви, пасище. Засегнатата земеделска територия за е общо 49.660 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 49.660 дка; за обезщетение – 46.678 дка.

Засегнатите територии по землища са дадени в *Таблица № III.1.1.*

Участъка Западен обход на гр. Пазарджик засяга общо 155 бр. имоти.

Засегнатите зеделските земи са от III и IV категория и некатегоризирани, неполивни.

По вид собственост имотите са предимно частна собственост – 85 бр. имоти. Останалите имоти са общинска-частна, общинска-публична, държавна частна, държавна-публична, изключително държавна собственост, обществени организации, и такива с неустановена собственост.

Участъкът - ново трасе на път П-37 западно от град Пазарджик) засяга територии за води и водни площи:

*За - Етап 2* – засяга общо 3 имота – повърхностни води, от които за „напоителен канал” - 2 имота (1 имот държавна частна -МЗХГ и 1 имот неустановена МЗГ-ХМС) и 1 имот „за друг вид водно течение, водна площ, съоръжение”- държавна частна собственост – държавата-МЗХ. Имотите са в землището на гр.Пазарджик. Засегнатата територия за водни площи - 0.699 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 0.699 дка.

*За - Етап 3* – засяга 4 имота – повърхностни води, от които за „напоителен канал” - 1 имот (държавна частна – напоителни с-ми ЕАД); 2 имота „за водностопанство, хидромебиоративно съоръжение” –държавна публична -МОСВ); 1 имот- „водно течение – река” -държавна публична – МОСВ). Имотите попадат в землището на гр. Пазарджик.

Засягат се и 4 имота – повърхностни води, от които за „напоителен канал” - 3 имота (2 имота частна собственост и 1 имот общинска публична – община Пазарджик); 1 имот „отводнителен канал” – държавна публична собственост-МЗГ-ХМС. Имотите попадат в землището на с. Главиница.

Засегнатата територия за водни площи (общо Етап 3) -10.426 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 1.789 дка; за обезщетение – 0.116 дка.

От км 126+600 до км 126+900 се пресича р. Марица с нов мост разположен непосредствено западно от съществуващия такъв.

Засегнатите територии по землища са дадени подробно в *Таблица № III.1.1.*

Инвестиционното предложение засяга 33 BG0000578 „Река Марица” по Директивата за местообитанията. Не се засягат защитени територии по смисъла на ЗЗТ.

Трасето на Обходния път преминава през територията на една недвижима археологическа културна ценност. Това е археологически обект с АКБ № 10000574 и е

определен като селище от късната желязна епоха и Средновековието. В процеса на реализация на обекта, при наличие на археологически находки ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

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

По време на строителството ще се ползват съществуващи пътища от републиканската пътна мрежа, съществуващи общински пътища, съществуващи горски, полски и селскостопански пътища. Също така ще бъдат използвани и служебни пътища за транспорт на строителни материали и отпадъци, ситуирани в обхвата на строителната полоса.

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

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

Не се засягат мочурища, речни устия. Инвестиционното предложение попада във водосбора на р. Марица водно тяло с код *BG3MA700R143* и име *р. Марица от р. Тополница до вливане на р. Въча, и ГОК-9 и ГОК-II* – в по-голямата си част, като пресича с мост самата река, и ограничено във водосбора на р. Селска водно тяло с код *BG3MA700R156* и име *р. Селска и притоци и ГОК – Чакъша*, без да пресича реката.

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

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

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

Съгласно геоботаническото райониране (Ив.Бондев, 1982 г. География на България), районът на участъка попада в Македоно-Тракийска провинция, с райони:

- *Пловдивски район* – почти цялата територия е усвоена за земеделие. Само в най-северната част на района са запазени разпокъсани горички с доминиране на цер и благун, на места и от горун.
- *Родопско-предпланински район* – по-голяма част от района е варовита и там е формирана ксеротермна растителност с доминиране на космат и вергилиев дъб и вторични съобщества от келяв габър. По-голяма част е покрита с вторични тревни фитоценози от белизма и др.видове.

На територията на община Пазарджик се срещат естествени и изкуствени насаждения от благун, зимен дъб, космат дъб, келяв габър, акация и др. Създадени са култури предимно от черен бор, по-малко на белия бор, акация, зимен дъб, сребролистна липа, черен дъб, мъдрян и др.

Релефът на Общината е равнинен. Надморското равнище варира от 190 до 370 като надморската височина на град Пазарджик е 205 м. От двете страни на р. Марица и притоците ѝ се е образувала ниска, но широка незаливна тераса. Равнинният релеф и наличните реки Марица, Тополница и Луда Яна и техните притоци, способстват за развитието на селско стопанство.

Процентът на горските територии в общината е 12,25 %. На територията на община Пазарджик се срещат естествени и изкуствени насаждения от благун, зимен

дъб, космат дъб, келяв габър, акация и др. Създадени са култури предимно от черен бор, по-малко на белия бор, акация, зимен дъб, сребролистна липа, черен дъб, мъдрян и др.

Срещат се още растителни групи от върба, елша, топола. По речната тераса на р. Марица в района около Пазарджик има запазени вековни тополи - запазени отделни екземпляри от някогашните естествени гори по речната тераса на р. Марица.

Ландшафтът в общината е формиран от обработваемите площи на които се отглеждат зърнени култури, технически култури, зеленчуци, трайни насаждения, лозя. Характерни за района са южните култури.

Инвестиционното предложение засяга 33 BG0000578 „Река Марица” по Директивата за местообитанията. Първата част от зоната обхваща участък от 105 км покрай реката. Територията е представена предимно от открити площи, горските терени са рядкост.

Участъка Западен обход на гр. Пазарджик *не засяга горски територии.*

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

Западния обход на град Пазарджик не засяга защитени територии по смисъла на ЗЗТ. Най-близката такава е Защитена Местност (ЗМ) „Огняново-Синитевски рид“, отстояща на около 5700 м югоизточно от края на трасето (разстояние между най-близките точки от границата на ЗМ и обхвата, Фигура № II.10-1).

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

Западния обход на град Пазарджик пресича 33 „Река Марица“, код BG0000578, обявена по Директивата за местообитанията от км 126+430 до км 127+020 (Фигура № II.10-1).

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

Релефът на община Пазарджик е равнинен. Надморското равнище варира от 190 до 370 м, като надморската височина на град Пазарджик е 205 м. От двете страни на р. Марица и притоците ѝ се е образувала ниска, но широка незаливна тераса.

Климатът умерено- континентален с характерни с летни засушавания.

В община Пазарджик се разкриват геоложки формации от последната ера – неозойската, от нейните два периода Терциер и Кватернер. Над кристалната основа лежат мощни терциерни и кватернерни наслаги, като проучваният район е изграден от протерозойски скали, припокрити от неогенски и кватернерни материали.

Почвите в общината са основно чернозем-смолници, канелено-горски и делувиално-алувиални. В поречията на реките Марица и Тополница – тъмни ливадно-блатни. На север от града се срещат богато засолени почви.

Главен водосборен басейн е р. Марица и нейните по-големи притоци - реките Тополница и Луда Яна. Река Марица разделя на две части Пазарджишкото поле. Ляв приток на р. Марица е р. Тополница, която приема водите от реките Медетска, Берейска, Мътивир, Павел, Бунувска и Златишка.

Преобладава равнинният ландшафт, пресичан от речни тераси и корита на пълноводни реки.

Ландшафта в общината се формира от обработваемите площи на които се отглеждат зърнени култури, технически култури, зеленчуци, трайни насаждения, лозя. Характерни за района са южните култури.



Карта на община Пазарджик (източник: *Община Пазарджик - „План за интегрирано развитие на община Пазарджик 2021 – 2027 г.“*)

Инвестиционното предложение предвижда извеждане на транзитния поток от градската среда, чрез ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик.

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

В зависимост от преобладаващото участие на природни или антропогенни компоненти, ландшафтите се поделят на:

- *природни ландшафти* – те са формирани под влияние на природните фактори и не попадат под въздействие на човешката дейност. Устойчивостта на тяхната структура се определя от процесите на саморазвитие и саморегулиране. В повечето случаи това са и ландшафтните попадащи под защитата на държавното природно законодателство - ЗЗТ и ЗБР.

Трасето на обхода, предмет на ИП, попада частично в границите на защитена зона от националната екологична мрежа „Натура 2000“ - BG0000578 „Река Марица“ по Директивата за местообитанията, включена в списъка от защитени зони, приета от Министерски съвет с Решение № 122 от 02 март 2007 г. (ДВ бр. 21 от 09.03.2007 г.). Общата площ на защитената зона е 14 693,10 ха. Зоната е важен биокоридор свързващ зоните в цяла южна България.

Трасето на обхода, предмет на ИП, не попада в границите на защитени територии, по смисъла на Закона за защитените територии.

- *повърхностни води ландшафти* – с антропогенни изменения – ИП попада в границите на повърхностно водно тяло „р. Селска и притоци и ГОК-Чакъша“ с код BG3MA700R156 и в границите на повърхностно водно тяло „р. Марица от р. Тополница до вливане на р. Въча, и ГОК -9 и ГОК-II“ с код BG3MA700R143.

ИП засяга зона за защита на водите „Река Марица от гр. Белово до река Тополница“ с код BG3FSWMA790R157, определена на основание чл. 119а, ал. 1, т. 4 от ЗВ, включена в Раздел 3, точка 3.5.1 от ПУРБ на ИБР.

- *антропогенни ландшафти* – те са резултат от човешката дейност, която променя в различна степен някои от природните компоненти, формирайки техния специфичен характер и структура. Към антропогенните ландшафти се отнасят по-голяма част от съвременните ландшафти на земята.

От антропогенизираните се срещат агроландшафтите, в разглежданата територия са представени от два основни подтипа: аграрен сеитбооборотен и аграрен ливадно-пасищен, които се характеризират с прекъснатост на биологичния кръговрат на вещества и задължително допълнително енергетично субсидиране (чрез торене, напояване, обработка на почвите и пр.).

В зависимост от *степента на човешка намеса и настъпилите изменения в ландшафтите*, могат да се срещнат – слабо изменени и окултурени (културни).

*В зависимост от преобладаващата функция на територията, ландшафтите в района на ИП се отнасят към:*

- селскостопански (агроландшафти) – с условно екологическо равновесие;
- селищни (урбанизирани) ландшафти - с антропогенни изменения и балансиран компоненти;
- транспортно-комуникационен тип ландшафт и др.

Съгласно системата на регионалните таксономични единици при ландшафтното райониране на страната (проф. М. Георгиев: „Структура и динамика на ландшафтите в България, София, 1977г.), територията на участъка попада в обхвата на междупланинска зонална област на южнобългарските низини и ниски планини, Горнотракийска подобласт с район: Тополнишко-Маришки.

*Съгласно класификационната система на страната районът на проектните трасета попада на границата в:*

**Клас: Междупланински- равнинно-низинни ландшафти**

Тип: ландшафти на субсредиземноморските ливадно-степни и лесо-ливадно-степни междупланински низиниравинни

Подтип: – ландшафти на ливадно-степните и лесо-ливадно-степните междупланински низиниравинни

Група: – ландшафти на ливадно-степните междупланински низини върху неспоени кватернерни наслаги с висока степен на земеделско усвояване.

Група: – ландшафти на ливадно-степните междупланински низини с плиоценски пясъчливо-глинести наслаги и с висока степен на земеделско усвояване.

Всеки ландшафтен район се отличава от съседните райони по локалните особености на скалния субстрат, мезорелефа, хоризонталната и вертикална ландшафтна структура.

Ландшафта се приема като природогеографски комплекс и териториален комплекс със специфична структура и облик, жизнена среда за човека и природния генетичен фонд, източник на ресурси, социална среда.

Вътрешната структура и функционирането на ландшафтите се обуславя от особеностите и динамиката на всички природни компоненти на околната среда от техногенното и антропогенното въздействие върху нея.

С реализиране на инвестиционното предложение за изграждане на Участък Западен обход на гр. Пазарджик не се очаква да се промени основния тип ландшафт, няма да предизвика съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

Територията на Пазарджик се характеризира с богата антична култура, създавана от траки, гърци и римляни.

При строителството на проектното трасе на Западен обход на град Пазарджик, може да бъдат засегнати археологически обекти. Проектното трасе на Обходния път преминава през територията на една недвижима археологическа културна ценност. Това е археологически обект с АКБ № 10000574 и е определен като селище от късната желязна епоха и Средновековието. Възможно е да бъдат застрашени и други неизвестни до момента археологически обекти.

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

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

#### **Повърхностни води**

В района на ИП няма санитарно-охранителни зони около водоизточници предназначени за питейно-битово водоснабдяване от повърхностното водно тяло.

#### **Подземни води**

В края на трасето Инвестиционното предложение засяга пояс III на санитарно-охранителни зони определени със Заповед № СОЗ – М – 394/03.06.2021 г. за вододобивно съоръжение ТК1а на ПС „Гарата“ за питейно-битово водоснабдяване в Индустриална зона на гр. Пазарджик, община Пазарджик, област Пазарджик, с оператор „Водоснабдяване и канализационни услуги“ ЕООД – Пазарджик. Видно от фигура № III.8-1 пресичането на трасето и пояс III от СОЗ се извършва след пресичане на жп линията до края на пътния участък ориентировъчно от км 128+100 до км 128+900. Заустването на дъждовните води от трасето е предвидено да се извършва чрез два броя каломаслоуловители, след което водите се заустват в ОК „Чакъша“.



Фигура № III.8-1



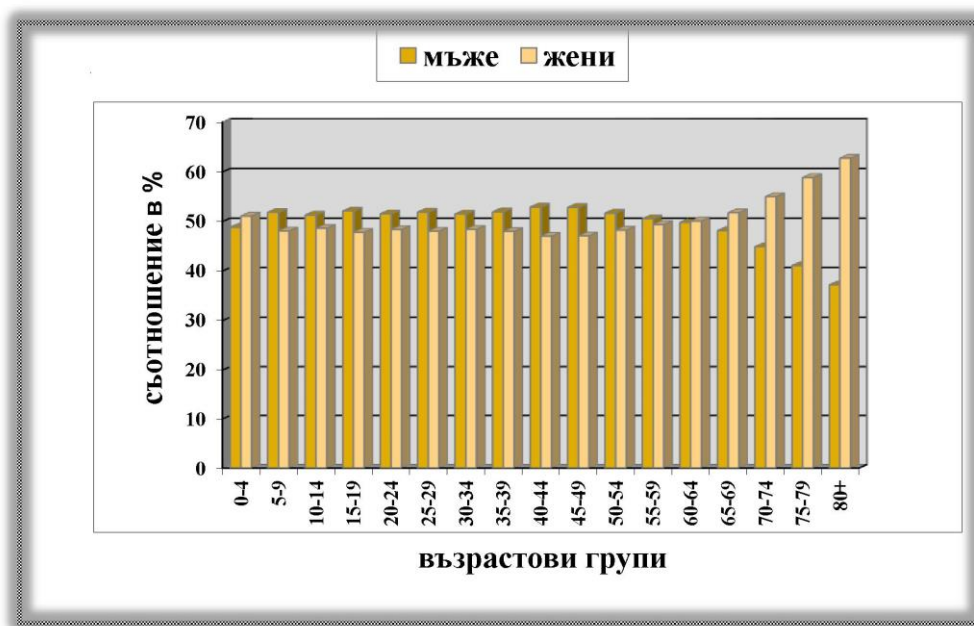
**IV. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда, като се вземат предвид вероятните значителни последици за околната среда вследствие на реализацията на инвестиционното предложение:**

**IV.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве, материалните активи, културното наследство, въздуха, водата, почвата, земните недра, ландшафта, климата, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии**

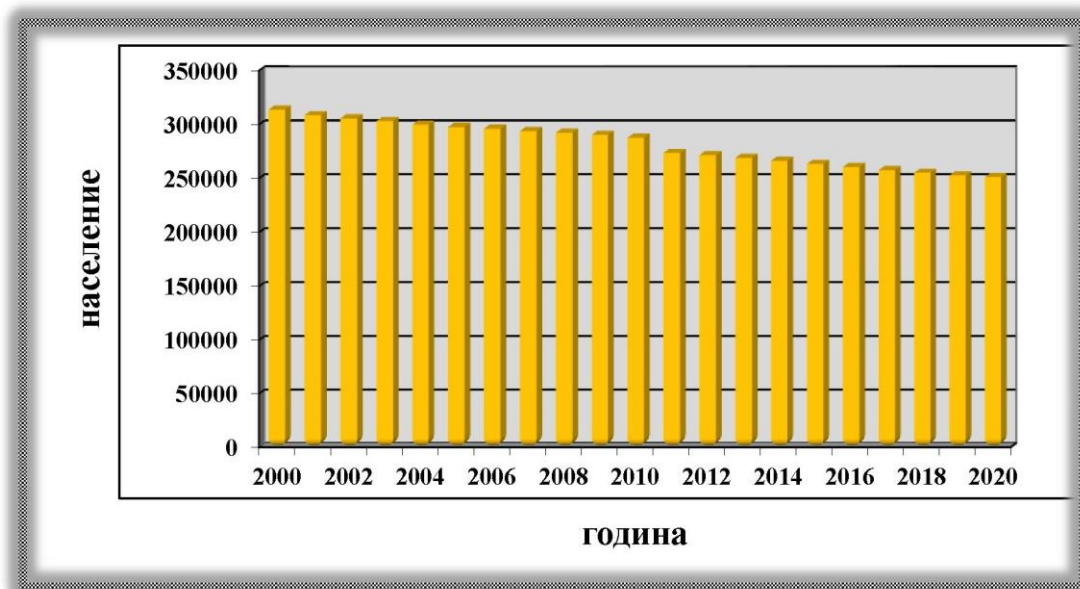
**IV.1.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве**

*Демографска характеристика и анализ на здравния статус на населението в разглежданата територия*

По данни на НСИ населението на област Пазарджик към 31.12.2020 г. възлиза на 251 300 души, с 1 476 души по-малко в сравнение с предходната 2019 година. Областта включва 12 общини, от които община Пазарджик е с най-многобройно население /42 % от общото население на областта/. В градовете живеят 157 414 души, а в селата 93 886 души. Съотношението градско:селско население е непроменено от дългогодишен период - 62,64 % градско към 37,36 % селско население. Общо половата структура на населението е с превес на женското над мъжкото население на областта - 48,87 % мъже и 51,13 % жени или в абсолютен брой - 122 821 мъже, 128 479 жени. Разгледано по възрастови групи съотношението мъже : жени е с превес на мъжете във възрастта до 55 години и със значителен превес на жените във възрастта над 60 години.



Фигура № IV.1.1-1. Съотношение в % на мъжете и жените по възрастови групи в област Пазарджик за 2020 г.



Фигура № IV.1.1-2. Население в област Пазарджик по години към 31.12. на съответната година /в периода от 2000 г. до 2020 г./

**Продължава процесът на остаряване на населението**, който се изразява в увеличаване на дела на населението на 65 и повече навършени години.

В края на 2020 г. лицата на 65 и повече навършени години са 52 974, или 21.1% от населението в областта. В сравнение с 2019 г. делът на населението в тази възрастова група нараства с 0.2 процентни пункта.

Процесът на остаряване е по-силно изразен сред жените, отколкото сред мъжете. Относителният дял на жените на възраст над 65 години е 24.9%, а на мъжете - 17.1%. Тази разлика се дължи на по-високата смъртност сред мъжете и като следствие от нея по-ниската средна продължителност на живота при тях.

Към 31.12.2020 г. децата до 15 години са 38 032, или 15.1% от общия брой на населението в област Пазарджик. За страната този показател е 14.4%. Относителният дял на населението под 15 години е най-висок в областите Сливен - 18.5%, и Бургас - 15.5% от населението на областта. Общо в седемнадесет области този дял е под общия за страната, като най-нисък е в областите Смолян - 11.5%, и Габрово - 11.6%.

Към 31.12.2020 г. общият коефициент на възрастова зависимост в област Пазарджик е 56.8%. За сравнение, през 2019 г. този коефициент е бил 56.2%.

Това съотношение е по-благоприятно в градовете - 56.4%, отколкото в селата - 57.4%. Във всички области на страната този показател е над 50.0% с изключение на София (столица) - 48.5%, като най-неблагоприятно е съотношението в областите Видин - 72.1%, Габрово - 68.8%, и Ловеч - 68.2%.

Застаряването на населението води до повишаване на неговата средна възраст, която за област Пазарджик през 2020 година е 43.9 г., като при мъжете е 42.0 г., а при жените - 45.7 г.

Процесът на остаряване в област Пазарджик се проявява както в селата, така и в градовете, като в селата средната възраст на населението е с 0.9 години по-висока в сравнение с тази в градовете. В селата средната възраст на населението е 44.5 години, а в градовете - 43.6 години.

Тенденцията на остаряване на населението води до промени и в неговата основна възрастова структура - под, във и над трудоспособна възраст. Влияние върху съвкупностите на населението във и над трудоспособна възраст оказват както остаряването на населението, така и законодателните промени<sup>2</sup> при определянето на възрастовите граници при пенсиониране. За 2020 г. тези граници за населението в



трудоспособна възраст са до навършването на 61 години и 6 месеца за жените и 64 години и 3 месеца за мъжете.

**Населението в трудоспособна възраст към 31.12.2020 г. е 149 460 души** или 59.5% от населението за област Пазарджик, като мъжете са 79 513, а жените - 69 947. Броят на трудоспособното население намалява с 1 047 души, или с 0.7% през 2020 г. спрямо предходната година. Към края на 2020 г. в над трудоспособна възраст са 61 222 души, или 24.3, а под трудоспособна възраст - 40 618 души, или 16.2% от населението на областта.

Възпроизводството на трудоспособното население се характеризира чрез коефициента на демографско заместване, който показва съотношението между броя на влизащите в трудоспособна възраст (15 - 19 години) и броя на излизащите от трудоспособна възраст (60 - 64 години). Към 31.12.2020 г. за област Пазарджик това съотношение е 66. Най-висока е стойността на коефициента в областите Сливен - 90, София (столица) - 79 лица, и Варна - 78. Най-нисък е този показател в областите Смолян - 41, Кърджали - 48, и Перник, където 100 лица, излизащи от трудоспособна възраст, се заместват от 50 лица, влизащи в трудоспособна възраст.

Основните фактори, които влияят върху измененията в броя и структурите на населението, са демографските процеси - раждаемост, смъртност и миграция.

### **Раждаемост**

През 2020 г. в област Пазарджик са се родили 2 131 деца. От тях 2 123 живородени и 8 мъртвородени. В сравнение с предходната година живородените деца са 187 по-малко, а мъртвородените са с 5 по-малко. С най-висока раждаемост са общините Велинград /10.9 ‰/, Ракитово /10,6 ‰/ и Септември /10.3 ‰/, а с най-ниска - Брацигово /6,6 ‰/ и Батак /6.6‰/. Раждаемостта в градовете на Пазарджишка област е обичайно по-висока от тази в селата.

Статистическите данни ясно показват трайно и постепенно увеличаване на възрастта, в която жените както в цялата страна, така и в област Пазарджик раждат първото си дете.

През последните няколко години намалява броят на извършените аборти в лечебните заведения от областта и като цяло в страната. През 2019 г. обаче са регистрирани 1393 случая - с 60 броя повече от предходната година. До 2018 г. обаче се запазва тенденцията от последните години за плавно и постоянно намаляване на абортите, като през отчетната 2020 г. в сравнение с предходната има намаляване на извършените аборти с 218 броя.

### **Смъртност**

През 2020 г. в област Пазарджик са починали 4807 човека, като сравнение с предходната година броят на починалите е със 791 повече /4016 бр. през 2019 г./. За сравнение нарастването на починалите през 2019 г. спрямо 2018 г. е със 162 броя. Коефициентът на обща смъртност за областта е 19,1‰ и е значително по-висок в сравнение с предходната 2019 г. /15.8‰/. За 2018 г. се регистрира прекъсване в като цяло плавната и устойчива тенденция на нарастване на смъртността на населението от областта, но това се променя през 2019 година, когато отново се регистрира нарастване на смъртността.

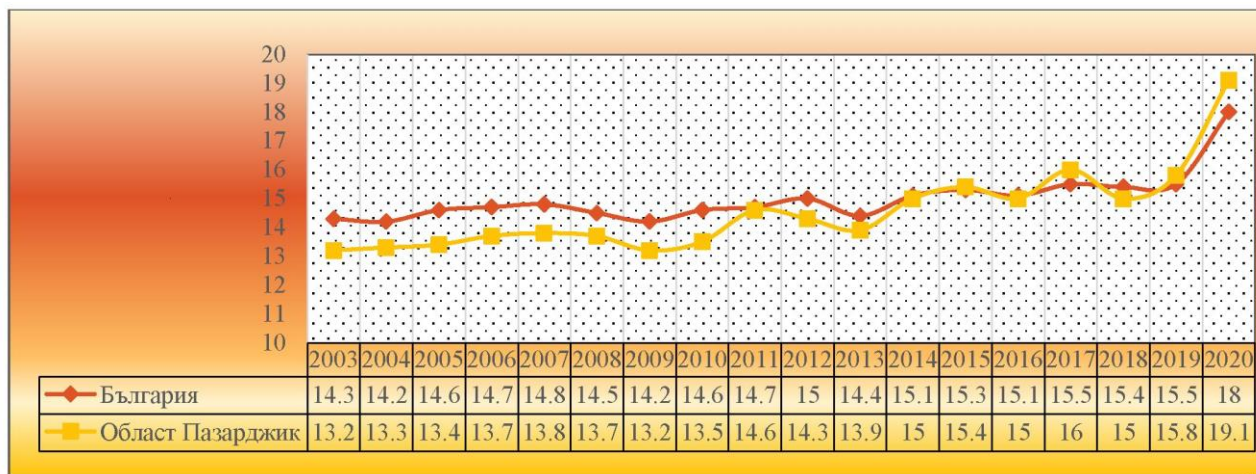
Причините за високата смъртност през последната година както за страната, така и за областта имат комплексен характер и са свързани както с разпространението на Covid-19, така и с някои допълнителни фактори с негативно влияние, като: възрастовата структура на населението и заболяемост от тежки хронични болести, състоянието на здравната система и начина на управление на кризата. Предизвикателството Covid-19 постави на изпитание цялата здравна система на

страната, поради факта, че пандемичната обстановка беше извънредна, много динамична, изискваща бързи и адекватни дейности.

Тенденцията в последните години за цялата страна е значително по-ниска смъртност в градовете отколкото в селата. Показателни са данните от таблицата за последните три години - 2018 г., 2019 г. и 2020 г. както за страната, така и за областта. За област Пазарджик смъртността в градовете е също по-ниска /18.1%/ от тази в селата /20.7%/. Коефициентът на обща смъртност за областта /19.1%/ е по-висок от този за страната през 2020 г. /18.0%/.

За страната през последните години коефициентът на обща смъртност при мъжете е по-висок от този при жените. Смъртността при мъжете в област Пазарджик също е по-висока от тази при жените видно от посочените стойности в таблицата.

През последните няколко години се запазва структурата на причините за смърт. Основна причина за смърт както и през предходните години, традиционно и през 2020 г. са болестите на органите на кръвообращението. Те съставляват 68,34 % от всички умирания. В по-голямата си част този процент се формира от умиранията следствие на мозъчно-съдови болести и исхемична болест на сърцето. Втората по относителен дял причина за смърт и през 2020 г. са злокачествените новообразувания. Те са причина за 12,25 % от всички умирания. Третата по ред причина за смъртност за 2020 г. са групата заболявания с кодове за специални цели (U00-U85) - нови заболявания с несигурна етиология или спешна употреба (временни кодове), към които спада смъртността от ковид. Делът на това заболяване като причина за смърт за област Пазарджик е 6,43 %, като общо за страната най-голям брой смъртни случаи от ковид се регистрира при лица над 60-годишна възраст с придружаващи заболявания. Следват болести на ендокринната система, разстройства на храненето и на обмяната на веществата - 3,10 % и болестите на храносмилателната система - 2,37 % и болестите на дихателната система с 2,31 %.



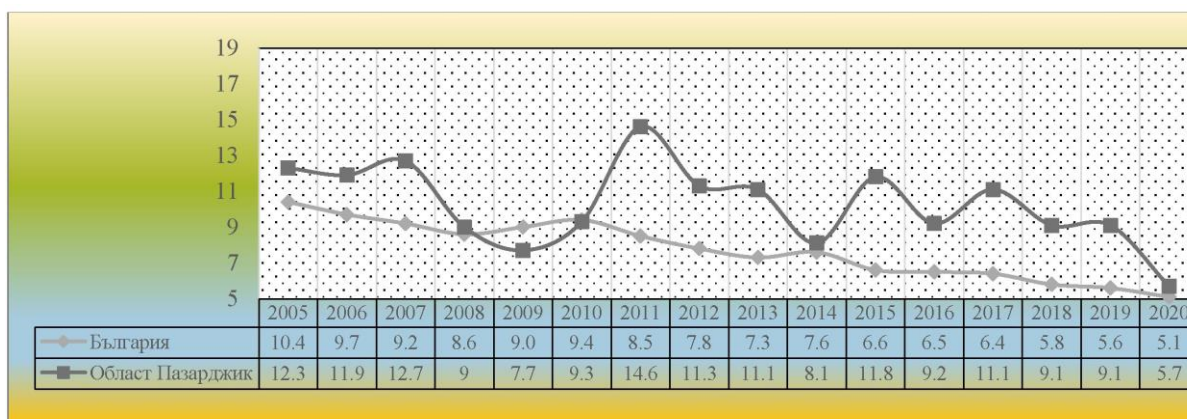
Фигура № IV.1.1-3. Коефициент на обща смъртност по години в област Пазарджик и страната (на 1000 души от населението) в %



Фигура № IV.1.1-4. Смъртност по причини в област Пазарджик за 2020 г.

### Детска смъртност

През 2020 г. в област Пазарджик са починали 12 деца до едногодишна възраст. Това формира детска смъртност - 5.7 на хиляда живородени. През 2018 г. и 2019 г. детската смъртност се е задържала на 9.1 ‰ - 21 починали деца до 1 година/. През 2017 г. детската смъртност в областта е била 11.1 на хиляда живородени /починали са 26 деца до 1 година/. Средната детска смъртност за страната постепенно намалява, като през 2020 г. е 5.1 на хиляда живородени /починали са общо 301 бр. деца до 1 г./. Както се вижда от графиката детската смъртност в област Пазарджик традиционно е по-висока от средната за страната.



Фигура № IV.1.1-5. Коефициент на детска смъртност в област Пазарджик и страната (на 1000 живородени деца)

### Вътрешна и външна миграция на населението

През 2020 г. в преселванията между населените места в страната са участвали 197 242 лица. Най-голям брой от преселващите се в страната са избрали за ново

местоживеене област Пловдив - 21 320. Областите с най-големи относителни дялове в миграционния поток към област Пловдив са София (столица) - 7.7%, Пазарджик - 4.0% и Смолян - 3.7%.

През 2020 г. в преселванията между населените места в област Пазарджик участват 2 248 души, или това е вътрешнообластната миграция.

През 2020 г. 70 души са заявили промяна на своя настоящ адрес от област Пазарджик в чужбина.

Лицата, които са сменили местоживеенето си от чужбина в България, или потокът на имигрантите включва български граждани, завърнали се в страната, както и граждани на други държави, получили разрешение за постоянно пребиваване в страната. През 2020 г. 714 лица са заявили промяна на своето обичайно местоживеене от чужбина в област Пазарджик.

### **Естествен и механичен прираст на населението**

Броят и структурите на населението се определят от размерите и интензивността на неговото естествено и механично (миграционно) движение. Разликата между живородените и умрелите представлява естественият прираст на населението. **През 2020 г. в резултат на отрицателния естествен прираст населението на област Пазарджик е намаляло с 2 684 души.**

Намалението на населението, измерено чрез коефициента на естествения прираст<sup>1</sup> в област Пазарджик е минус 10.7%. Коефициентът на естествен прираст в градовете е минус 10.0%, а в селата - минус 11.7%.

**През 2020 г. всички области в страната имат отрицателен естествен прираст.**

С най-малки по стойности коефициенти на отрицателен естествен прираст са областите София (столица) (-3.5%) и Варна (-5.7%).

С най-голямо намаление на населението вследствие на високия отрицателен естествен прираст е област Видин - минус 21.9%, следвана от областите Монтана - минус 18.2%, и Габрово - минус 18.1%. В двадесет и една области населението намалява с над 10 на 1 000 души през 2020 година.

**Всички общини в област Пазарджик също са с отрицателен естествен прираст**, като с най-малки по стойности коефициенти на отрицателен естествен прираст са общините Ракитово (- 5.0%), Велинград (-6.6%) и Сърница (-7.7%).

С най-голямо намаление на населението вследствие на високия отрицателен естествен прираст е община Белово - минус 20.2%, следвана от общините Стрелча (-18.3%) и Батак (-17.9%).

Съществено влияние върху броя и структурите на населението оказва и механичният прираст (нетното салдо от външната миграция), който през 2020 г за област Пазарджик е положителен – плюс 1 208 души. Той се формира като разлика между броя на заселилите се и изселилите се от областта

През 2020 г. двадесет и четири области имат положителен механичен прираст. Най-голям механичен прираст има в областите София (63.0%), Перник (26.6%), Кърджали (23.2%). С намаление на населението в резултат на отрицателния механичен прираст са областите София (столица) (-11.9%), Сливен (-2.2%), Смолян (-1.7%) и Велико Търново (-0.1%).

За област Пазарджик този показател също положителен - плюс 4.8 %.

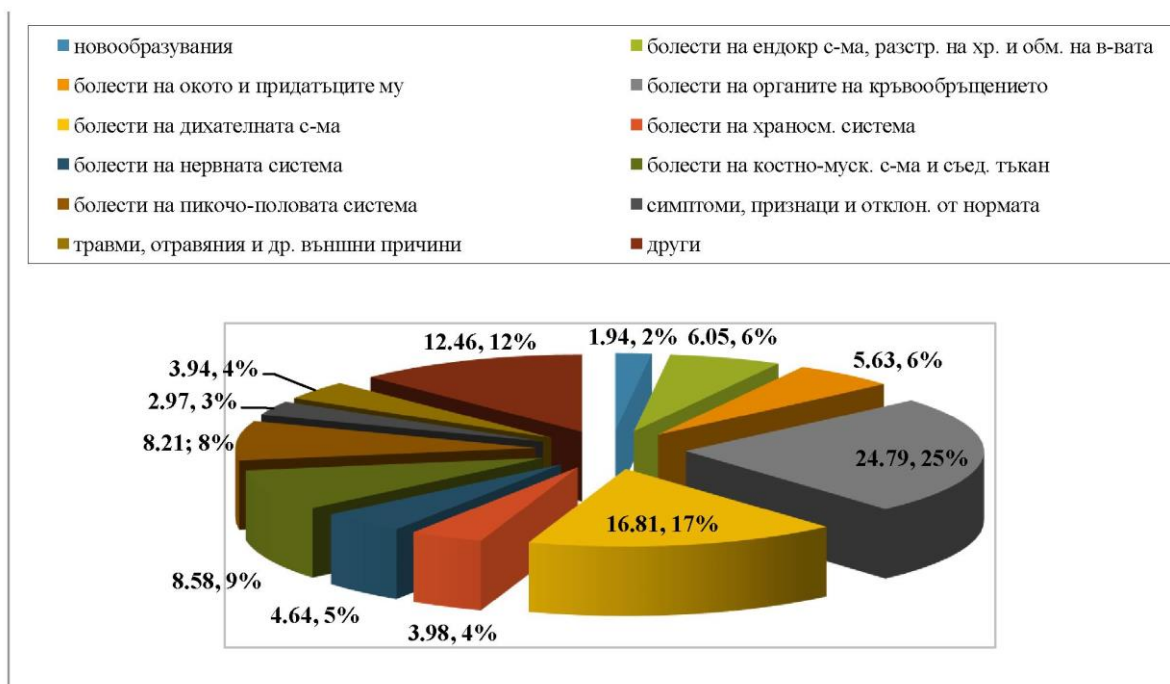
През 2020 г. заселилите се в област Пазарджик са с 1 918 повече в сравнение с 2019 година. Заселилите се в област Пазарджик през 2020 г. са 5 596 души, като от тях 47.6% (2 663) са мъже и 52.4% (2 933) са жени.

През 2020 г. от общините в областта четири имат отрицателен механичен прираст - общините Батак, Сърница, Пазарджик и Пещера. Останалите осем общини са с положителен механичен прираст.

### Здравно състояние на населението

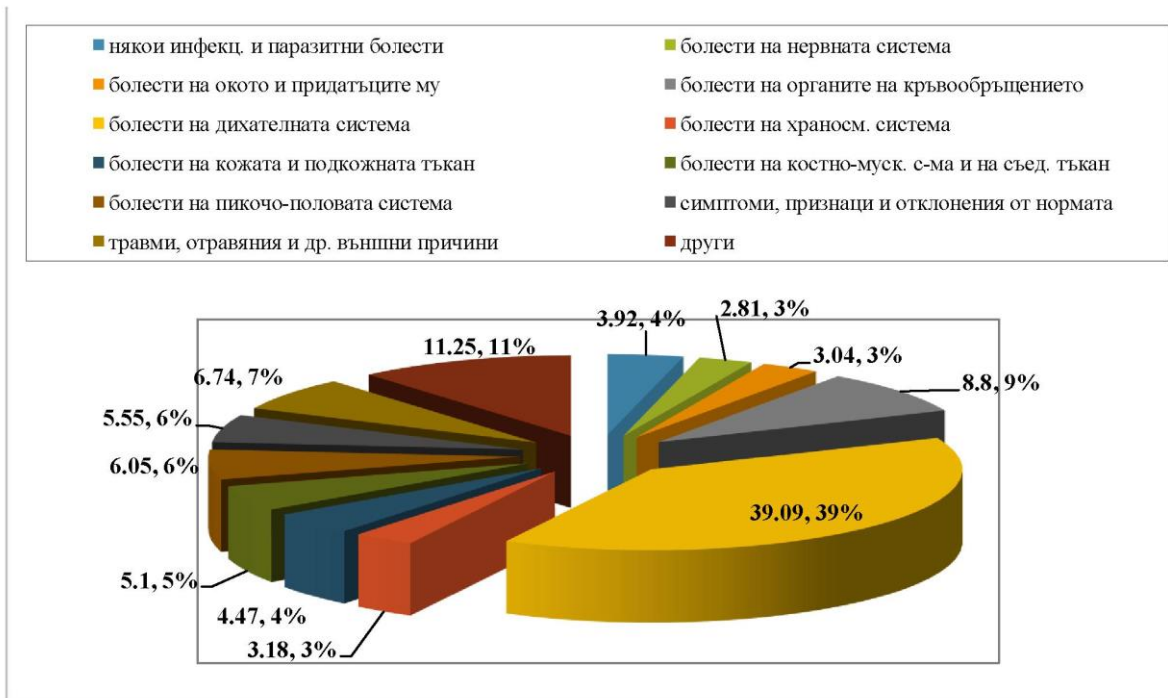
През 2020 г. в лечебните заведения за извънболнична помощ в област Пазарджик са регистрирани 780 798 случая на заболявания, 104 509 от които новооткрити. От общо регистрираните заболявания 123 447 са на деца до 17 г., 35 393 от които новооткрити. Болестността на населението в област Пазарджик през 2020 г. е 3 107 на хиляда души, а заболяемостта 416 на хиляда. Основен дял в показателя болестност на населението заемат болестите на органите на кръвообръщението, които формират 25 % от общо регистрираните заболявания, следват болестите на дихателната система, които формират 17 % от общо регистрираните заболявания, на костно-мускулната система и на съединителната тъкан, които формират 9 % от общо регистрираните заболявания болестите и на пикочо-половата система - 8 %. Болестите на дихателната система формират 39 % относителен дял от заболяемостта на населението, болестите на органите на кръвообращението формират 9 % относителен дял от заболяемостта на населението, но смъртността от тези заболявания е много висока, болестите на пикочо-половата система формират 6 % относителен дял от заболяемостта на населението, а травмите, отравянията и някои други последици от въздействието на външни причини - 7 %.

При децата до 17-годишна възраст най-често поставяната диагноза като болестност през 2020 г. отново е от класа на болестите на дихателната система - 52 %. Следват някои инфекциозни и паразитни болести - 9 %, симптоми, признаци и отклонения от нормата - 7 %, болести на кожата и подкожната тъкан - 7 %. При заболяемостта на децата най-често поставяната диагноза е от класа на болестите на дихателната система - 66 %.



Фигура № IV.1.1-6. Обща болестност на населението на област Пазарджик през 2020 г.





Заболяванията с кодове за специални цели (U00-U85) – нови заболявания с несигурна етиология или спешна употреба (временни кодове), към които спада заболяемостта от Covid-19 за 2020 г. е **3.94%**, който е включен в „други“ заболявания – общо 11,25%.

Фигура № IV.1.1-7. Обща заболеваемост на населението на област Пазарджик през 2020 г.

## Заклучение

### Демографска ситуация в област Пазарджик през 2020 година:

- Продължава процесът на намаляване и застаряване на населението;
- Намалява броят на живородените деца и коефициентът на обща раждаемост;
- Нараства броят на умрелите лица и коефициентът на обща смъртност;
- Намалява броят на сключените граждански бракове и броят на бракоразводите;

При реализация на проектното решение за изграждане на западен обход на гр. Пазарджик се очаква да има и положителен ефект, свързан с повишаване на безопасността при автомобилното движение и извеждане на транзитния трафик извън централната част на гр. Пазарджик.

## Здравен риск

### По време на строителство

#### Въздействие върху работещите на строителните площадки

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

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

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

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

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

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

- *Вредни токсикохимични фактори* - Основните замърсители, които ще се отделят в околната среда, са CO, NOx, SO<sub>2</sub>, въглеродороди, прах, бензинови пари, асфалтови пари. Тези емисии са неорганизиранни и ще зависят от броя и вида на използваните при строителството машини, режима им на работа.

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

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

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

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

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

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

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

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

### **По време на строителство**

По време на строителството на пътя, акустичната среда ще бъде влошена на работните площадки. Параметрите на акустичната среда ще бъдат променени в най-близко разположените до трасето вилни сгради и жилищни зони на гр. Пазарджик и с. Главиница (гр. Пазарджик км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница)).

Промяната в акустичната среда може да се минимизира чрез добра работна организация – строго определени маршрути на движение на пътно-строителната техника, лимитиране на работата на празен ход, работа само през деня и др. Граничната стойност за шум за жилищни територии, за дневен период, се достига на около 200 м от строителната техника.

Жилищните зони на гр. Пазарджик отстоят на разстояния между 30 м и 150 м от пътното трасе, а за с. Главиница от 80 м и 180 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 90 dBA, са от 72 dBA до 56 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 17 dBA.

Застроените терени във вилна зона Пазарджик отстоят на разстояния между 14 м и 60 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие.

*Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и със средна степен на въздействие за жилищните зони в близост и до строителната площадка и висока степен на въздействие за вилната зона.*

**Въздействията върху човешкото здраве за периода на строителството могат да се определят като незначителни до умерени.**

Замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на проекта. Въздействието ще е слабо изразено, локално, в рамките на терените, в които се извършват строителните дейности, временно и обратимо.

### **По време на експлоатация**

При оценката на очакваното шумово въздействие, за жилищни територии определящ е нощният период, с по-строгото изискване (по-ниска гранична стойност за ниво на шум), а за промишлени територии (с една гранична стойност за цялото денонощие).

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на гр. Пазарджик (отстояние от пътното трасе между 30 м и 150), са в граници: ден – от 66.0 dBA до 59.0 dBA; нощ - от 57.0 dBA до 51.0 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 6 dBA и за нощен период до 7 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на с. Главиница (отстояние от пътното трасе между 80 м и 180 м), са в граници: ден – от 62.0 dBA до 58.0 dBA; нощ - от 53.5 dBA до 49.5 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до застроената вилна зона Пазарджик, отстоящи от трасето на разстояния от 14 м до 60 м, са без съществена промяна поради



непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие. Превишенията на граничната стойност за дневен и нощен период са значителни.

Във връзка с намаляване на шумовото въздействие върху близките обекти на въздействие във вилната зона и жилищните територии на гр. Пазарджик и с. Главиница е необходимо да се изготвят самостоятелни проекти на шумозащитни съоръжения за обектите на въздействие (гр. Пазарджик км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница)), по индивидуален проект и да се изградят шумозащитни съоръжения/екрани. В участъка от км 125+560 до км 126+100 е разположен и център за настаняване от семеен тип за деца без увреждания (км 125+880), за който шумозащитното съоръжение ще ограничи шумовото въздействие. *Независимо от това след въвеждане в експлоатация на обекта е необходимо да се извършат контролни измервания на шума при най-близко разположените вилни и жилищни сгради и на база на резултатите от измерванията да се изпълнят допълнителни шумозащитни мероприятия, при необходимост.*

Детски градини, училища и здравни заведения разположени в застроената жилищна територия на гр. Пазарджик, отстоящи на над 150 м източно от обхода, не са обект на шумово въздействие от страна на транспортния поток, поради голямото отстояние и екраниращия ефект на съществуващото жилищно застрояване.

За промишлените зони на гр. Пазарджик, в близост до обхода, не се очаква превишение на граничната стойност 70 dBA, за трите периода от денонощието, предвид определеното  $L^{25}_{eq}$  67.5 dBA.

*По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, необратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и със средна степен на въздействие за жилищна и вилна зона след реализация на препоръчаните необходими шумозащитни съоръжения.*

Въздействията върху човешкото здраве за периода на експлоатация могат да се определят като незначителни до умерени след реализация на шумозащитни съоръжения.

#### Кумулативения ефект при експлоатация

Резултатите от оценка на шумовото въздействие за Западен обход на град Пазарджик в т. IV.1.10, по отношение на очакваните нива на шум, показват превишение на граничните стойности на нивата на шума регламентирани в Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, за жилищната зона при км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница). Включването на автомобилно движение от вътрешните улици на жилищните зони на жк Запад и Главиница, създава условия за кумулативно въздействие. Очаквания кумулативен ефект от трафика по обходния път и привлечено движение от вътрешните улици ще е незначителен.

Кумулативно въздействие в местата, в които са проектирани двете пътни кръстовища с обхода на гр. Пазарджик при км 124+900 (път II-37) и при км 127+030 (път I-8), няма да има.

Не се очаква промяна на акустичната среда в района на обектите подлежащи на здравна защита – жилищна територия отстояща съответно на 300 и 700 м от ново проектираните пътни кръстовища на II-37 при км 124+900 и на път I-8 при км 127+030.

Работата на двигателите на МПС, преминаващи по обхода, ще доведе до нива на  $FPCH_{10}$  и  $NO_2$  които са далеч под постановените норми извън очертаванията на пътя, и представляват нищожни части от СГН. Над жилищните територии на изток от обхода реализацията на ИП ще допринесе към замърсяването на въздуха в незначителна степен. На практика трафикът, който ще преминава по новоизградения път, не е нов, а

съществуващ през градската територия, като изграждането на тази пътна инфраструктура ще облекчи както движението в града, така и ще подобри качеството на въздуха на територията на град Пазарджик, тъй като автомобилния поток и съответно емисиите на замърсителите ще бъдат разсеяни.

Резултатите от моделирането на разпространението на замърсителите, емитирани при реализация на обхода на гр. Пазарджик, показват, че няма да има замърсяване над съответните норми на територията на цялата изследвана област. Кумулативните ефекти ще са по-ясно изразени основно в района на кръстовищата на новия обход на гр. Пазарджик, път I-8 и път III-3704, но под съответните норми извън пътната инфраструктура. Поради отдалечеността на тези кръстовища от жилищните райони и сгради може да се каже, че качеството на въздуха по отношение на азотни оксиди и фини прахови частици няма да бъде нарушено в резултат на реализацията на ИП с отчитане на кумулативен ефект.

*Инвестиционното предложение няма връзка и кумулиране с други ИП в обхвата на новопроектирания Западен обход на град Пазарджик.*

В края на трасето Инвестиционното предложение засяга пояс III на санитарно-охранителни зони определени със Заповед № СОЗ – М – 394/03.06.2021 г. за вододобивно съоръжение ТК1а на ПС „Гарата“ за питейно-битово водоснабдяване в Индустриална зона на гр. Пазарджик, община Пазарджик, област Пазарджик, с оператор „Водоснабдяване и канализационни услуги“ ЕООД – Пазарджик. Видно от фигура № III.8-1 пресичането на трасето и пояс III от СОЗ се извършва след пресичане на жп линията до края на пътния участък ориентировъчно от км 128+100 до км 128+900. Заустването на дъждовните води от трасето е предвидено да се извършва чрез два броя каломаслоуловители, след което водите се заустват в ОК „Чакъша“.

*Не се очаква негативно въздействие върху състоянието на подземните водни тела, попадащи в обхвата на ИП.*

При реализация на Западен обход на град Пазарджик се очаква да има и положителен ефект, свързан с повишаване на безопасността при автомобилното движение и извеждане на транзитния трафик по път II-37 извън централната част на гр. Пазарджик.

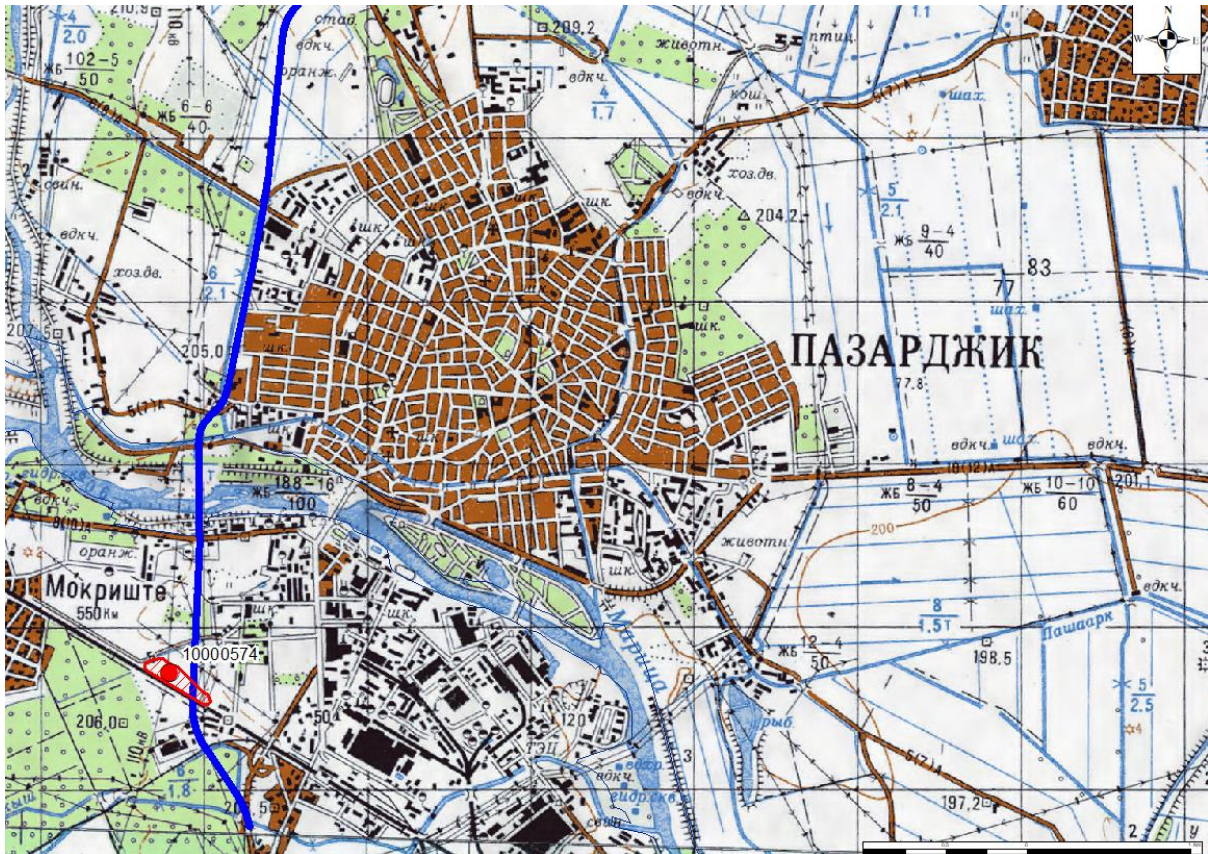
По отношение на физичните, така и химичните вредности, свързани със строителството на Западен обход на град Пазарджик не съществува съществен здравен риск както по време на строителството, така и по време на експлоатацията (след реализация на препоръчаните шумозащитни съоръжения).

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

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

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

Трасето на Западен обход на град Пазарджик преминава през територията на една недвижима археологическа културна ценност. Това е археологически обект с АКБ № 10000574 и е определен като селище от късната желязна епоха и Средновековието. Разположен е на площ около 40 дка, на 2.9 км югозападно от центъра на гр. Пазарджик. GPS координатите в централната точка на обекта са 42.17501528 и 24.30901889.



Местоположение на археологически обект с АКБ № 10000574

Трябва да се има предвид, че в околностите на гр. Пазарджик не са провеждани целенасочени археологически проучвания и освен този вече известен обект е възможно да бъдат застрашени и други неизвестни до момента. По тази причина трябва да се проведе проучване от археолози по трасето на Обходния път. Изискването за такова проучване произтича от разпоредбите на чл. 161 от Закона за културното наследство.

#### **IV.1.4. Въздействие върху въздуха и климата**

##### Въздействие по време на строителство

В този период ще се извършват различни по вид дейности, в резултат на което емисиите ще бъдат само неорганизираны, както следва:

- изкопни работи за отнемане на хумуса при новото трасе; - изкопни работи (земни маси) за подготовка основата при преминаване на платното по ново трасе;
- изкопни работи за подготовка на фундаментите на пътните съоръжения; - насипни работи (пътна основа от натрошен камък) за оформяне леглото на платното;
- товарене и транспорт на излишните материали до депо; - разтоварване на излишните материали;
- товарене и разтоварване на инертни материали върху временни площадки/депа
- обратно засипване с чакъл и филц при полагане на основата на пътя; - влагане, разстилане и уплътняване на инертните материали на пътя;
- изкопни работи за реконструкция/изместване на съпътстваща инфраструктура собственост на други ведомства.

Основните емисии при транспорт на инертните материали ще бъдат разпределени по съществуващата пътна мрежа в района на строителните работи.

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

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

Количествата на замърсителите, генерирани при изгарянето на горива е ДВГ на строителната техника могат да се оценят чрез използване на емисионни фактори според „Актуализирана единна методика за инвентаризация на емисиите на вредни вещества във въздуха, утвърдена със Заповед № РД-165/20.02.2013г. на МОСВ; SNAP CODE 80800“, представени в таблица № IV.1.4-1.

Таблица № IV.1.4-1. Емисионни фактори за дизелови ДВГ на извън пътна техника

Замърсител	NOx	NMVOС	CH <sub>4</sub>	CO	NH <sub>3</sub>	N <sub>2</sub> O	PM
Емисионни фактори за извън пътна техника с ДВГ, ползващи дизелово гориво, g/kg гориво	48.8	7.08	0.17	15.8	0.007	1.3	5.73

Замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на проекта. Въздействието ще е слабо изразено, локално, в рамките на терените, в които се извършват строителните дейности, временно и обратимо.

Въздействие по време на експлоатация:

**Емисии при експлоатацията на „Западен обход на град Пазарджик от км 123+360 (кръгово кръстовище на съществуващия път II-37) до км 128+900 на съществуващия път II-37“**

Целта на проекта е да се изгради **западен обход на град Пазарджик**, чрез реализиране на ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик с дължина от около 5637 м. Структурата на движението е представена в таблицата по-долу, като разпределение на МПС по видове. Данните за автомобилния поток са основани на данни от представената средно-деноношна интензивност на автомобилното движение в МПС/24 часа и Прогноза на трафика по западния обход на Пазарджик за 2045 г. Прогнозната интензивност на движението по отсечките на обхода в двете посоки за 2045 г., с различните категории ППС са дадени в следващата таблица, като за оценката на емисиите, леките автомобили са разпределени по категории според горивото (бензин и дизел), както и според обема на двигателя по статистическа оценка.

Таблица № IV.1.4-2. Прогнозно денонощно натоварване 2045 година, Западен обход гр. Пазарджик						
леки	автобуси	леко товарни	средно товарни	тежко товарни	тежко товарни с ремаркета	общо
7862	131	917	394	393	3407	13104

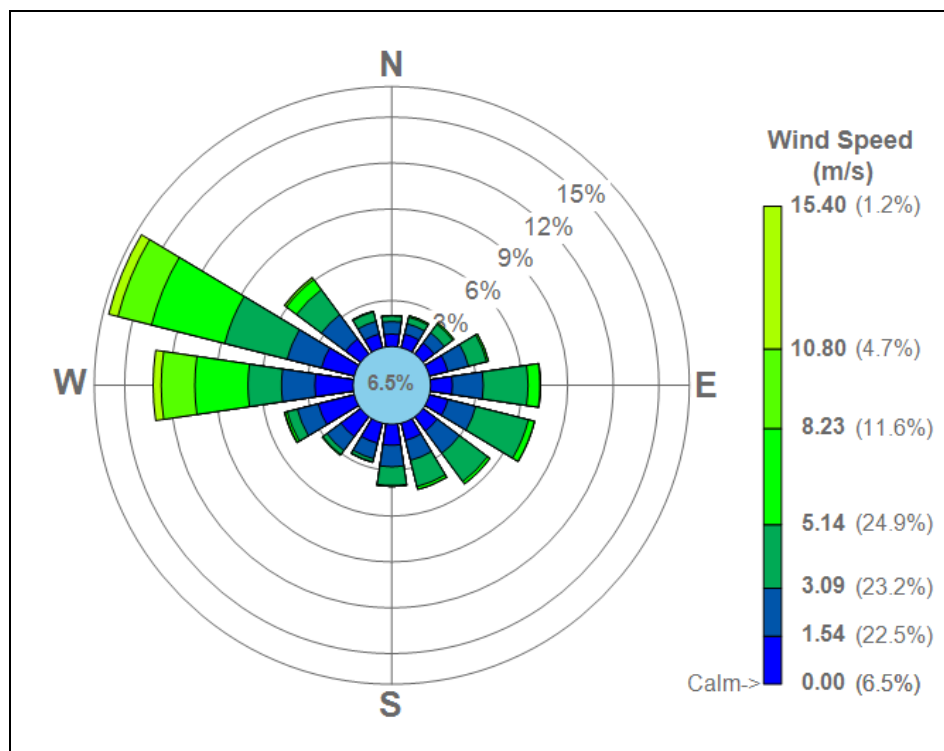
Емисиите на ФПЧ<sub>10</sub>, Азотни оксиди, както и емисии на останалите замърсители, които ще се генерират при реализацията на ИП, са изчислени според „Актуализирана единна методика за инвентаризация на емисиите на вредни вещества във въздуха“, утвърдена със Заповед № РД-165/20.02.2013 г. на МОСВ; SNAP CODE 80800, произведени след 2000 г., пресметнати са представени в таблица № IV.1.4-3.

Таблица № IV.1.4-3. Емисии за 2045 година от движението по Западен обход на гр. Пазарджик

Тип замърсител	Емисия [g/s]
Азотни оксиди (NO <sub>x</sub> )	1.70E-04
ЛОС (НМЛОС)	5.59E-05
Метан (CH <sub>4</sub> )	3.49E-06
Въглероден оксид	4.53E-04
Въглероден диоксид	6.29E-02
Двуазотен оксид (N <sub>2</sub> O)	5.80E-06
Кадмий (Cd)	2.00E-10
ПАВ (РАН)	1.11E-09
Диоксини и фурани	2.94E-15
Амоняк	4.96E-06
Частици (сажди) PM <sub>10</sub>	8.72E-06

➤ **Данни за скоростта и честотата на вятъра, използвани при моделирането**

При извършеното моделиране са използвани почасови метеорологични данни от най-близката метеорологична станция, LBPД 15625 за 2017 година, под формата на почасови метеорологични файлове (профилиращ и приземен), подготвени за работа с AERMOD от Trinity Consultants Ltd.



Фигура № IV.1.4-1. Роза на ветровете – станция LBPД 15625 за 2017 година

Данни за розата на ветровете и съответните скорости по посока от хидрометеорологична станция Пазарджик, „Климатичен справочник на Р. България“, том 4 „Вятър“ са представени в следващата таблица.

Таблица № IV.1.4-4. Средна скорост на вятъра в m/s по месеци и посока (Пазарджик)

пос ока	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год.
N	2.1	1.7	2.9	2.3	1.9	2	1.8	1.8	1.9	1.5	1.5	1.5	1.9
NE	1.2	1.3	1.6	1.5	1.4	1.4	1.3	1.3	1.3	1.2	1.2	1.3	1.3



<b>E</b>	1.3	1.8	1.9	1.8	2.3	1.6	1.6	1.7	2	1.4	1.4	1.4	1.7
<b>SE</b>	1.4	1.8	2.2	2	1.6	1.6	1.5	1.6	1.5	1.6	1.4	1.3	1.6
<b>S</b>	1.7	2	2.5	2.7	2.3	1.9	1.9	1.6	1.9	2.3	1.7	2.1	2.1
<b>SW</b>	1.4	1.9	2.7	3	1.6	2	2.1	2.6	1.7	2	1.4	1.6	2.0
<b>W</b>	2.1	2.7	3	3.2	1.8	2.5	2.9	2.5	1.5	1.9	1.7	2.1	2.3
<b>NW</b>	2.2	2.6	2.7	2.6	2.3	2.3	2.4	2.5	2.2	1.9	2	2	2.3

Таблица № IV.1.4-5. Честота на вятъра по посока и тихо време в % (Пазарджик)

Посоки	Год.
<b>N</b>	6.3
<b>NE</b>	42.6
<b>E</b>	2.7
<b>SE</b>	7.3
<b>S</b>	0.5
<b>SW</b>	2.3
<b>W</b>	1
<b>NW</b>	37.3
<b>Тихо</b>	20.5

Вятърът в Пазарджик е с преобладаващо направление от североизток, NE (42.6%), със скорост 1.3 m/s. Следващият по честота е северозападния вятър, със скорост 2.3 m/s. „Тихото” време в района през годината е 20.5%. От метеорологична станция Пазарджик, обаче са налични данни само от статистически справочник (станцията не докладва данни към днешна дата), поради което са използвани тези от LBPD 15625.

➤ **Математично моделиране на разпространението на азотни оксиди и фини прахови частици, емитирани от транспортните средства по западен обход на град Пазарджик**

Избрана е област на изследване с размери 10 000 на 10 000 m по направлението юг-север и запад-изток. UTM-координатите на центъра на областта са 278166 m E и 4674480 m N (зона 35). Обхванати са цялата територия на гр. Пазарджик, селата Главиница, Мирянци, Синитово, Мокрище, Драгор, Ивайло и Алеко Константиново.

Дефинирана е мрежа от 441 рецептори - точки от областта, в които се изчисляват стойностите на концентрациите. Разстоянието между отделните рецептори е 500 m по направлението юг-север и запад-изток. В допълнение са дефинирани осем специални рецептори от типа sensitive, чиито координати са представени в следващата таблица и са предназначени за оценяване на въздействието на ИП върху КАВ в чувствителните зони и обекти за здравна защита.

Таблица № IV.1.4-6. Координати и надморска височина на дискретните рецептори. чувствителни зони и защитени обекти

№	Наименование	UTM координати		Надморска височина, m
		X, m	Y, m	
1	Спортно училище „Георги Бенковски“	278919	4675347	211.28
2	Детска градина „Валентина Терешкова“	278340	4674787	212.69
3	Дневен център за деца с увреждания (ДЦДУ) „Вяра, Надежда, Любов“	278413	4674823	212.78
4	ОУ „Любен Каравелов“	278520	4674625	210.19

№	Наименование	UTM координати		Надморска височина, m
		X, m	Y, m	
5	Център за настаняване от семеен тип за деца без увреждания гр. Пазарджик;	278212	4674617	210.51
6	Дневен център за пълнолетни лица с увреждания	278529	4674309	207.24
7	Професионална гимназия по селско стопанство „Царица Йоанна“	278293	4673006	208.48
8	Болница „Здраве“	278980	4674427	210.8

### Математичен модел и софтуер

Най пълна картина за въздействието на реализацията на ИП върху КАВ може да се получи, ако се използва детайлна информация относно метеорологичните условия. Затова за математично моделиране на разпространението на замърсителите в приземния слой на атмосферата е използван препоръчаният от МОСВ и широко прилаган в световната практика софтуерен продукт AERMOD на Американската агенция за опазване на околната среда EPA. Този модел изчислява концентрациите на замърсителите за всеки час от годината, отчитайки изменението на метеорологичната обстановка. На тази база след това се изчисляват осреднени стойности на концентрациите за по-дълги периоди. *Използвана е актуална към 2022 година версия на софтуера.*

Системата от модели на EPA включва три основни модела:

AERMOD/ISC (Industrial Source Complex) – предпочитан и препоръчван дисперсионен модел на EPA;

AERMAP – предпроцесорен модел за обработка на географски височинни данни;

AERMET – за подготовка и обработка на необходимите метеорологични данни;

BPIP (Building Profile Input Program) - допълнително приложен за отчитане на влиянието на включените сгради.

AERMOD представлява Гаусов модел за оценка на разсейването замърсители, емитирани от комплексни източници, за краткосрочни и дългосрочни периоди, включително многогодишни периоди. Крайните резултати се представят във вид на стойности на концентрацията на замърсителя, изчислени в точките на мрежа от предварително избрани рецептори или чрез изчисляване на отлаганията (сухи, мокри или общо сухи и мокри).

*За изчислителните процедури са използвани множество модификации на Гаусовата формула, включително с отчитане на релефа на терена (равнинен и пресечен) и обтичането на прилежащите към източника сгради.*

Осредняването на резултатите (стойностите на концентрациите) може да се осъществява за различни периоди от време, в това число за 1, 2, 3, 6, 8, 12 и 24 часа. Дълговременните осреднявания могат да се изчисляват месечно, годишно и за целия изследван период (включително няколко години).

Източниците могат да се дефинира като:

- точкови;
- открита площ с неправилен периметър (полигонален);
- площ с форма на кръг или правоъгълник;
- тип рудник (Open pit);
- открит пламък;
- линеен източник.

За описание на замърсяването на въздуха от транспорт е разработен специален тип източник – Roadway, достъпен в професионалния пакет.

Броят на едновременно изследваните източници от всички типове е практически неограничен и зависи от възможностите на използваната компютърна система.

Продуктът предлага възможност за отчитане на променливи във времето емисии (чрез въвеждане на система от коефициенти):

- по часове в денонощието;
- по дни от седмицата;
- за всеки месец от годината;
- по сезони (пролет, лято, есен, зима);
- годишното натоварване на източника (ако изследвания период е по-дълъг от една година).

Карта на изследваната област е представена на фигурата по-долу.



*Фигура № IV.1.4-2.* Карта на изследваната област, 10 x 10 km

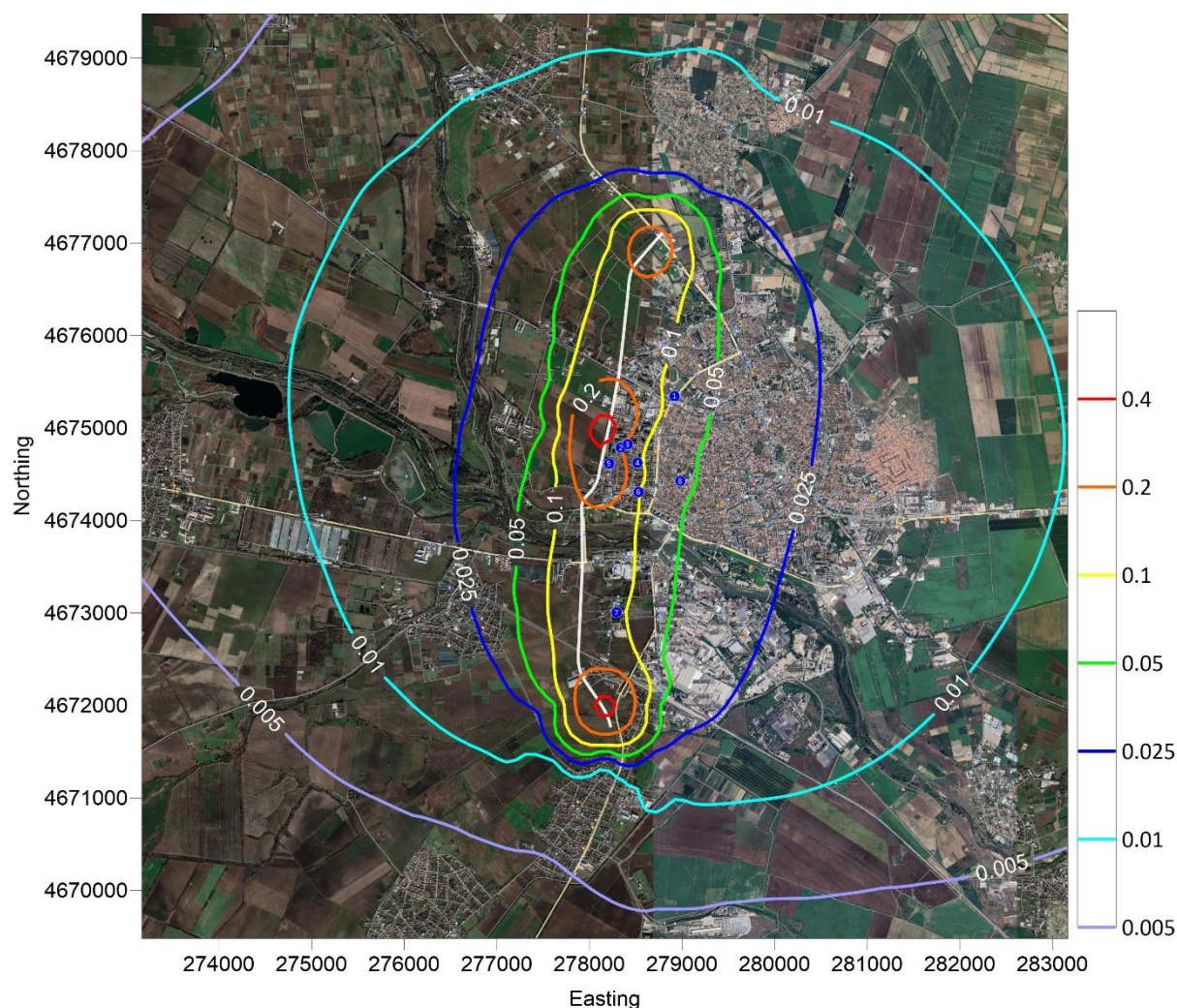
#### **Разпределение на стойностите на средногодишната концентрация на ФПЧ<sub>10</sub>, в приземния слой на атмосферата в изследваната област**

Моделирането е реализирано за етапа на експлоатация на обходния път на гр. Пазарджик по отношение на замърсителите ФПЧ<sub>10</sub> и NO<sub>2</sub>. И за двата замърсителя е постановена еднаква средногодишна норма (СГН) от 40 µg/m<sup>3</sup>, Наредба № 12 от 15 юли 2010 г. на МОСВ за норми за серен диоксид, азотен диоксид, фини прахови частици, олово, бензен, въглероден оксид и озон в атмосферния въздух.

На фигурите по-долу е представено разпределението на стойностите на



средногодишната концентрация (СГК) на ФПЧ<sub>10</sub> и азотен диоксид. Графиките са комбинирани с карта на изследваната област, като допълнително са нанесени местоположението на чувствителните зони (представени в таблица IV.1.4-6) в синьо с техните номера, и контура на пътното трасе, обект на ИП. Изчертани са линии на постоянно ниво в диапазон от 0.005 до 0.4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  за ФПЧ<sub>10</sub> и от 0.1 до 8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  за NO<sub>2</sub>. Изчислените максимални стойности на средногодишната концентрация на NO<sub>2</sub> възлиза на 9.75  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , а тази на ФПЧ<sub>10</sub> - на 0.56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Двата максимума се получават в един и същи рецептор от изчислителната мрежа, на пътното платно в северната част на новото трасе, като и двете стойности са далеч под нормата от 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (еднаква за двата замърсителя).

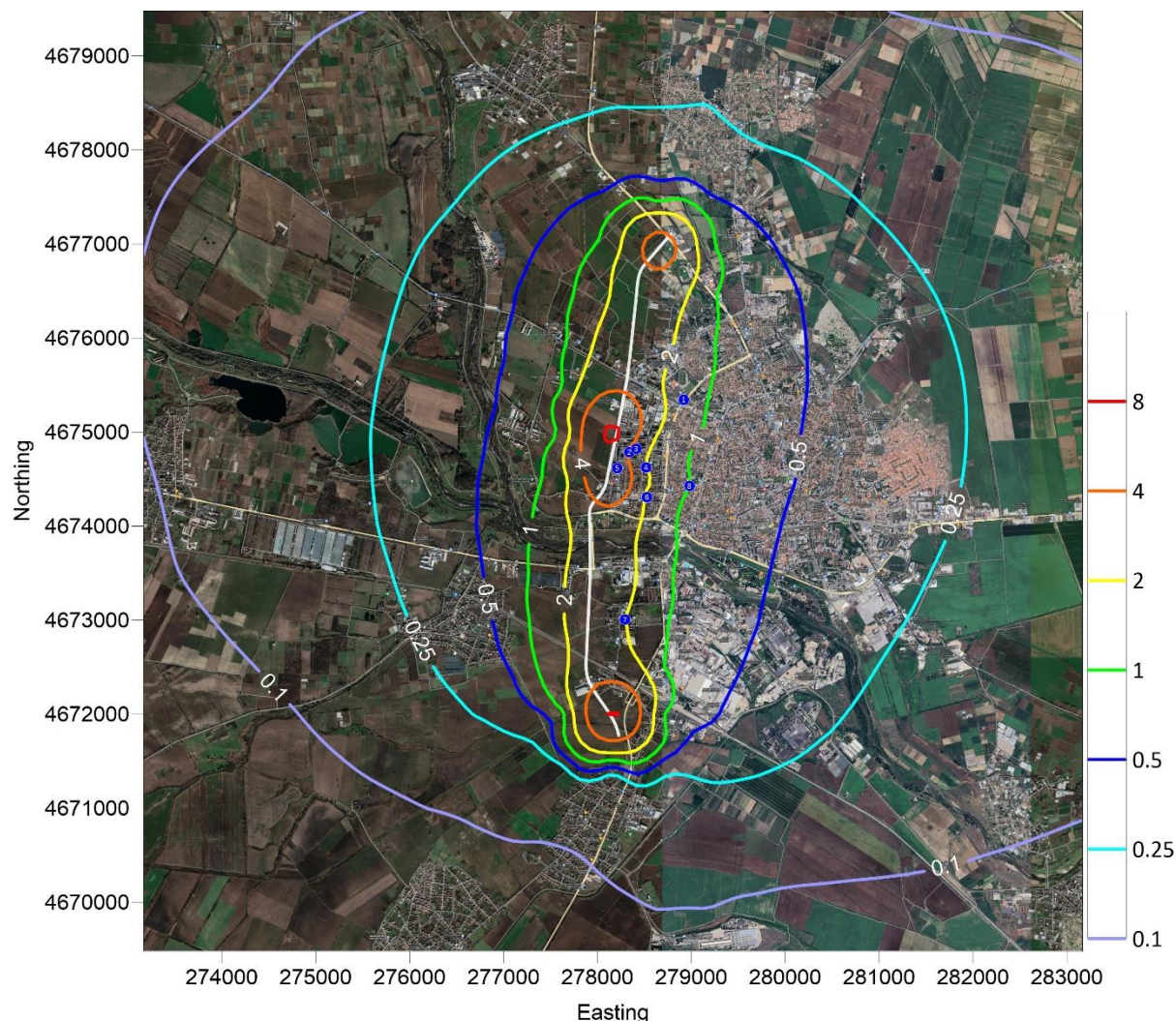


Фигура № IV.1.4-3 Изолинии на СГК на ФПЧ<sub>10</sub> в приземния слой на атмосферата,  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Както се вижда от фигурата по-горе, експлоатацията на обходния път на град Пазарджик няма да доведе до наднормени концентрации на ФПЧ<sub>10</sub> на територията на цялата изследвана област. Работата на двигателите на МПС, преминаващи по обхода, ще доведе до нива на ФПЧ<sub>10</sub> не повече от 0.4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  извън очертанията на пътя, което представлява едва 1 % от СГН. Над жилищните територии на изток от обхода реализацията на ИП ще допринесе към замърсяването на въздуха с не повече от 2.5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . На практика трафикът, който ще преминава по новоизградения път, не е нов, а съществуващ през градската територия, като изграждането на тази пътна инфраструктура ще облекчи както движението в града, така и ще подобри качеството



на въздуха на територията на град Пазарджик, тъй като автомобилния поток и съответно емисията на замърсителя ще бъдат разсеяни.



Фигура № IV.1.4-4. Изолинии на СГК на  $\text{NO}_2$  в приземния слой на атмосферата,  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

На фигура № IV.1.4-4 са представени изолинии на средногодишната концентрация на  $\text{NO}_2$ , формирани в резултат на експлоатацията на обходния път на град Пазарджик. Както се вижда от фигурата, експлоатацията на обходния път на град Пазарджик няма да доведе до наднормени концентрации на  $\text{NO}_2$  на територията на цялата изследвана област. Работата на двигателите на МПС, преминаващи по обхода, ще доведе до нива на  $\text{NO}_2$  не повече от  $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  извън очертанията на пътя, което представлява 20% от СГН. Над жилищните територии на гр. Пазарджик на изток от обхода реализацията на ИП ще допринесе към замърсяването на въздуха с не повече от  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Въздухът над останалите населени места, обхванати в изследването ще бъде повлиян в незначителна степен, като изчислените стойности на СГК на  $\text{NO}_2$  са под  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

В следващата таблица са представени стойностите на СГК на  $\text{ФПЧ}_{10}$  и  $\text{NO}_2$  в дискретните рецептори, както и процентът от СГН, който представляват.

Таблица № IV.1.4-7. Стойности на СГК на ФПЧ<sub>10</sub> и NO<sub>2</sub> в дискретните рецептори:

№	Име	СГК на ФПЧ <sub>10</sub> µg/m <sup>3</sup>	% от СГН на ФПЧ <sub>10</sub>	СГК на NO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	% от СГН на NO <sub>2</sub>
1	Спортно училище „Георги Бенковски“	0.08	0.19%	1.34	3.35%
2	Детска градина „Валентина Терешкова“	0.19	0.49%	3.41	8.52%
3	Дневен център за деца с увреждания "Вяра, надежда и любов“	0.16	0.40%	2.77	6.92%
4	ОУ „Любен Каравелов“	0.12	0.29%	2.02	5.06%
5	Център за настаняване от семеен тип – гр. Пазарджик	0.34	0.86%	6.01	15.02%
6	Дневен център за пълнолетни лица с увреждания	0.10	0.24%	1.68	4.20%
7	ПГ по СС „Царица Йоанна“	0.11	0.28%	1.97	4.91%
8	Болница „Здраве“	0.06	0.15 %	1.02	2.55 %

Както се вижда от резултатите, представени на фигурите и таблицата по-горе наднормени стойности на СГК на ФПЧ<sub>10</sub> и NO<sub>2</sub> няма да се наблюдават. Дори по оста на пътното трасе, няма да се наблюдават стойности над нормите за опазване на човешкото здраве и по отношение на двата замърсителя.

В обектите, подлежащи на допълнителна здравна защита, СГК на двата замърсителя са далеч от постановените норми. По-висок е приносът на транспортните средства, които ще преминават по новото трасе, към замърсяването с азотни оксиди, но все още остава далеч под нормата от 40 µg/m<sup>3</sup>. Най-осезаем този принос ще бъде на територията на центъра за настаняване от семеен тип, където изчислената концентрация на NO<sub>2</sub> представлява 15 % от нормата.

По отношение на ФПЧ<sub>10</sub>, генерирани от ДВГ, формираната средногодишна концентрация в дискретните рецептори ще бъде нищожна.

### Средночасова концентрация на NO<sub>2</sub>

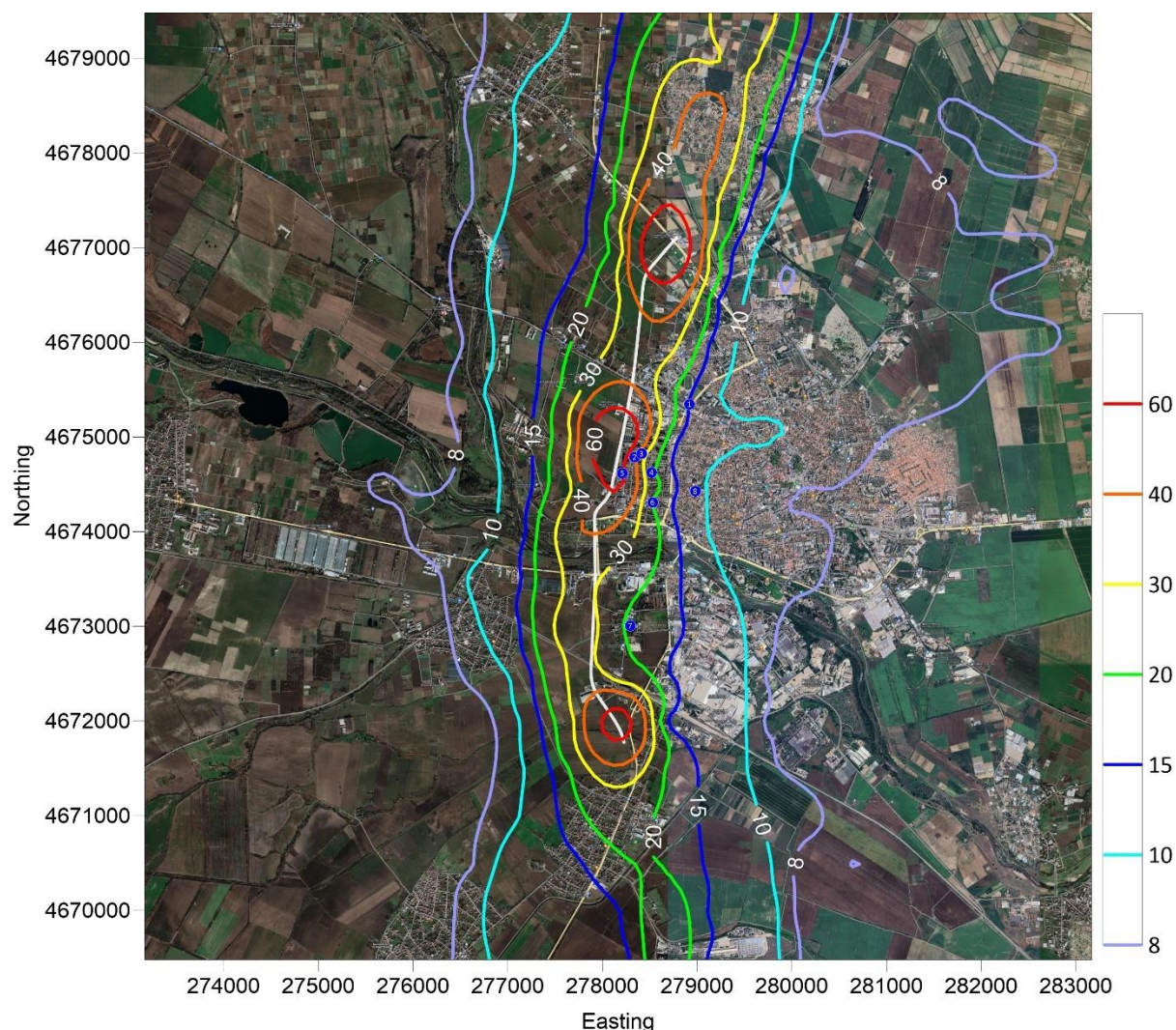
Тъй като за NO<sub>2</sub> в Наредба 12 е постановена и средночасова норма (СЧН) от 200 µg/m<sup>3</sup>, която не бива да бъде превишавана повече от 18 пъти в годината, тук са представени резултатите от моделирането с AERMOD за разпределението на максималните за всеки рецептор стойности на средночасовата концентрация на NO<sub>2</sub>

Това разпределение е представено на фигура № IV.1.4-5, като максималната стойност за всички часове в годината, за цялата изследвана област е под нормата и възлиза на 108.62 µg/m<sup>3</sup>. Тя се получава в рецептор с координати 278166.00 m, E 4674980.00 m N (на пътното платно).

Както се вижда от фигурата, експлоатацията на обходния път на град Пазарджик няма да доведе до наднормени концентрации на NO<sub>2</sub> на територията на цялата изследвана област. Работата на двигателите на МПС, преминаващи по обхода, ще доведе до нива на NO<sub>2</sub> не повече от 60 µg/m<sup>3</sup> извън очертанията на пътя, което представлява 30% от СГН. Над жилищните територии на гр. Пазарджик на изток от обхода реализацията на ИП ще допринесе към замърсяването на въздуха с не повече от



40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Въздухът над останалите населени места, обхванати в изследването ще бъде повлиян в незначителна степен, като изчислените стойности на СЧК на  $\text{NO}_2$  са под 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .



Фигура № IV.1.4-5. Изолинии на СЧК на  $\text{NO}_2$  в приземния слой на атмосферата,  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

В следващата таблица са представени стойностите на СЧК на  $\text{NO}_2$  в дискретните рецептори, както и процентът от СЧН, който представляват

Таблица № IV.1.4-8. Стойности на СЧК на  $\text{NO}_2$  в дискретните рецептори:

№	Име	СЧК на $\text{NO}_2$ , $\mu\text{g}/\text{m}^3$	% от СЧН на $\text{NO}_2$
1	Спортно училище „Георги Бенковски“	1.34	3.35%
2	Детска градина „Валентина Терешкова“	3.41	8.52%
3	Дневен център за деца с увреждания "Вяра, надежда и любов"	2.77	6.92%
4	ОУ „Любен Каравелов“	2.02	5.06%
5	Център за настаняване от семеен тип – гр. Пазарджик	6.01	15.02%
6	Дневен център за пълнолетни лица с увреждания	1.68	4.20%
7	ПГ по СС „Царица Йоанна“	1.97	4.91%
8	Болница „Здраве“	1.02	2.55 %

Както се вижда от фигурите и таблицата по-горе над жилищните райони на града СЧК ще бъде под нормата от  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Стойности над  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , но под СЧН  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ще се получават само в рамките на новоизградената пътна инфраструктура и извън очертанятия на пътя концентрацията спада до несъществени нива. Приносът на ИП към замърсяването на въздуха над града ще бъде с не повече от  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  по отношение на СЧК.

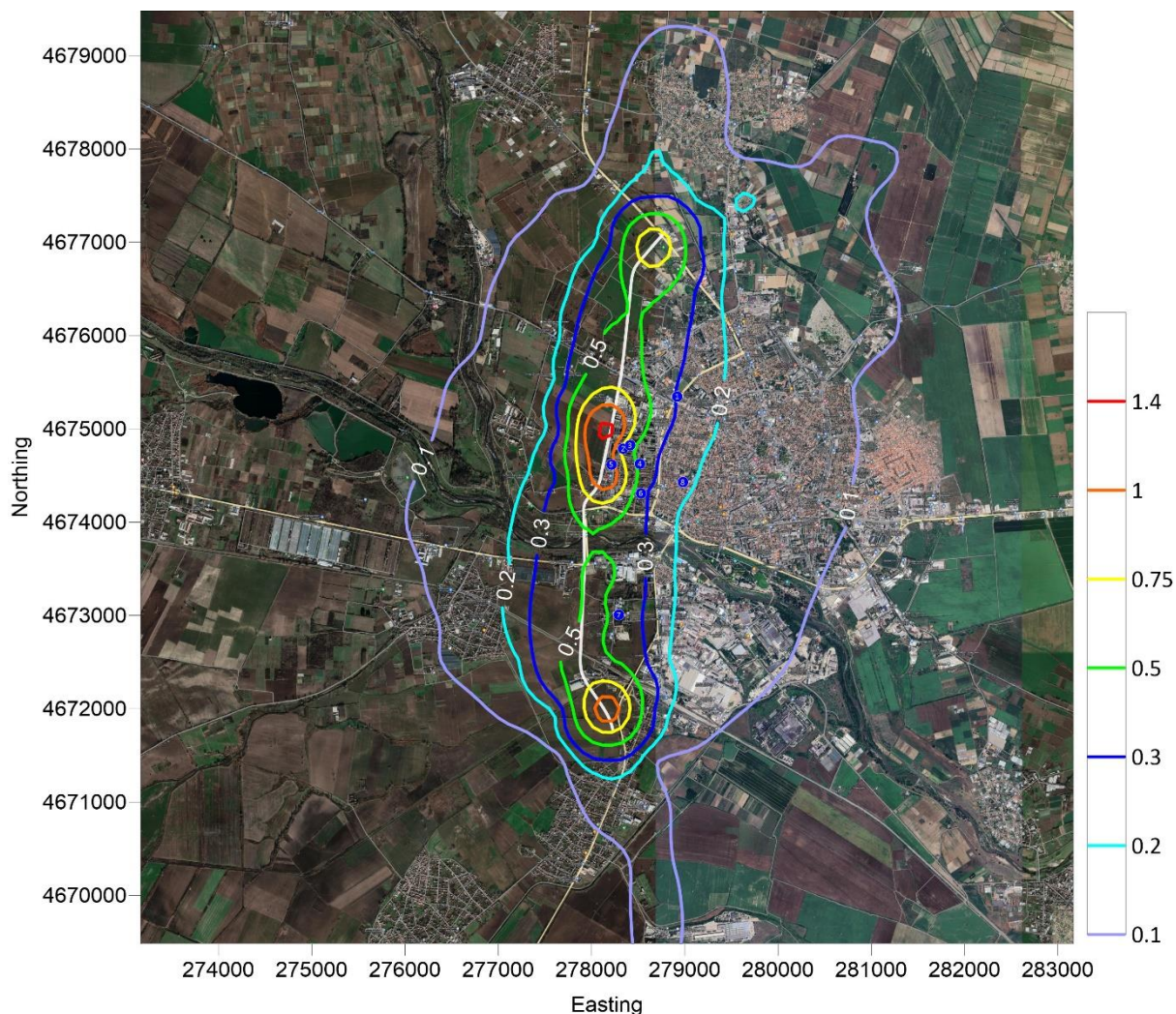
#### **Средноденонощна концентрация на ФПЧ<sub>10</sub>**

Тъй като за ФПЧ<sub>10</sub> в Наредба 12 е постановена и средноденонощна норма (СДН) от  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , която не бива да бъде превишавана повече от 35 пъти в годината, тук са представени резултатите от моделирането с AERMOD за разпределението на максималните за всеки рецептор стойности на средноденонощната концентрация на ФПЧ<sub>10</sub>.

Това разпределение е представено на фигура № IV.1.4-6, като максималната стойност за всички дни в годината, за цялата изследвана област е под нормата и възлиза на  $1.67 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Тя се получава в рецептор с координати 278166.00 m, E 4674980.00 m N (**на пътното платно**).

Както се вижда от фигурата, експлоатацията на обходния път на град Пазарджик няма да доведе до наднормени концентрации на ФПЧ<sub>10</sub> на територията на цялата изследвана област. Работата на двигателите на МПС, преминаващи по обхода, ще доведе до нива на ФПЧ<sub>10</sub> не повече от  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  извън очертанятия на пътя, което представлява 2% от СДН. Над жилищните територии на гр. Пазарджик на изток от обхода реализацията на ИП ще допринесе към замърсяването на въздуха с не повече от  $0.75 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Въздухът над останалите населени места, обхванати в изследването ще бъде повлиян в незначителна степен, като изчислените стойности на СДК на ФПЧ<sub>10</sub> са под  $0.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .





Фигура № IV.1.4-б. Изолинии на СДК на ФПЧ<sub>10</sub> в приземния слой на атмосферата, µg/m<sup>3</sup>

В следващата таблицата са представени стойностите на СДК на ФПЧ<sub>10</sub> в дискретните рецептори, както и процентът от СДН, който представляват

Таблица № IV.1.4-8. Стойности на СДК на ФПЧ<sub>10</sub> в дискретните рецептори:

№	Име	СДК на ФПЧ <sub>10</sub> , µg/m <sup>3</sup>	% от СДН на ФПЧ <sub>10</sub>
1	Спортно училище „Георги Бенковски“	0.29	0.6 %
2	Детска градина „Валентина Терешкова“	0.65	1.3 %
3	Дневен център за деца с увреждания "Вяра, надежда и любов"	0.55	1.1 %
4	ОУ „Любен Каравелов“	0.43	0.9 %
5	Център за настаняване от семеен тип – гр. Пазарджик	1.07	2.1 %
6	Дневен център за пълнолетни лица с увреждания	0.33	0.7 %
7	ПГ по СС „Царица Йоанна“	0.41	0.8 %
8	Болница „Здраве“	0.22	0.4 %

Както се вижда от фигурите и таблицата по-горе над жилищните райони на града СДК ще бъде далеч под нормата от 50 µg/m<sup>3</sup>. Стойности над 1 µg/m<sup>3</sup>, но под СДН от 50 µg/m<sup>3</sup> ще се получават само в рамките на новоизградената пътна инфраструктура и извън очертанятия на пътя концентрацията спада до несъществени нива. Приносът на ИП към замърсяването на въздуха над града ще бъде с не повече от 0.75 µg/m<sup>3</sup> по отношение на СДК.

### Емисии на парникови газове при експлоатация

Нормалната експлоатация на западния обходен път на гр. Пазарджик ще бъде източник на емисии на вредни вещества и ПГ, вследствие на изгорелите газове, изхвърляни от ауспусите на превозните средства. Прогнозните годишни нива на емисии на парникови газове - въглероден диоксид, метан и диазотен оксид, изчислени въз основа на прогнозния брой превозни средства за 2045 г. са дадени в таблицата по-долу. За всеки парников газ (ПГ) е определено и еквивалентното на въглероден диоксид количество в тонове.

*Прогнозни годишни нива на емисии на ПГ за западния обход на град Пазарджик*

Парникови газове	Прогнозни нива	
	t/год	t. CO <sub>2</sub> -екв.
CO <sub>2</sub>	11162	11162
CH <sub>4</sub>	0.62	15.5
N <sub>2</sub> O	1.03	307
<b>ОБЩО</b>		<b>11484.5</b>

От изложените данни за прогнозни годишни нива на емисии на парникови газове се установява, че общото годишно количество на емисии на парникови газове за обходния път е около 11485 тона на година. Посочените емисии, свързани с постоянването на западния обход на град Пазарджик, **не са свързани с увеличаване на съществуващия трафик**, а само с неговото преразпределение по ново трасе.

#### **IV.1.5. Въздействие върху водата**

Инвестиционното предложение за изграждане на *Западен обход на град Пазарджик* попада в обхвата на повърхностни и подземни водни тела, данни за които са представени в таблици № IV.1.5-1 и таблица № IV.1.5-1А (за повърхностни ВТ) и № IV.1.5-2 (за подземни ВТ).

Информацията е на база данни от План за управление на речните басейни в Източноромански район 2016 - 2021 г., актуален към датата на изготвяне на преценката и на становище на БДИБР получено с пис. изх. № ПУ-01-488(1)/04.06.2021 г.

Таблица № IV.1.5-1

Код на ВТ	Географски обхват	Естествено /СМВТ/ИВТ	Екологично състояние	Химично състояние	Екологична цел на водното тяло до 2021 г.
<b>BG3MA700R143</b>	<i>р. Марица от р. Тополница до вливане на р. Вълча, и ГОК-9 и ГОК-II</i>	СМВТ	<b>умерен</b>	<b>неизвестно</b>	<u><b>Екологични състояние</b></u> Постигане на добро състояние по Макрозообентос, Фитобентос, Макрофити, БПК, NH <sub>4</sub> , Си <u><b>Химично състояние</b></u> Опазване на доброто химично състояние и предотвратяване влошаването
<b>BG3MA700R156</b>	<i>р. Селска и притоци и ГОК – Чакъша</i>	СМВТ	<b>умерен</b>	<b>неизвестно</b>	<u><b>Екологични състояние</b></u> Постигане на добро състояние по Макрозообентос, БПК, Робиц <u><b>Химично състояние</b></u> Опазване на доброто химично

					състояние и предотвратяване влошаването
--	--	--	--	--	---

Таблица № IV.1.5-1А

Код на ВТ	Географски обхват	Оценка състояние 2020 г. ЕС(П)/ХС Изместващи показатели	Съотношение състояние 2020 г. спрямо ПУРБ 2016-2021 г.
BG3MA700R143	р.Марица от р.Тополница до вливане на р.Въча, и ГОК-9 и ГОК-II	Лош/добро Макрозообентос, Фитобентос, Макрофити, NH <sub>4</sub> , Fe, Al	Влошаване на екологичното състояние
BG3MA700R156	р.Селска и притоци и ГОК – Чакъша	Умерен/лошо Макрозообентос, БПК, Робщ, Chlorpyrifos ethil, Fluoranthene	Влошаване на химичното състояние

Таблица № IV.1.5-2

Код на ВТ	Име на воден обект	Химично състояние	Количествено състояние	Екологична цел на водното тяло до 2021 г.
BG3G000000Q013	Порови води в Кватернер – Горнотракийска низина	лошо	добро	<u>Химично състояние</u> По-малко строга цел по показател фосфати, нитрати, калций <u>Количествено състояние</u> Опазване на доброто количествено състояние и предотвратяване на влошаването.
BG3G000000NQ018	Порови води в Неоген-Кватернер – Пазарджик-Пловдивския район	лошо	добро	<u>Химично състояние</u> По-малко строга цел по показател нитрати <u>Количествено състояние</u> Опазване на доброто количествено състояние и предотвратяване на влошаването.

Инвестиционното предложение засяга район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с име р. Марица – Пазарджик с код BG3\_APSFR\_MA\_07 с висока степен на риска, от определените РЗПРН в ПУРН на ИБР 2016-2021 г., както и зоните, които могат да бъдат наводнени съобразно картите на районите под заплаха от наводнения, при сценариите съгласно чл.146е (1) от Закона за водите.

Забележка: Съгласно Заповед № РД-805/10.08.2021 г. на Министъра на околната среда и водите за утвърждаване на райони със значителен потенциален риск от наводнения в Източнореломорски район за басейново управление, районът на ИП попада в РЗПРН с код BG3\_APSFR\_MA\_101 и име р. Марица - от с. Момина клисура до гр. Стамболийски, който, в района на ИП, се покрива с този определен в ПУРН 2016-2021 г.

В района на ИП има изграден мост над р. Марица пресичащ посочения РЗПРН. Инвестиционното предложение предвижда в тази част да се изгради нов мост тангиращ до съществуващия, като новият мост се явява практически нов обект попадащ в обхвата на РЗПРН.

Отсъствието на съществено влияние на новопроектирания мост и съществуващия върху нормалното оттичане на водите на р. Марица е оценено на основание направени хидроложки и хидравлични изчисления.

В таблица № II.10-1 са представени зоните за защита на водите попадащи в обхвата на ИП. Предвидените дейности не представляват потенциален риск за влошаване състоянието на тези защитени зони.

Реализацията на ИП ще способства гарантиране сигурността на движение, оттам и очаквани по-малък на брой аварии и катастрофи, които могат да доведат и до замърсяване на повърхностните и подземни води в района.

И при реализацията и при експлоатацията на ИП не се предвижда използване на води, поради което не се формират и отпадъчни такива.



*Инвестиционното предложение за изграждане на Западен обход на град Пазарджик не е в противоречие с предвидените в ПУРБ 2016-2021 г. и ПУРН 2016 – 2021 г. мерки за запазване и подобряване на екологичното, химичното и количествено състояние на засегнатите водни тела.*

*В Докладът за Междинен преглед на значимите проблеми при управлението на водите в Източноромански район за басейново управление изработен в процеса на изготвяне на ПУРБ 2022-2027, се констатира, че „...натискът от транспортния сектор към момента не се счита за значим проблем“.*

Въпреки горната констатация при изготвяне на настоящата Информация за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, са отчетени възможните негативни въздействия върху водите на основата на получената информация по проекта за ИП.

#### **Повърхностни води**

##### *По време на строителство*

Не се очаква негативно въздействие върху повърхностните водни тела при спазване на условията посочени в разрешителните за ползване на воден обект.

##### *По време на експлоатация*

Не се очаква, освен в изключителни случаи – аварии и катастрофи, които не могат да бъдат оценени предварително.

#### **Подземни води**

##### *По време на строителство*

Не се очаква негативно въздействие върху състоянието на подземните водни тела, попадащи в обхвата на ИП през етапа на строителство.

##### *По време на експлоатация*

Не се очаква негативно въздействие върху състоянието на подземните водни тела, попадащи в обхвата на ИП през етапа на експлоатация.

#### **IV.1.6. Въздействие върху почвата**

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

Районът се характеризира с редица специфични особености на почвената покривка. Западната и част (Пазарджишко-Пловдивско поле) е изградена от съвременни наслаги и богата на подпочвени води. Заета е от Fluvisols, FL, (блатни (Gleysols), торфено-блатни (umbric GLu)), от солонци и солончаци. Заравнените и слабо дренирани терени често са с планосоли (dystric, PLd)

Почвите в общината са основно чернозем-сморници, канелено-горски и делувиално-алувиални (на тях се отглеждат овощни, зърнени и маслени култури, тютюн и етерични масла). В планинските местности преобладават кафяви горски почви. Поречията на реките Марица и Тополница – тъмни ливадно-блатни. На север от общинския център се срещат богато засолени почви.

#### ***Кратка характеристика на почвените типове, срещащи се в района на участъка.***

Съобразно „Легендата на почвите” на FAO (1988,1990), почвите в района на трасетата се характеризират със следното:

*Ордер А. Почви, несвързани със зонални климатични условия*

*1. Тип: Наносни почви (Fluvisols, FL, FAO,1988).*

Заемат предимно ниско заливните тераси на реките. Формирани са върху алувиални и алувиално-делувиални наноси при наличие на високи подпочвени води. Наносните почви винаги са разпространени на заливната и първата надзаливна тераса на реките; имат плитки - от 1 до 3 м подпочвени води (дълбочината е в зависимост от речния режим); подложени са на периодично заливане, наводняване и отлагане на нов елувий. По механичен състав биват чакълесто-песъчливи до леко глинести, Хумусното им съдържание е от 1.5 до 3 при разораните площи до 6% при необработваемите земи, като постепенно намалява в дълбочината на профила. Почвената реакция варира от слабо кисела до алкална. При естествени условия върху тях расте дървесна и ливадна водолюбива растителност: върби (*Salicaceae*), елша (*Alnus glutinosa*), тополи (*Populaceae*).

**Ордер В – Почви, образуването и свойствата на които са предопределени от особеностите на почвообразуващата скала.**

**Тип Смолници (*Vertisols, VR, FAO, 1988*)** - те са резултат от еволюцията на блатните почви. образуването им се свързва със специфично съчетание на почвообразуващите фактори – ниските части на релефа, слаб дренаж, ливадно-блатна растителност, базисни скали.

Смолниците са глинести (с над 55 % глина), образуващи при суша широки и дълбоки пукнатини. Почвите са слабокисели до алкални с много висок сорбционен капацитет - 40-55 mequiv на 100 g и наситеност с бази над 90%. Хумусирани са добре по целия профил. Съдържат 4-5%, а в нивите 2.5-3% хумус от хуматен тип. Тези почви са силно свързани, лепливи, пластични и влагоемки. Поради равнинните територии, които заемат, смолниците почти изцяло са усвоени за земеделие- отглеждат се пшеница, ечемик, царевица, слънчоглед. За запазване и поддържане на плодородието са достатъчни обикновените агротехнически мероприятия.

Смолниците са устойчиви почви. Високото съдържание на монтморилонитови глини, високият сорбционен капацитет и неутралната реакция гарантират висока буферна способност срещу замърсяване.

Според пригодността на почвите за земеделие те попадат в Клас (S2) - добра пригодност. Водещ ограничител (o) - трудна обработка.

**Ордер D. Почви с акумулация на соли**

**1. Тип Солонци (*Solonetz, SN, FAO, 1990*)**

Съдържат обменен натрий в количества по-високи от 15% в сорбционния си капацитет. Характеризират се със силна плътност, висока диспертност, набъбване, силно алкална реакция, слаба водопропускливост, понижена аерация.

**2. Тип Солончаки (*Solonchaks, SC, FAO, 1990*)**

Съдържат повече от 1% водоразтворими соли . те са вторични почви, най-често произлезли от засоляване на бивши блатни, ливадно-блатни, алувиални почви.

**Ордер E. Почви със забележима повърхностна акумулация на наситена с бази органична материя**

**1. Тип Черноземи (*Chernozems, CH, FAO, 1990*)**

Това са дълбоко хемесни почви с по-мощен от 40см хумудно-акумулятивен хоризонт, с не по-малко от 25хумус и над80% наситеност с бази. Черноземите са едни от най-плодородните почви. Според пригодността на почвите за земеделие те попадат в Клас висока (S<sub>1</sub>).

**Ордер F. Почви с акумулация на глина или сесквиоксиди и органична материя в подповърхностните хоризонти.**

**1. Тип Планосоли (*Planosols, PL, FAO 1988*)**

Това са почви с елувиален хоризонт, с рязко текстурно изменение към глинест, водонепроницаем хоризонт под него. Образувани са върху равни терени или територии с наклони от 2-6%, които практически са безоточни. Профилът е дълбок 1-1.5м и силно деференциран. В нивите представлява сбита компактна маса, която при оран се кърти на буци. Планосолите са песъчливо-глинести със средно съдържание на глин 20-40%. Те са кисели почви – с рН4.5-5.5, с висока обменна киселинност, ниска степен на наситеност с бази, ниско хумусно съдържание 1-1.5% в нивите и 2-2.5 в целините. Според пригодността на почвите за земеделие те попадат в Клас средна до несигурна (S<sub>2</sub> – S<sub>3</sub>).

Изброените по-горе почвени типове се преплитат в района.

В община Пазарджик замърсените с тежки метали почви са 15971 дка, или 3,1% от общия земеделски фонд. Средно замърсени до 1-2 пъти ПДК са малко повече от половината от тях - 8325 дка или 1,6% от земеделския фонд. Невъзстановимо замърсени над 5 пъти ПДК са 942 дка (0,2% от общия земеделски фонд). (План за интегрирано развитие на община Пазарджик за периода 2021-2027г). В тези райони не са въведени ограничителни режими на земеползване за предотвратяване евентуално замърсяване на земеделската продукция.

За наблюдение и контрол качеството на почвите в област Пазарджик е създадена организация за провеждане на мониторингова дейност - почвен мониторинг I-во ниво. Следят се показателите: почвена реакция, специфична електропроводимост, биогенни елементи /общ азот, органично вещество – общ въглерод и органичен въглерод, обемна плътност, както и тежки метали - Ph (H<sub>2</sub>O), гранулометричен състав, мед, цинк, олово, кадмий, никел, кобалт, хром, арсен, живак/.

Съдържанието на тежки метали в почвата е под максимално допустимите концентрации (МДК), определени с Наредба №3 за допустимо съдържание на вредни вещества в почвата.

На територията, контролирана от РИОСВ - Пазарджик не са регистрирани случаи на замърсявания на площи в резултат на употребата на разрешени продукти за растителна защита (ПРЗ).

На общинското депо за ТБО в землището на с. Алеко Константиново се съхраняват негодни за употреба препарати за растителна защита (ПРЗ) с изтекъл срок на годност в пет стоманобетонни контейнери за опасни отпадъци „Б-Б куб“.

РИОСВ – Пазарджик през 2013 г. е извършила проверка на всички площадки, на които са разположени „Б-Б“ кубове. Не е констатирано замърсяване на почвите около площадките. Техническото състояние на „Б-Б“ кубовете е много добро.

Основни деградационни опасности за почвите и почвеното плодородие са *почвената ерозия*, намаляването на органично вещество, загуба на почвеното биоразнообразие, замърсяването на почвите, засоляването и вкисляването, уплътняването на почвите, запечатването на почвите и хидро-геологичните рискове (наводнения и свлачища).

В РИОСВ-Пазарджик няма информация за значителни ерозионни процеси. Оценка на водната и ветрова ерозия за всяка година се извършва чрез математически модел от ИАОС.

Неправилната обработка на почвата, обезлесяването и горските пожари също са съществени фактори, оказващи влияние върху възникването на ерозионни процеси. Провежданите мероприятия за борба с това вредно явление са агротехнически, лесотехнически и хидротехнически.

Нарушаване на терените се явява черпенето на инертни материали от речните корита, с което се нарушават речните русла, особено по р. Марица. Дейността е незаконна и нарушителите трудно могат да бъдат идентифицирани. Инертни материали – пясък и баластра се добиват от поречията на реките Тополница и Марица до с. Звъничево и с. Мирянци. Баластiera има в с. Црънча на площ 6 дка. Кариерите,

баластриерите и др. нарушени терени заемат около 0,3% от територията – около 190 дка.

По почвен мониторинг II-ро ниво - “Вкисляване” са определени 4 пункта за наблюдение на територията на област Пазарджик - периодичността е една, две, три и четири години. Засоляване на почви на територията на РИОСВ-Пазарджик не се наблюдава.

Няма данни за замърсяване на почвите в района на участъка Западен обход на гр. Пазарджик (ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик) с тежки метали, пестициди, нефтопродукти и други замърсители.

Строителството на линейните обекти е свързано с трайно засягане на земи от земеделските и урбанизираните територии (урегулирани и не урегулирани поземлени имоти) за разполагането на елементите на пътната инфраструктура.

Съгласно с разпоредбите на Закона за пътищата, обхватът на пътя е площта, върху която са разположени земното платно и ограничителните ивици от двете му страни, заедно с въздушното пространство над него на височина, определена с нормите за проектиране на пътищата. Широчината на обхвата на пътя извън населените места и в границите на урбанизираните територии с нерегулирани съседни терени се определя с проекта на пътя. Пътните съоръжения и пътните принадлежности се разполагат в обхвата на пътя.

Инвестиционното предложение е за изграждане на Западен обход на град Пазарджик, като целта на проекта е извеждане на транзитното движение извън град Пазарджик, чрез ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик.

С изграждането на участъка ще бъдат засегнати следните площи:

Таблица № IV.1.6-1

Етап	Дължина на пътя	Обща площ на имотите	Засегната площ,	Площ с промяна предназначението	Площ за обезщетение
	м	Дка	дка	дка	дка
Етап II Засегнати имоти 75 бр.	1677 м (от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37 до км 124+940)	491.804	81.155	67.409	61.035
Етап I	1490 м (от км 124+940 до км 126+430)	Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили, т.е. участъкът е теренно обезпечен.			
Етап III – засегнати имоти – 80 бр.	2470 м (от км 126+430 до км 128+900)	1586.336	92.046	73.240	53.980
Обща дължина на участъка	5637 м (от км 123+360 до км 128+900)				
Общо за участъка (етап II и етап III)	4147 м за етапи II и III	2078.14	173.201	140.649	115.015

Засягат се землищата на гр. Пазарджик, с. Драгор, с. Главиница и с. Мокрище, община Пазарджик

*За - Етап 2* – Засяга се предимно земеделска територия - ниви, изоставена орна земя и друг вид земеделска земя. Засегнатата земеделска територия за е общо 66.314 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 66.314 дка; за обезщетение – 61.004 дка.

*За - Етап 3* – Засяга се предимно земеделска територия - ниви, др.вид ниви, пасище. Засегнатата земеделска територия за е общо 49.660 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 49.660 дка; за обезщетение – 46.678 дка.

Засегнатите територии са дадени подробно в *Таблица № II.1.1.*

Засягат се общо 155 бр. имоти – земеделските земи са от III и IV категория и некатегоризирани, неполивни.

По вид собственост имотите са предимно частна собственост – 85 бр. имоти. Останалите са общинска-частна, общинска-публична, държавна частна, държавна-публична, изключително държавна собственост, обществени организации, и такива с неустановена собственост.

Участъкът - ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик засяга територии за води и водни площи

*За - Етап 2* – засяга общо 3 имота – повърхностни води, от които за „напоителен канал” - 2 имота (1 имот държавна частна -МЗХГ и 1 имот неустановена МЗГ-ХМС) и 1 имот „за друг вид водно течение, водна площ, съоръжение”- държавна частна собственост – държавата-МЗХ. Имотите са в землището на гр.Пазарджик. Засегнатата територия за водни площи - 0.699 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 0.699 дка.

*За - Етап 3* – засяга 4 имота – повърхностни води, от които за „напоителен канал” - 1 имот (държавна частна – напоителни с-ми ЕАД); 2 имота „за водностопанство, хидромебиоративно съоръжение” –държавна публична -МОСВ); 1 имот- „водно течение – река Марица” –държавна публична – МОСВ). Имотите попадат в землището на гр.Пазарджик.

Засягат се и 4 имота – повърхностни води, от които за „напоителен канал” - 3 имотя (2 имота частна собственост и 1 имот общинска публична – община Пазарджик); 1 имот „отводнителен канал” – държавна публична собственост-МЗГ-ХМС. Имотите попадат в землището на с.Главиница.

Засегнатата територия за водни площи (общо Етап 3) -10.426 дка; подлежащи на промяна на предназначението – 1.789 дка; за обезщетение – 0.116 дка.

Засегнатите територии са дадени подробно в *Таблица № II.1-1.*

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

При изграждането на пътните инфраструктурни проекти, в етапа на строителство се унищожава безвъзвратно геоложка основа, земите и почвите в обхвата на пътя. Линейната инфраструктура е с дължина от 4147 м (за етапи II и III ) и обхваща всъщност малка площ, върху която се въздейства неизбежно и необратимо.

Промяна в земеползването - (отчуждения/промяна предназначението на земите) предназначението на земеделските земи, необходими за изграждане на пътища, се променя по реда на Закона за опазване на земеделските земи (ЗОЗЗ), регламентирано с чл. 17 на закона и чл. 25 от Закона на собствеността и ползването на земеделските земи (ЗСПЗЗ).

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

Инвестиционното предложение засяга 33 BG0000578 „Река Марица” по Директивата за местообитанията.

### **Въздействия:**

#### ***1. Нарушения на земите и почвите***

Изграждането на обходния път ще бъде неизбежно свързано с едно от най-негативните въздействия, а именно – нарушаване целостта на земите и почвите вследствие на извършваните изкопни и насипни работи. Трасето преминава предимно през земеделски територии – ниви III и IV категория на земята при неполивни условия.

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

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

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

- *Вторична нарушеност* – създаване на условия за предизвикване на ерозия и гравитационни процеси в околопътното пространство (извън предвидените нарушения). Възможно е допълнително засушаване на терените (на 20 - 30 м от трасето), поради свързаното с изкопните работи дрениране.

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

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

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

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

#### ***2. Замяряване на почвите***

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

#### ***3. Въздействие по време на строителство:***

Тъй като пътя ще е изцяло по нов терен, то ще настъпят съществени промени в почвите. Те ще бъдат свързани с дейности, нарушаващи целостта на земната кора в обхвата на пътя, по време на самото строителство на пътя, както и на обектите свързани с него – пътни връзки, големи и малки съоръжения и др.

Допълнително ще се извършат и други дейности свързани с нарушаване на почвената покривка, като реконструкция на съществуващи съоръжения.

Нарушени ще бъдат и почвите в терените определени за временно ползване за разполагане на строителни материали и техника и площадките за депониране на земни маси.

Предвид обстоятелството, че се засягат земеделски земи, от важно значение е отнемането и съхраняването на отнетия хумусен хоризонт, което следва да става при условията на чл. 15, ал. 1 и ал. 2 на *Закона за почвите* и Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.

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

Замърсяванията на прилежащите земи с аерозоли от отработени газове в процеса на строителството ще са незначителни и няма да се отразят върху качеството на земите.

Възможни са и локални замърсявания на почвите с горива и масла при възникнали аварии на техника.

*Промяна в земеползването (отчуждения/промяна предназначението на земите).* Основното и необратимо въздействие е промяната на предназначението и категорията на земята.

Изискващите се процедури по специалните закони, предхождащи отчуждителното производство и строителството са: Решение на компетентния орган по околна среда за проектния вариант, утвърждаване на трасе, промяна предназначението на земята, писма от поземлени комисии за резервирани терени по одобреното трасе.

Отчуждаването е процес, съобразен с определен брой закони, като:

- Закон за държавната собственост – Глава трета;
- Закон за устройство на територията – Глава седма – Създаване, одобряване и изменение на устройствените схеми и планове;
- Закон за опазване на земеделските земи – Глава пета – Промяна на предназначението на земеделските земи за неземеделски нужди;
- Закон за общинската собственост – Глава четвърта – Придобиване и разпореждане с имоти и вещи – общинска собственост;
- Закон за наследството – Глава пета – Делба на наследство;
- Закон за защитените територии – раздел II - Собственост;
- Закон за биологичното разнообразие – раздел V - съобразяване с плановете за управление.

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

Пресичат се съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства, за които е предвидена реконструкция (т.П.1 а) Характеристики на инвестиционното предложение).

След приключване на строителството всички терени заети временно за строителни и монтажни площадки, депа за изкопани земни маси и др. ще бъдат

възстановени и оформени съгласно общия план за терена. Ако има нарушения в съседните граничещи терени от строителните работи, то те също ще бъдат възстановени. Ще бъдат реализирани проекти за рекултивация и Ландшафтно оформление на трасето на пътя.

#### ***Въздействие по време на експлоатацията***

По време на експлоатация на обходния път ще са налице замърсявания на прилежащите почви вследствие на емитираните газове от автомобилния транспорт, от евентуални разливи на горива и масла, замърсявания от размразяващи субстанции използвани за зимното поддържане на пътното тяло с повърхностния отток от платното. Емитираните от пътя газове и аерозоли ще попадат директно в прилежащите на пътя земи и почви. Най-засегнати ще бъдат почвите на разстояние от 5 до 10 м от банкета, като ивицата от пътя ще бъде подложена на замърсяване, като с увеличаване на разстоянието, концентрациите на замърсителите рязко ще спада.

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

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

Поради специфичния характер на пътя и свързаната с неговото изграждане инженерна инфраструктура, особеностите на климатичните фактори, *екологичните промени които се очаква да настъпят са с локален характер.*

#### **IV.1.7. Въздействие върху земните недра**

Трасето на обходен път на гр. Пазарджик е в равнинен терен.

В тектонско отношение районът попада в грабенова структура, оформена в Пазарджишко-Пловдивското поле. Основната разломна структура е т.н. „Маришки шев”, който е със субпаралелно направление. Грабенът е запълнен с неогенски глинесто-песъчливи отложения. Последните се покриват от кватернерните отложения представени от алувиални глинесто-песъчливи отложения изграждащи терасата на река Марица. *Пълната дебелина на алувиалните отложения не е преминала със сондажните изработки до 20 м.*

Трасето ще се изпълни изключително в условията на насип и засяга основно съвременни кватернерни отложения.

*По време на строителство*

Незначително, съобразно проекта за земни работи.

*По време на експлоатация*

Не се очаква въздействие върху земните недра по време на експлоатация на пътя.

#### **IV.1.8. Въздействие върху ландшафта**

Вътрешната структура и функционирането на ландшафтите се обуславя от особеностите и динамиката на всички природни компоненти на околната среда от техногенното и антропогенното въздействие върху нея.

С реализирането на участък *Западен обход на гр. Пазарджик* не се очаква да се промени основния тип ландшафт, няма да предизвика съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.



Трасето преминава предимно през земеделски територии, характерни със своите замърсители в природната среда. (Таблица № II.1-1).

Разпространението на замърсителите – въздушни мигранти зависи пряко от конкретните климатични условия.

Повърхностната и подземна вода, миграцията на замърсителите зависи пряко от специфичната хидрометеорологична обстановка, която се обуславя от климатичните условия. Миграцията на потенциални замърсители в повърхностните води могат да засегнат в незначителна степен само реките и езерата (субаквалния елементарен ландшафт). Присъствието на естествени глинести адсорбенти във водоносните пластове играят роля на геохимична бариера. Проникването на Pb, Cd, Cl, Na, SO<sub>4</sub> и нефтопродукти от земната повърхност през зоната на аерация до подземните води се възпрепятства от поредица геохимични бариери. Преминаването им във воден разтвор като катиони е възможен само при кисела среда (pH<6). Като първа геохимична бариера се явяват падащите валежи, а следваща - коренообитаемия почвен слой. При миграцията на нефтопродуктите ролята на геохимична бариера може да играе водонаситеното от валежите или напояване почвено покритие, а при засушаване засегнало и зоната на аерация – подземно водни нива. Разпространението на замърсителите емитирани от пътя и достигнали по някакъв начин до подземните води ще обхванат ограничени територии, разположени между трасето и водните обекти в съседство.

Всеки ландшафт има свой *естетически капацитет*, обусловен от неговата външна структура и *екологичен капацитет*, обусловен от вътрешния му строеж. *Естетическия капацитет* се определя от границата при която се запазва визуалното единство и естетическата хармония в ландшафта. *Екологичният капацитет* се обуславя от съхраняване механизмите на саморегулиране на ландшафта, обезпечаващо запазването на съществуващото екологично равновесие.

*Потенциал за самовъстановяване* на ландшафтите по отношение на механичното нарушаване на геоложката основа практически не съществува.

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

При сухо време ландшафтът не разполага със собствен потенциал за запазване на ненаситените зони (на аерация) с добра естествена проницаемост от проникването на нефтопродукти в тях, а също така за блокиране и елиминиране на вече проникнали такива замърсители.

В зависимост от *преобладаващата функция на територията*, ландшафтите в района на участък Западен обход на гр. Пазарджик се отнасят към:

- селскостопански (агроландшафти) – с условно екологическо равновесие;
- селищни (урбанизирани) ландшафти - с антропогенни изменения и балансирани компоненти;
- транспортно-комуникационен тип ландшафт и др.
- природни ландшафти – с антропогенни изменения

*Локалният тип ландшафт е силно повлиян от антропогенната дейност.*

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

*Въздействие по време на строителство*

Ще бъдат засегнати частично локалните ландшафти – основно агро ландшафт, които ще претърпи изменения в посока на антропогенни ландшафти с подсистема – транспортна.

Засягат се минимално урбанизирана територия, транспортна територии, водни площи.

Пресичат се съоръжения и комуникации, собственост на други ведомства, за които е предвидена реконструкция (т.П.1 а) Характеристики на инвестиционното предложение).

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

Докато трае строителството визуалността ще бъде нарушена.

#### *Въздействие по време на експлоатацията*

Промените в пространствената и функционална структура на крайградските зони с транспортни функции са последица от развитието на градовете, новите устройствени изисквания на територията, поземлената реформа, смяна на икономическата реформа. Устройството на ландшафта трябва да бъде подчинено на някои основни групи критерии:

*Екологичните критерии* са свързани с възстановяването на нарушеното екологично равновесие в зоните с високо техногенно натоварване и транспортни функции и служат за определяне на параметрите на отделните ландшафтни компоненти.

*Икономическите* са свързани с участието на различни стойности в окончателния баланс за проведените мероприятия по възстановяване на нарушенията.

*Естетическите* се отнасят до мероприятия свързани с подобряване облика на зоната и хармоничната връзка с ландшафта.

*Визуалното въздействие* от промяната на вида на ландшафта може да бъде смекчено от изборът на съвременен инженерно – архитектурен вид на пътните съоръжения, и реализирането на подходящо ландшафтно оформяне на цялата зона около трасето. Техногенните структури ще се открояват на фона на околния ландшафт и ще възпроизвеждат и засилват урбанизираната среда. Оформянето на ландшафта (реализирането на подходящо озеленяване на цялата територия по дължината му) в прилежащото пространство на пътното платно е необходимо за подобряване на оптичното трасиране, закриване на неприятни гледки, насочване на погледа към определени акценти и създаване на опорни точки на водача, и не на последно място предпазване от появата на ерозия.

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

*Промяна ще има само в локалния тип ландшафт.*

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

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

*Изграждането на участък Западен обходен път на гр. Пазарджик ще предизвика промяна в съществуващата пейзажност и визуалност. Въздействието ще бъде постоянно.*

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

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

##### Растителен свят

В обхвата на трасето на западния обход на град Пазарджик попадат предимно обработаеми земи – ниви, заедно с прилежащата им синурна растителност, предимно тревиста, но на места и с ивици храсти и/или дървета. Някои от тях са изоставени, като част са заети дори с дървесно-храстова растителност. На места в обхвата попадат и елементи на съществуваща транспортна инфраструктура, както и антропогенизирани, застроени терени. От км 126+430 до км 127+020 (Фигура № II.10-1) трасето пресича ЗЗ „Река Марица“, код BG0000578, обявена по Директивата за местообитанията, като дясното платно ще е по нов мост, а лявото – по съществуващия такъв. Характера на растителността в границите на пресичането на зоната и въздействието върху нея е разгледано по-долу.

##### Очаквани въздействия

- Пряко унищожаване на растителни съобщества

Основните нарушения по отношение на растителната компонента ще бъдат извършени в процеса на усвояването (подготвителни работи) за трасето и съоръженията към него, когато необратимо ще се унищожи растителността върху терените, попадащи в обхвата на пътя. Засягат се предимно обработваеми земи, част от тях изоставени, на места с прилежащата им синурна растителност без консервационна стойност. На места в обхвата попадат и елементи на съществуваща транспортна инфраструктура, както и антропогенизирани, застроени терени. Предвид това, въздействието върху растителността се определя като **незначително**.

- Фрагментация

Засягат се предимно обработаеми земи – ниви, заедно с прилежащата им синурна растителност, предимно тревиста, но на места и с ивици храсти и/или дървета. Някои от тях са изоставени, като част са заети дори с дървесно-храстова растителност. Подобна растителност е фрагментирана по дефиниция, тъй като заема малки участъци между обработваемите земи и антропогенни места. На места в обхвата попадат и елементи на съществуваща транспортна инфраструктура, както и антропогенизирани, застроени терени. Фрагментацията **няма да има**.

- Нахлуване на неместни видове

Въздействието на този фактор се увеличава при евентуална рекултивация на засегнатите терени и ландшафтното оформяне с инвазивни видове.

##### Животински свят

При предварителни теренни проучвания, както и при такива по други проекти, в района на ИП сме установили 41 вида гръбначни животни (Таблица № IV.1.9-1).

Таблица № IV.1.9-1: Гръбначни животни, установени в района на ИП, и консервационния им статус по ЗБР (номер на приложението) и Червената книга на България (Големански 2011).

n	Species	ЗБР	ЧКБ	n	Species	ЗБР	ЧКБ
1	<i>Perdix perdix</i>			22	<i>Corvus frugilegus</i>		
2	<i>Phasianus colchicus</i>			23	<i>Corvus monedula</i>		
3	<i>Ciconia ciconia</i>	2, 3	VU	24	<i>Garrulus glandarius</i>		
4	<i>Ciconia nigra</i>	2, 3	VU	25	<i>Pica pica</i>		
5	<i>Ardea cinerea</i>	3	VU	26	<i>Delichon urbicum</i>	3	
6	<i>Egretta alba</i>	2, 3	CR	27	<i>Hirundo rustica</i>	3	
7	<i>Phalacrocorax carbo</i>			28	<i>Riparia riparia</i>	3	
8	<i>Phalacrocorax pygmaeus</i>	2, 3	EN	29	<i>Parus major</i>	3	

n	Species	ЗБР	ЧКБ	n	Species	ЗБР	ЧКБ
9	<i>Vanellus vanellus</i>	3		30	<i>Phylloscopus sp.</i>	3	
10	<i>Larus michahellis</i>			31	<i>Erithacus rubecula</i>	3	
11	<i>Columba palumbus</i>			32	<i>Motacilla alba</i>	3	
12	<i>Streptopelia decaocto</i>			33	<i>Carduelis cardurlis</i>	3	
13	<i>Accipiter nisus</i>	3	EN	34	<i>Carduelis chloris</i>	3	
14	<i>Buteo buteo</i>	3		35	<i>Fringilla coelebs</i>	3	
15	<i>Circaetus gallicus</i>	2, 3	VU	36	<i>Passer domesticus</i>		
16	<i>Circus cyaneus</i>	2, 3	CR	37	<i>Passer montanus</i>	3	
17	<i>Falco tinnunculus</i>	3		38	<i>Talpa europaea</i>		
18	<i>Merops apiaster</i>			39	<i>Nanospalax leucodon</i>		
19	<i>Dendrocopos sp.</i>	*, 3		40	<i>Microtus arvalis</i>		
20	<i>Corvus corax</i>	3	NT	41	<i>Lepus europaeus</i>		NT
21	<i>Corvus cornix</i>						

Голямо значение за разпространението на животинските видове играе растителността. В обхвата на трасето попадат предимно обработваеми земи – ниви, заедно с прилежащата им синурна растителност, предимно тревиста, но на места и с ивици храсти и/или дървета. Някои от тях са изоставени, като част са заети дори с дървесно-храстова растителност. На места в обхвата попадат и елементи на съществуваща транспортна инфраструктура, както и антропогенизирани, застроени терени. Подобна растителност е местообитание за сравнително малко видове. От установените от нас такива с по-висока консервационна стойност са водолюбивите (щъркели, чапли) и хищните птици, но те могат да използват засегнатите местообитания единствено за ловуване. Останалите видове, предимно пойни птици, макар и включени в Приложение 3 на ЗБР или в Червената книга с категория “почти застрашен“ (NT), са широко разпространени, със сравнително многочислени популации както в района, така и в страната, и използващи широк спектър от местообитания. Характера на терена не дава предпоставки за наличие на консервационно значими видове безгръбначни (включени в Червената книга на България и/или в Прил. 2 и 3 на ЗБР).

От км 126+430 до км 127+020 (Фигура № II.10-1) трасето пресича 33 „Река Марица“, код BG0000578, обявена по Директивата за местообитанията, като дясното платно ще е по нов мост, а лявото – по съществуващия такъв. Характера на растителността в границите на пресичането на зоната и въздействието върху животинските видове в нея е разгледано по-долу.

#### Очаквани въздействия

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

#### Строителство:

1. Унищожаване на местообитания на видове в мястото на строителство. Характера на терена предлага местообитания за сравнително малко видове, особено от гръбначната фауна. Повечето са широко разпространени, със сравнително многочислени популации както в района, така и в страната, и използващи широк спектър от местообитания. Въздействието върху техните местообитания ще е **незначително**. От установените от нас видове такива с по-висока консервационна стойност са водолюбивите (щъркели, чапли) и хищните птици, но те могат да използват засегнатите местообитания единствено за ловуване. Въздействието и върху техните местообитания ще е **незначително**.

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

3. Безпокойство за индивиди от животински видове от движение и работа на транспортна и строителна техника и хора. По-чувствителни са едрите бозайници, хищните, водолубивите (щъркели, чапли) птици и пр. В района на трасето обаче липсват размножителни местообитания, в които тези видове са по-чувствителни. Безпокойството ще се изразява във функционално отнемане на ловни местообитания. Тъй като подходящи такива са широко разпространени в района, въздействието ще е **незначително**.

4. Смъртност на индивиди от животински видове от движение и работа на транспортна и строителна техника. Риск съществува за по-дребни и/или по-бавноподвижни видове (безгръбначни, земноводни, влечуги), както и за недобре придвижващи се малки (и/или яйца при птиците). От установените от нас видове такива с по-висока консервационна стойност са водолубивите (щъркели, чапли) и хищните птици. В района на трасето обаче липсват техни гнездови местообитания, така че риск за тези видове няма да има. Въздействието върху популациите на останалите видове, дори да се прояви за някои от тях, ще е **незначително**.

#### *Експлоатация:*

1. Прекъсване на биокоридори. По време на експлоатацията трасето по принцип ще прекъсне локални биокоридори на всички нелетящи сухоземни видове, срещащи се в района. Характера на терена предлага местообитания за сравнително малко видове, особено от гръбначната фауна. Повечето са широко разпространени, със сравнително многочислени популации както в района, така и в страната, и използващи широк спектър от местообитания. За преодоляване на бариерния ефект по принцип се предвиждат дефрагментационни съоръжения, позволяващи безпрепятственото пресичане на пътното тяло от животни. Като такива могат да служат и предвидените по проект съоръжения. Съвкупността от всичките съоръжения ще намали бариерния ефект до **незначителен**.

2. Безпокойство. Безпокойството по време на експлоатацията ще е породено от трафика. По-чувствителни са едрите бозайници, хищните, водолубивите (щъркели, чапли) птици и пр. В района на трасето обаче липсват размножителни местообитания, в които тези видове са по-чувствителни. Безпокойството ще се изразява във функционално отнемане на ловни местообитания. Тъй като подходящи такива са широко разпространени в района, въздействието ще е **незначително**. Освен това, с течение на времето, засегнатите видове ще се адаптират и загубата на ловни местообитания ще е по-малка от първоначалната такава.

3. Смъртност на отделни индивиди при сблъсък с МПС. Характера на терена предлага местообитания за сравнително малко видове, особено от гръбначната фауна. Повечето са широко разпространени, със сравнително многочислени популации както в района, така и в страната. Въздействието върху популациите им, дори да се прояви за някои видове, ще е **незначително**. От установените от нас видове такива с по-висока консервационна стойност са водолубивите (щъркели, чапли) и хищните птици. В района на трасето обаче липсват техни гнездови местообитания. Риска ще е по-висок по време на прелет, ето защо въздействието се оценява като **средно**. За смекчаването му са необходими мерки.

#### **Защитени територии**

Западния обход на град Пазарджик не засяга защитени територии по смисъла на ЗЗТ. Най-близката такава е ЗМ „Огняново-Синитевски рид“, отстояща на около 5700 м югоизточно от края на трасето (разстояние между най-близките точки от границата на ЗМ и обхвата).

Предвид голямото отстояние, въздействия върху защитени територии, както преки, така и косвени, **няма да има**.

### Защитени зони

От км 126+430 до км 127+020 (Фигура № II.10-1) трасето пресича ЗЗ „Река Марица“, код BG0000578, обявена по Директивата за местообитанията, като дясното платно ще е по нов мост, а лявото – по съществуващия такъв. При навлизане в зоната трасето преминава през градски парк, зает от тревиста и дървесно-храстова паркова растителност, след което следва андигираното корито на реката, чийто брегове са заети от тревиста растителност, от чакълести и пясъчни наноси почти без такава, и от обраствания с млади върби.

### Очаквани въздействия

- Пряко унищожаване на природни местообитания и местообитания на видове

Съгласно данните от проект "Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I" (МОСВ 2013), в обхвата на трасето попадат площи от 3 природни местообитания, и от местообитанията на 27 вида, предмет на опазване в зоната (Таблица № IV.1.9-2).

Таблица № IV.1.9-2: Площи от природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в ЗЗ „Река Марица“, попадащи в обхвата на трасето.

<i>Kod/Species</i>	Име	Площ в ЗЗ /ха	Засегната площ /ха	Засегната площ /%
<i>h3260</i>	Равнинни или планински реки с растителност от <i>Ranunculion fluitantis</i> и <i>Callitricho-Batrachion</i>	1809.81	0.09	0.0051
<i>h3270</i>	Реки с кални брегове с <i>Chenopodion rubri</i> и <i>Bidention p.p</i>	342.37	0.03	0.0092
<i>h6430</i>	Хидрофилни съобщества от високи треви в равнините и в планинския до алпийския пояс.	29.47	0.05	0.1663
<i>C. ornatum</i>	Ручейно пъстриче	9415.44	0.51	0.0054
<i>E. catax</i>	Глогова торбогнезница	3201.08	0.14	0.0043
<i>L. cervus</i>	Еленов рогач	5351.22	0.36	0.0067
<i>L. dispar</i>	Голяма огневка	7708.71	0.51	0.0066
<i>O. cecilia</i>	Зеленогръдо цигулче	11775.68	1.02	0.0087
<i>U. crassus</i>	Бисерна мида	1325.69	0.09	0.0070
<i>A. aspius</i>	Распер	1794.48	0.05	0.0030
<i>B. cyclolepis</i>	Маришка мряна	2118.44	0.09	0.0044
<i>C. taenia</i>	Обикновен щипок	2228.30	0.07	0.0032
<i>R. amarus</i>	Европейска горчивка	2098.28	0.05	0.0025
<i>S. aurata</i>	Балкански щипок	1807.58	0.05	0.0029
<i>B. variegata</i>	Жълтокоремна бумка	6881.35	0.45	0.0066
<i>E. orbicularis</i>	Обикновена блатна костенурка	12827.45	2.03	0.0158

<i>Kod/Species</i>	Име	Площ в ЗЗ /ха	Засегната площ /ха	Засегната площ /%
<i>E. sauromates</i>	Пъстър смок	13472.75	2.03	0.0151
<i>T. hermanni</i>	Шипоопашата костенурка	10100.88	1.85	0.0183
<i>T. karelinii</i>	Южен гребенест тритон	7207.46	1.26	0.0174
<i>M. blythii</i>	Остроух нощник	6648.35	0.89	0.0134
<i>M. capaccinii</i>	Дългопръст нощник	11084.87	1.18	0.0106
<i>M. emarginatus</i>	Трицветен нощник	2869.47	0.65	0.0225
<i>M. myotis</i>	Голям нощник	6648.35	0.89	0.0134
<i>M. schreibersii</i>	Пещерен дългокрил	11084.87	1.18	0.0106
<i>R. euryale</i>	Южен подковонос	1832.65	0.17	0.0092
<i>R. ferrumequinum</i>	Голям подковонос	2797.61	0.35	0.0124
<i>R. hipposideros</i>	Малък подковонос	7580.73	0.74	0.0097
<i>L. lutra</i>	Видра	7749.69	1.72	0.0222
<i>S. citellus</i>	Европейски лалугер	2684.00	1.20	0.0448
<i>V. peregusna</i>	Пъстър пор	10661.63	2.03	0.0190

Картираните като потенциални местообитания на глоговата торбогнезница (*E. catax*) и европейския лалугер (*S. citellus*) са на практика непригодни за тях.

Предид малките засегнати площи, въздействието се определя като **незначително**. С приключване на строителството, по-голямата част от нарушената площ ще се възстанови. Засегната ще остане само тази, заета от „стъпките“ на колоните на мостовото съоръжение.

#### - Фрагментация

Временна фрагментация ще има за речните природни местообитания и за засегнатите видове само по време на строителството. С приключване на строителството, по-голямата част от нарушената площ ще се възстанови. Засегната ще остане само тази, заета от „стъпките“ на колоните на мостовото съоръжение. Фрагментацията практически **няма да има**.

#### - Прекъсване на биокоридори

По време на строителството на мостовото съоръжение преминаването на индивиди от нелетящи видове нагоре и надолу по течението ще бъде възпрепятствано. Въздействието ще е временно. Предвид това, бариерния ефект, дори да се прояви, ще е **незначителен**.

#### - Безпокойство

По-чувствителни са едрите бозайници, хищните птици, черния щъркел и пр. От видовете, предмет на опазване в зоната, такива са видрата (*L. lutra*) и пъстрия пор (*V. peregusna*). Липсват данни за присъствието на последния вид в района на ИП. Освен и двата вида са достатъчно адаптивни, и с течение на времето ще могат да започнат да използват съседните на трасето терени. Въздействието се определя като **незначително**.

#### - Смъртност

По време на строителството е възможна смъртност за всички видове безгръбначни, риби, земноводни и влечуги, чийто местообитания се засягат от трасето. Риск има за единични екземпляри, поради малката засегната площ. Въздействието върху популациите в ЗЗ на засегнатите видове ще е **незначително**. Повишен риск по време на експлоатацията има единствено за евентуално ловуващи над реката прилепи. Отдалечеността от известните убежища определя смъртността като инцидентна и с **незначително** въздействие върху популациите в ЗЗ на засегнатите видове.

### Цитирана литература

Големански, В. (гл. ред.). 2011. Червена книга на България, Електронно издание. Т. II - Животни. Интернет адрес: <http://e-ecodb.bas.bg/rdb/bg/>.

МОСВ. 2013. Обща информация и данни получени в резултат на проект: "Картиране и определяне на природозащитното състояние на природни местообитания и видове - фаза I". Доклади, методики и схеми за мониторинг на целеви видове и природни местообитания от Натура 2000. Информационна система за защитени зони от екологична мрежа Натура 2000, МОСВ, 2013. Интернет адрес: <http://natura2000.moew.government.bg/Home/Documents>.

## **IV.1.10. Рискови енергийни източници**

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

Реализирането на ИП е свързано с излъчване на шум в околната среда през двете фази – по време на строителство, включително реконструкция на инженерни мрежи на други ведомства и по време на експлоатация.

Близките територии с нормиран шумов режим (застроени жилищни терени на на гр. Пазарджик, вилна зона и промишлени зони) около проектното трасе на Западен обход на град Пазарджик и отстоянията им до проектното решение са, както следва:

Населените места и обекти, подлежащи на здравна защита	Западен обход на град Пазарджик	
	км	отстояние, м
гр. Пазарджик, на изток Картинг писта	123+360	25
гр. Пазарджик, на изток магазин за косачки	123+460	185
гр. Пазарджик, на югоизток футболно поле към градския стадион	123+560	125
гр. Пазарджик, на изток отделни промишлени обекти	123+740 – 124+160	100 - 200
гр. Пазарджик, на изток жилищна зона	124+620 – 124+780	235 - 260
гр. Пазарджик, на изток промишлена зона, кв. Устрем	124+900 – 125+540	45 - 100
гр. Пазарджик, на запад Логистичен център Крез Алианс	125+240	55 - 80
гр. Пазарджик, на изток жилищна зона, жк Запад и кв. ДЗС	125+560 – 126+100	30 - 150
гр. Пазарджик, на изток промишлена зона	126+140 – 126+400	90 - 150
гр. Пазарджик, вилна зона на изток и на запад	126+180	14 - 17
гр. Пазарджик, вилна зона на запад	126+200	50 - 60
гр. Пазарджик, на изток и запад промишлена зона	126+940 – 127+320	30 - 240
гр. Пазарджик, на изток „Марица олио“	127+040 – 127+320	230
гр. Пазарджик, жилищна зона на изток	127+440 – 127+700	140 - 200
гр. Пазарджик, на изток и запад промишлена зона	128+140 –	50 - 70



	128+300	
с. Главиница, жилищна зона на изток	128+860 – 128+900	80 - 180

### **Местоположение на други обекти, подлежащи на здравна защита, Западен обход на гр. Пазарджик**

1. Спортно училище „Георги Бенковски“ – км 125+080 – 590 м;
2. Детска градина „Валентина Терешкова“ – км 125+700 – 150 м;
3. Дневен център за деца с увреждания (ДЦДУ) „Вяра, Надежда, Любов“ – км 125+620– 220 м;
4. ОУ „Любен Каравелов“ – км 125+780 – 375 м;
5. Център за настаняване от семеен тип за деца без увреждания гр. Пазарджик – км 125+880 – 75 м;
6. Дневен център за пълнолетни лица с увреждания – км 126+060 – 430 м;
7. Професионална гимназия по селско стопанство „Царица Йоанна“ – км 127+580 – 355 м.
8. Болница „Здраве“ – км 126+040 – 840 м.

Граничните стойности на нивата на шума, за различните територии и устройствени зони в урбанизираните територии и извън тях, са регламентирани в Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, отчитащи степента на дискомфорт през различните части на денонощието, граничните стойности на показателите за шум в околната среда, методите за оценка на стойностите на показателите за шум и вредните ефекти от шума върху здравето на населението, МЗ, МОСВ, 2006 г., изм. и доп. ДВ. бр. 24 от 25.03.2022 г.

За жилищни територии те са: ден – 55 dBA, вечер – 50 dBA, нощ – 45 dBA.

**За жилищни територии, подложени на въздействието на интензивен автомобилен трафик, те са: ден – 60 dBA, вечер – 55 dBA, нощ – 50 dBA.**

За зони за научно-изследователска и учебна дейност са: ден – 45 dBA, вечер – 40 dBA, нощ – 35 dBA.

За зони за обществен и индивидуален отпих: ден – 45 dBA, вечер – 40 dBA, нощ – 35 dBA;

За производствено-складови територии и зони – 70 dBA, за трите периода от денонощието.

#### По време на строителство

Източник на шум при изграждане на проектното трасе на Западен обход на град Пазарджик, в т.ч. реконструкцията на съоръжения и комуникации собственост на други ведомства, е използваната традиционна пътно-строителна техника (багер, булдозер, челен товарач, бетонополагаща техника, асфалторазстилагч, различни видове валяци, компресор, тежкотоварни автомобили и други), с нива на излъчвания шум от 80 до 105 dBA. При използване на съвременна техника, нивата на излъчвания шум са по-ниски. Строителната техника (с изключение на обслужващия транспорт) ще бъде съсредоточена на съответния участък от пътното трасе (строителна площадка). В определени периоди от време, в близост до работещите машини, може да се очаква еквивалентно ниво на шум в граници 85 - 90 dBA.

Строителната дейност се извършва през дневния период.

Граничната стойност за шум за жилищни територии, за дневен период, се достига на около 200 м от строителната техника.

Жилищните зони на гр. Пазарджик отстоят на разстояния между 30 м и 150 м от пътното трасе, а за с. Главиница от 80 м и 180 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 90 dBA, са от 72 dBA до 56 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 17 dBA.

Застроените терени във вилна зона Пазарджик отстоят на разстояния между 14 м и 60 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие.

Граничната стойност за шум за производствено-складови територии, при изходно ниво 85 - 90 dBA, се достига на около 50 м от строителната техника. Очакваните нива на шум от строителната техника за промишлената зона при км 124+900 – 125+540 (кв. Устрем) и км126+940 – 127+320, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са до 72 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Източник на шум в околната среда е и обслужващият строителната дейност транспорт за доставка на материали и извозване на отпадъци. Еквивалентното ниво на шум, създавано от товарните коли, зависи от типа на автомобилите, броя на курсовете им и скоростта на движение. На този етап няма информация за тези параметри и маршрутите на движение. Доставката на материали ще се извършва от строителни бази в района.

*Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и със средна степен на въздействие за жилищните зони в близост и до строителната площадка и висока степен на въздействие за вилната зона.*

#### По време на експлоатация

Основен източник на шум в околната среда е автомобилният транспортен поток по новото пътнo трасе на Западен обход на град Пазарджик.

Прогнозната шумова характеристика,  $L^{25}_{eq}$ , dBA, на транспортния поток е определена за 2045 г., за интензивен автомобилен трафик, по изчислителната методика, регламентирана в Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, (МЗ, МОСВ, изм. и доп. ДВ. бр. 24 от 25.03.2022 г.) и Методика за определяне на автотранспортния шум при проектиране на пътища (ГУП 1995 г.). Изчисленията са извършени въз основа на представените данни за очакваното натоварване. Шумовите характеристики за двата периода - дневен и нощен, са определени на стандартно разстояние 25 м от оста на близката лента за движение, настилка асфалтобетон, надлъжен наклон на пътното платно до 5 % и проектна скорост 50 км/ч.

Получените резултати са представени в следващата таблица. В таблицата са дадени и стойностите на динамичните параметри на транспортния поток – интензивност N, МПС/ч и структура P% (относителен дял на тежкотоварните МПС и автобусите в общия поток).

Проектна скорост – 50 км/ч, разстояние 25 м от оста на близката лента за движение

N, МПС/ч		P%		$L^{25}_{eq}$ , dBA	
ден	нощ	ден	нощ	ден	нощ
774	91	32.5	40.0	67.5	59.0

*При оценката на очакваното шумово въздействие, за жилищни територии определящ е нощният период, с по-строгото изискване (по-ниска гранична стойност за ниво на шум), а за промишлени територии (с една гранична стойност за цялото денонощие).*

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на гр. Пазарджик (отстояние от пътното трасе между 30 м и 150), са в граници: ден – от 66.0 dBA до 59.0

dBA; нощ - от 57.0 dBA до 51.0 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 6 dBA и за нощен период до 7 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на с. Главиница (отстояние от пътното трасе между 80 м и 180 м), са в граници: ден – от 62.0 dBA до 58.0 dBA; нощ - от 53.5 dBA до 49.5 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до застроената вилна зона Пазарджик, отстоящи от трасето на разстояния от 14 м до 60 м, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие. Превишенията на граничната стойност за дневен и нощен период са значителни.

Във връзка с намаляване на шумовото въздействие върху близките обекти на въздействие във вилната зона и жилищните територии на гр. Пазарджик и с. Главиница е необходимо да се изготвят самостоятелни проекти на шумозащитни съоръжения за обектите на въздействие (гр. Пазарджик км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница)), по индивидуален проект и да се изградят шумозащитни съоръжения/екрани. В участъка от км 125+560 до км 126+100 е разположен и център за настаняване от семеен тип за деца без увреждания (км 125+880), за който шумозащитното съоръжение ще ограничи шумовото въздействие. *Независимо от това след въвеждане в експлоатация на обекта е необходимо да се извършат контролни измервания на шума при най-близко разположените вилни и жилищни сгради и на база на резултатите от измерванията да се изпълнят допълнителни шумозащитни мероприятия, при необходимост.*

Детски градини, училища и здравни заведения разположени в застроената жилищна територия на гр. Пазарджик, отстоящи на над 150 м източно от обхода, не са обект на шумово въздействие от страна на транспортния поток, поради голямото отстояние и екраниращия ефект на съществуващото жилищно застрояване.

За промишлените зони на гр. Пазарджик, в близост до обхода, не се очаква превишение на граничната стойност 70 dBA, за трите периода от денонощието, предвид определеното  $L^{25}_{eq}$  67.5 dBA.

*По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, необратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и със средна степен на въздействие за жилищна и вилна зона след реализация на препоръчаните необходими шумозащитни съоръжения.*

#### **IV.1.10.2. Вибрации**

*По време на строителството*

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

*По време на експлоатацията*

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

#### **IV.1.10.3. Лъчения**

*По време на строителството*

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

#### *По време на експлоатацията*

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

*По време на строителство и експлоатация на трасето на Западен обход на град Пазарджик, строителните дейности и трафикът не са източник на други лъчения.*

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

От км 126+430 до км 127+020 (Фигура № П.10-1) трасето пресича ЗЗ „Река Марица“, код BG0000578, обявена по Директивата за местообитанията, като дясното платно ще е по нов мост, а лявото – по съществуващия такъв.

Въздействията на обхода върху ЗЗ са разгледани подробно в т. IV.1.9.

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

#### **IV.3.1. Риск от големи аварии**

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

*Предприятия с висок и нисък рисков потенциал в района на инвестиционното предложение:* В съответствие с разпоредбите на чл. 104 от ЗООС, в близост до Западен обход на град Пазарджик има разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС.

Най-близко до проектното трасе в землището на гр. Пазарджик към настоящия момент са разположени:

- Складова база за продукти за растителна защита (извършва се складиране, съхранение и преупаковане на продукти за растителна защита), „Агрогарант“ ООД, класифицирано с нисък рисков потенциал по чл. 103, ал. 2 от ЗООС - 225 м от геометричния център на производствената площадка.
- „Марица Олио“ АД (Производство на сурово нерафинирано слънчогледово масло и обелено слънчогледово семе за хранителни цели), класифицирано с нисък рисков потенциал по чл. 103, ал. 2 от ЗООС - 230 м.
- Търговия с продукти за растителна защита, „Агрофарм“ ООД (внос, преупаковане на продукти за растителна защита, съхранение и търговия с тях, частично производство на селскостопанска продукция), класифицирано с нисък рисков потенциал по чл. 103, ал. 2 от ЗООС - 495 м.

При идентифициране на опасностите от големи аварии и вероятността за възникването им е отчетено, че зоните на въздействие не засягат новопроектирания Западен обход на град Пазарджик. Зоната на особено внимание и опасност от авария на „Агрогарант“ ООД за която се изисква евакуация и отцепване, когато е невъзможно да се овладее аварийна ситуация, е с радиус 200 м от геометричния център на производствената площадка. Зоната за аварийно планиране на „Агрофарм“ ООД е ограничена в рамките на производствената площадка на дружеството. Зоните за аварийно планиране на „Марица Олио“ АД са както следва: първа зона за аварийно планиране е 48.75 м и втора зона за аварийно планиране е 97.50 м

Останалите предприятия, класифицирани с висок/нисък рисков потенциал по чл. 103 от ЗООС се намират на разстояние повече от 1130 м от проектното трасе.

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

Залпови замърсявания и пожари могат да възникват само при пътнотранспортни произшествия или аварии на транспортни средства, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. При аварийни ситуации, незабавно се уведомяват компетентните служби (Полиция, НС ПБЗН, Гражданска защита, МОСВ, МЗ и МС), за изпълнение на първите мерки за ограничаване на вредното въздействие.

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

### **IV.3.2. Бедствия**

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

#### Земетресения

В сеизмично отношение, съгласно Приложение № 5 към Наредба № РД-02-20-2 от 27 януари 2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони (Обн., ДВ, бр. 13/2012 г.), районът на ИП попада в област с IX степен на сеизмичност съгласно „Карта за сеизмично райониране на България за период 1000 години“. Коефициент на сеизмичност  $K_s = 0.27$ .

Съгласно Еврокод 8 прогнозната сеизмична интензивност за 475-годишен период на територията на проучваното трасе се характеризира с референтно сеизмично ускорение 0,23g.

#### Наводнения

Инвестиционното предложение засяга район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с име р. Марица – Пазарджик с код BG3\_APSFR\_MA\_07 с висока степен на риска, от определените РЗПРН в ПУРН на ИБР 2016-2021 г., както и зоните, които могат да бъдат наводнени съобразно картите на районите под заплаха от наводнения, при сценариите съгласно чл.146е (1) от Закона за водите.

Забележка: Съгласно Заповед № РД-805/10.08.2021 г. на Министъра на околната среда и водите за утвърждаване на райони със значителен потенциален риск от наводнения в

Източнобеломорски район за басейново управление, районът на ИП попада в РЗПРН с код BG3\_APSFR\_MA\_101 и име р. Марица - от с. Момина клисура до гр. Стамболийски, който, в района на ИП, се покрива с този определен в ПУРН 2016-2021 г.

#### Свлачища и срутища

По информация от „Геозащита“ ЕООД клон Перник, в района на ИП не са идентифицирани прояви на такива явления.

По данни от доклада за Инженерно-геоложко проучване на трасето на ИП също не са идентифицирани неблагоприятни физико-геоложки процеси и явления.

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

Инвестиционното предложение попада в равнинен терен.

Имайки предвид сравнително малката дължина на ИП и изграждането на трасето в условия на изкопи и насипи с ограничена дълбочина и височина, мерките които следва да се препоръчат за ограничаване на риска от бедствия и аварии се свеждат до следните:

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

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

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

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

- По отношение на **населението и човешкото здраве:**

По време на строителство:

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Висока степен за вилна зона Пазарджик (нива на шум от строителната техника от 85 до 90 dBA) и средна степен за жилищна зона (превишение на граничната стойност за дневен период до 17 dBA);

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

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно, до завършване на строителните работи в съответния участък от пътя;

*Честота на въздействието:* Периодично (само през деня);

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Средна степен на въздействие за вилна и жилищна зона след реализация на препоръчаните необходими шумозащитни съоръжения.

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

*Продължителност на въздействие:* Дългосрочно;

*Честота на въздействие:* Постоянно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- По отношение на **материалните активи:**

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

- По отношение на **културното наследство:**

*По време на строителство*

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

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

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

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

*Честота на въздействието:* Временно

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

*По време на експлоатация*

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

*Степен на въздействията:* Ниска;

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

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

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

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- По отношение на **климата:**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб;

*Продължителност на въздействието:* Краткотрайно;

*Честота на въздействието:* Временно;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

*По време на експлоатация*

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



*Степен на въздействие:* Ниска;  
*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб;  
*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;  
*Честота на въздействието:* Постоянно;  
*Обратимост:* Необратимо;  
*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

• **По отношение на атмосферния въздух:**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно;

*Степен на въздействие:* Средна;

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

*Продължителност на въздействието:* Краткотрайно;

*Честота на въздействието:* Временно;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

*По време на експлоатация*

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

*Степен на въздействие:* Средна;

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

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

• **По отношение на водите:**

**Повърхностни води**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* Пряко

*Степен на въздействие:* Ниска

*Териториален обхват на въздействието:* Локално

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно

*Честота на въздействието:* Временно

*Обратимост:* Обратимо

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват

*По време на експлоатация*

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

*Степен на въздействие:* Ниска, при евентуални аварийни ситуации

*Териториален обхват на въздействието:* Локален

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно

*Честота на въздействието:* Временно

*Обратимост:* Обратимо

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват

**Подземни води**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* Не се очакват

*Степен на въздействие:* Не се очакват въздействия

*Териториален обхват на въздействието:* Не се очакват въздействия  
*Продължителност на въздействието:* Не се очакват въздействия  
*Честота на въздействието:* Не се очакват въздействия  
*Обратимост:* Не се очакват въздействия  
*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

*По време на експлоатация*

*Вид на въздействието:* Не се очакват  
*Степен на въздействие:* Не се очакват въздействия  
*Териториален обхват на въздействието:* Не се очакват въздействия  
*Продължителност на въздействието:* Не се очакват въздействия  
*Честота на въздействието:* Не се очакват въздействия  
*Обратимост:* Не се очакват въздействия  
*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват

• По отношение на **почвите:**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* Пряко; отрицателно  
*Степен на въздействие:* Средна;  
*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб, с малък териториален обхват;  
*Продължителност на въздействието:* Краткотрайно;  
*Честота на въздействието:* Еднократно;  
*Обратимост:* Необратимо (в обхвата на пътя) и обратимо (временно заети терени);  
*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очаква.

*По време на експлоатация*

*Вид на въздействието:* Косвено, отрицателно  
*Степен на въздействие:* Ниска;  
*Териториален обхват на въздействието:* Локален мащаб, с малък териториален обхват;  
*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;  
*Честота на въздействието:* Постоянно;  
*Обратимост:* Частично обратимо;  
*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

• По отношение на **земните недра:**

*По време на строителство:*

*Вид на въздействието:* пряко  
*Степен на въздействие:* ниска  
*Териториален обхват на въздействието:* локален  
*Продължителност на въздействието:* краткосрочно  
*Честота на въздействието:* временно  
*Обратимост:* обратимо  
*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват

*По време на експлоатация*

*Вид на въздействието:* Не се очаква  
*Степен на въздействие:* Не се очаква въздействия  
*Териториален обхват на въздействието:* Не се очаква въздействия  
*Продължителност на въздействието:* Не се очаква въздействия  
*Честота на въздействието:* Не се очаква въздействия

*Обратимост:* Не се очаква въздействия  
*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очаква

- По отношение на **ландшафта:**

По време на строителство:

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Средна

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно;

*Честота на въздействието:* Еднократно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Пряко и косвено, относително

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

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

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват

- По отношение на **растителността:**

По време на строителство:

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно;

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

Не се очакват.

- По отношение на **животинския свят:**

По време на строителство:

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

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Пряко и косвено, отрицателно

*Степен на въздействие:* Ниска до средна;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- **По отношение на защитените зони:**

По време на строителство:

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

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Възможни са незначителни кумулативни въздействия.

По време на експлоатация

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

*Степен на въздействие:* Ниска;

*Териториален обхват на въздействието:* Локален;

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Частично обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- **По отношение на защитените територии:**

По време на строителство и експлоатация:

Въздействия върху защитени територии, както преки, така и косвени, *няма да има.*

- **Въздействие на отпадъците:**

По време на строителство

*Вид на въздействието:* Пряко и косвено, отрицателно

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

*Териториален обхват на въздействието:* локален мащаб, с малък териториален обхват (мястото на предварително съхранение до предаването им за последващо третиране, за местата на домуване на машини и хора);

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно (за периода на строителство);

*Честота на въздействието:* Периодично/временно;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

По време на експлоатация

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

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

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

*Продължителност на въздействието:* Постоянно;

*Честота на въздействието:* Непрекъснато/постоянно;

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност/Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

- **Въздействие на вредните физични фактори, шум:**

По време на строителство

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Висока степен за вилна зона Пазарджик (нива на шум от строителната техника от 85 до 90 dBA) и средна степен за жилищна зона (превишение на граничната стойност за дневен период до 17 dBA);

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

*Продължителност на въздействието:* Краткосрочно, до завършване на строителните работи в съответния участък от пътя.

*Честота на въздействието:* Периодично (само през деня);

*Обратимост:* Обратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очакват.

#### По време на експлоатация

*Вид на въздействието:* Пряко, отрицателно

*Степен на въздействие:* Средна степен на въздействие за вилна и жилищна зона след реализация на препоръчаните необходими шумозащитни съоръжения.

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

*Продължителност на въздействието:* Дългосрочно;

*Честота на въздействието:* Постоянно;

*Обратимост:* Необратимо;

*Комплексност / Кумулативни въздействия:* Не се очаква

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

Инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“ за обект: „Западен обход на град Пазарджик от км 123+000 до км 128+900“ е разработено трасе в три етапа:

- Етап II - участък от път II-37 „Джурово – Пазарджик - Доспат“ до бул. „Александър Стамболийски“ с дължина 1677 (637+1040) м, от км 123+360 (кръгово кръстовище на път II-37) до км 124+940;

- Етап I - участък от бул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Любен Боянов“ с дължина 1490 м, от км 124+940 до км 126+430;

- Етап III - участък от ул. „Любен Боянов“ до път II-37 „Джурово – Пазарджик – Доспат“, вход с. Главиница, с дължина 2470 м, от км 126+430 до км 128+900, като степента и пространственият обхват на въздействието се оценяват за дейностите, предвидени за реализация на проектното трасе за разглежданите три етапа и реконструкцията на инженерни мрежи на други ведомства.

Проучваният район попада в Южната част на България, в централната част на Горнотракийската низина, на север от планината Родопи, по поречието на река Марица и се характеризира с преходно-континентален климат, който се характеризира с летни засуши. Този климат е преходен между умерено континенталния климат на Дунавската равнина и преходно-средиземноморския климат на Югоизточна България.

Релефът на района е равнинен, със средната надморска височина около 210 м, богат на водни ресурси. Главен водосборен басейн е р. Марица и нейните по-големи притоци - реките Тополница и Луда Яна.

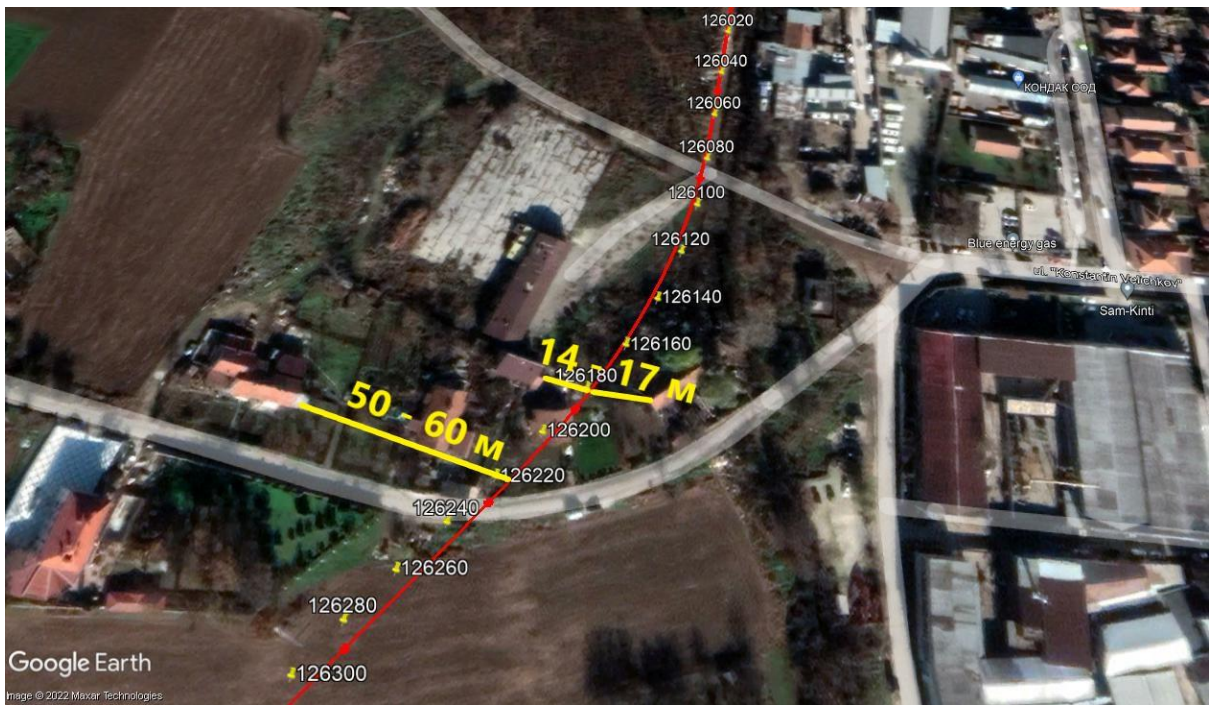
Инвестиционното предложение е линеен обект, разположено в землищата на гр. Пазарджик, с. Драгор, с. Мокрище, с. Главиница.

Разстоянията до жилищни и промишлени зони, разположени в близост до разглежданият Западен обход на град Пазарджик, са показани в таблицата по-долу.

<b>Населените места и обекти, подлежащи на здравна защита</b>	<b>Западен обход на град Пазарджик</b>
---	--











***Отстояния от трасето на Западен обход на град Пазарджик до жилищни зони, сателитни карти***

Най-близко разположеното населено място е гр. Пазарджик с население 83 108 души. Другите населени места в близост до трасето са, както следва: с. Главиница с население 2 377 души, с. Драгор с население 1 483 души, с. Мокрище с население 1 888 души.

Съгласно анализите, направени в т. IV.1 и IV.2 по-горе, очакваните отрицателни шумови въздействия *по време на строителството* са временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе.

Рискът за населението ще бъде различен по степен в зависимост от близостта на пътното трасе до обитаеми сгради. Едно от очакваните сериозни въздействия ще е именно върху хората, живеещи и работещи в близост до пътното тяло. Дискомфортът,

ще се получи основно в периода на активно строителство (денем), при неблагоприятни атмосферни условия.

### **По време на строителство**

Граничната стойност за шум за жилищни територии, за дневен период, се достига на около 200 м от строителната техника.

Жилищните зони на гр. Пазарджик отстоят на разстояния между 30 м и 150 м от пътното трасе, а за с. Главиница от 80 м и 180 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 90 dBA, са от 72 dBA до 56 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 17 dBA.

Застроените терени във вилна зона Пазарджик отстоят на разстояния между 14 м и 60 м от пътното трасе. Очакваните нива на шум от строителната техника, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие.

Граничната стойност за шум за производствено-складови територии, при изходно ниво 85 - 90 dBA, се достига на около 50 м от строителната техника. Очакваните нива на шум от строителната техника за промишлената зона при км 124+900 – 125+540 (кв. Устрем) и км 126+940 – 127+320, при изходно ниво 85 - 90 dBA, са до 72 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Източник на шум в околната среда е и обслужващият строителната дейност транспорт за доставка на материали и извозване на отпадъци. Еквивалентното ниво на шум, създавано от товарните коли, зависи от типа на автомобилите, броя на курсовете им и скоростта на движение. На този етап няма информация за тези параметри и маршрутите на движение. Доставката на материали ще се извършва от строителни бази в района.

*Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и със средна степен на въздействие за жилищните зони в близост и до строителната площадка и висока степен на въздействие за вилната зона.*

Замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на проекта. Вследствие на реализацията на предвидените дейности, дискомфорт под формата на прахово замърсяване ще се получи за периода по време на строителството. Въздействието ще е слабо изразено, локално, в рамките на терените, в които се извършват строителните дейности, временно и обратимо.

### **По време на експлоатация**

Очакваните нива на шум, достигащи до жилищните зони на с. Главиница (отстояние от пътното трасе между 80 м и 180 м), са в граници: ден – от 62.0 dBA до 58.0 dBA; нощ - от 53.5 dBA до 49.5 dBA, с превишение на граничната стойност за дневен период до 2 dBA.

Очакваните нива на шум, достигащи до застроената вилна зона Пазарджик, отстоящи от трасето на разстояния от 14 м до 60 м, са без съществена промяна поради непосредствената близост на източника на шум и обектите на въздействие. Превишенията на граничната стойност за дневен и нощен период са значителни.

Във връзка с намаляване на шумовото въздействие върху близките обекти на въздействие във вилната зона и жилищните територии на гр. Пазарджик и с. Главиница е необходимо да се изготвят самостоятелни проекти на шумозащитни съоръжения за обектите на въздействие (гр. Пазарджик км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница)), по индивидуален проект и да се изградят шумозащитни съоръжения/екрани. В участъка от км 125+560 до км 126+100 е

разположен и център за настаняване от семеен тип за деца без увреждания (км 125+880), за който шумозащитното съоръжение ще ограничи шумовото въздействие. *Независимо от това след въвеждане в експлоатация на обекта е необходимо да се извършат контролни измервания на шума при най-близко разположените вилни и жилищни сгради и на база на резултатите от измерванията да се изпълнят допълнителни шумозащитни мероприятия, при необходимост.*

Детски градини, училища и здравни заведения разположени в застроената жилищна територия на гр. Пазарджик, отстоящи на над 150 м източно от обхода, не са обект на шумово въздействие от страна на транспортния поток, поради голямото отстояние и екраниращия ефект на съществуващото жилищно застрояване.

За промишлените зони на гр. Пазарджик, в близост до обхода, не се очаква превишение на граничната стойност 70 dBA, за трите периода от денонощието, предвид определеното  $L^{25}_{eq}$  67.5 dBA.

*По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, необратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и със средна степен на въздействие за жилищна и вилна зона след реализация на препоръчаните необходими шумозащитни съоръжения.*

В предвидения за изграждане Западен обход на град Пазарджик, в най-голяма близост се намира жк Запад, кв. ДЗС и вилна зона. Определените стойности на средногодишните концентрации на типичните замърсители азотни оксиди и фини прахови частици (т. IV.1.4) не отчитат наднормени концентрации. На територията на гр. Пазарджик обхода ще допринесе с не повече от  $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  към замърсяването с азотни оксиди. Приносът на ИП към замърсяването на въздуха над града ще бъде с не повече от  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  по отношение на СЧК, при норма  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Експлоатацията на обходния път на град Пазарджик няма да доведе до наднормени концентрации на ФПЧ<sub>1 0</sub> на територии в близост до трасето. Работата на двигателите на МПС, преминаващи по обхода, ще доведе до нива на ФПЧ<sub>1 0</sub> не повече от  $0.4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  извън очертанията на пътя, което представлява едва 1 % от СГН. Над жилищните територии реализацията на ИП ще допринесе към замърсяването на въздуха с не повече от  $2.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$

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

Вероятността за възникване на въздействията са разгледани в контекста на тяхната идентификация в т. IV.1 и т. IV.2, а очакваните въздействия върху населението и човешкото здраве, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитени територии, земните недра, почвите, водите, въздуха и климата, материалните активи, културното наследство и ландшафта, по време на строителството и на експлоатацията на инвестиционно предложение, са охарактеризирани в т. IV.4, съгласно предложения в раздела подход за оценка на въздействието, по критериите за оценка на естеството на въздействие, включващи степен/интензивност и комплексност/кумулятивен ефект на въздействието.

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

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

активи, културното наследство и ландшафта, по време на строителството и на експлоатацията на инвестиционно предложение, включително продължителност, честота и обратимост на въздействието са разгледани в раздел IV.4.

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

##### **Атмосферен въздух**

Кумулативният ефект на разглежданият Западен обход на град Пазарджик е свързан основно с пресичащите го пътища от РПМ: път III-3704 „Пазарджик – Ветрен“ и път I-8 „Пазарджик – Костенец“.

При реализиране на Западен обход на град Пазарджик не се очаква значимо кумулативно въздействие върху обектите на въздействие (жилищна зона) в района на ново проектираните пътни кръстовища на II-37 при км 124+900 и на път I-8 при км 127+030, предвид отстоянието на жилищните зони подлежащи на здравна защита от новите кръстовища и резултатите от проведеното моделиране. Отстоянието на жилищната зона от пътно кръстовище на II-37 при км 124+900 е 300 м, а отстоянието на жилищната зона от пътно кръстовище на път I-8 при км 127+030 е 700 м. Изчислените концентрации на замърсителите в тези райони са далеч под съответните норми, поради което и при кумулативно въздействие с емисиите от трафика по съществуващите пътни артерии, нормите няма да бъдат нарушени.

*Инвестиционното предложение няма връзка и кумулиране с други ИП в обхвата на новопроектирания Западен обход на град Пазарджик.*

##### **Шум**

Резултатите от оценка на шумовото въздействие за Западен обход на град Пазарджик в т. IV.1.10, по отношение на очакваните нива на шум, показват превишение на граничните стойности на нивата на шума регламентирани в Наредба № 6 за показателите за шум в околната среда, за жилищната зона при км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница). Включването на автомобилно движение от вътрешните улици на жилищните зони на жк Запад и Главиница, създава условия за кумулативно въздействие. Очаквания кумулативен ефект от трафика по обходния път и привлечено движение от вътрешните улици ще е незначителен.

Кумулативно въздействие в местата, в които са проектирани двете пътни кръстовища с обхода на гр. Пазарджик при км 124+900 (път II-37) и при км 127+030 (път I-8), няма да има.

Не се очаква промяна на акустичната среда в района на обектите подлежащи на здравна защита – жилищна територия отстояща съответно на 300 и 700 м от ново проектираните пътни кръстовища на II-37 при км 124+900 и на път I-8 при км 127+030.

*По отношение на фактор шум няма връзка и кумулиране с други ИП в обхвата на обходния път на гр. Пазарджик.*

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

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

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

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

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

◆ **Атмосферен въздух**

По време на строителство

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

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

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

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

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

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

По време на експлоатация

Не е необходимо прилагане на мерки.

◆ **Води**

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

➤ **Повърхностни води**

Общи условия

• Да не се допуска замърсяване на повърхностните води от дейностите по ИП;

• Преминаването чрез мостово съоръжение над р. Марица да се съобрази с нивата на максималните водни количества с нормативна обезпеченост, определени за мястото на преминаване;

• Преминаването на трасето на обхода на гр. Пазарджик през други линейни съоръжения следва да бъде съгласувано със стопанисващата съоръжението институция (например НС ЕАД Клон Тополница за НК „Паша арк“);

• Да не се допуска включването на отпадъчни води с друг характер (различни от атмосферни/дъждовни) в отводнителната система, предмет на настоящото ИП.

#### По време на строителство

- Дейностите по пресичане с мост, ремонт на съществуващ мост, както и заустване на води от трасето да се извършат след издаване на съответно разрешително за ползване повърхностен воден обект.

- Забрана за миене и обслужване на транспортни средства и техника в района на ИП.

- Забрана за депониране на отпадъци извън определените площадки и депа.

#### По време на експлоатация

- Спазване условията по получените разрешителни за използване на воден обект.

- Поддържане на отводнителните съоръжения.

- Редовна проверка на каломаслоуловителите за степента на запълване с утайка.

- Сключване на договор за почистване на каломаслоуловителите.

### ➤ **Подземни води**

#### По време на строителство

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

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

#### По време на експлоатация

Практически не се налага предписване на конкретни мерки.

### ◆ **Земни недра**

#### По време на строителство

- Спазване на работните проекти в част „Земни работи“.

- Използване на подходящи строителни материали, добити от концесионирани находища за строителни материали или окачествени изкопни маси от обекта.

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

#### По време на експлоатация

Практически не се налага предписване на конкретни мерки.

### ◆ **Земни и почви**

#### По време на строителство

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

- Недопускане извършването на строителни дейности извън обхвата на пътя.

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

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

#### По време на експлоатация

Поддържане на пътя.

Не е необходимо прилагане на др. мерки.



#### ◆ **Растителен и животински свят, защитени зони**

- По време на биологична рекултивация, крайпътното озеленяване или друго ландшафтно оформяне, дейностите да се извършват само с местни видове, характерни за тази част на страната. Видовете да се консултират с ботаник.

- Мостовото съоръжение над р. Марица да е снабдено двустранно с предпазни огради с височина 4 м. При използване на мрежи, те трябва да са здрави, устойчиви на климатични въздействия, с размер на окото не по-голям от 3 x 3 см. При използване на прозрачни или полупрозрачни материали, те да бъдат снабдени със силуети на грабливи птици, с цел избягване на сблъсък от птиците.

- Стартирането на строителството на мостовото съоръжение над р. Марица (разчистване на растителността, отнемане на почвения слой, подравняване на терена) да стане извън размножителния период на по-голямата част от животинските видове – 1 май - 20 юни.

- Да не се изграждат строителни площадки, временни пътища и депа за земни маси извън обхвата на трасето в границите на ЗЗ.

- По време на строителството на мостовото съоръжение на р. Марица, течението ѝ да бъде предпазено от повишаване на турбидността (мътността) посредством инсталиране на т.н. екрани за тиня (turbidity curtains) или подходящи строителни технологии.

- Мостовото съоръжение на р. Марица да се снабди със система за събиране на повърхностния отток и отвеждането му за пречистване в каломаслоуловители.

#### ◆ **Отпадъци**

##### По време на строителството

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

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

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

- Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно одобрен план за управление на строителните отпадъци, включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава VIII от ЗУТ, одобрен по реда на чл. 11, ал. 7 от ЗУО (обн. ДВ, бр. 53 от 13.07.2012 г. в сила от 13.07.2012 г., посл. изм. и доп. бр. 17 от 01.03.2022 г.).

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

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

##### По време на експлоатация

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



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

#### ◆ **Опасни вещества**

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

#### ◆ **Шум**

##### По време на строителството

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

- В участъка на трасето покрай обектите на шумово въздействие (вилна зона гр. Пазарджик и жилищна зона на гр. Пазарджик и с. Главиница) строителната дейност да бъде съобразена с изискванията на разпоредбите на чл. 16а, ал. 5 от Закона за защита на шума в околната среда за забрана излъчването на шум по време на строителството за времето от 14:00 до 16:00 ч. и от 23:00 до 08:00 ч.

- Обслужващия строителството автомобилен транспорт да се движи по съгласувани с Общината трасета и да спазва приетите ограничения за скорост на движение през населени места

- Да се изготвят самостоятелни проекти на шумозащитни стени/екрани със звукопоглъщащ слой от към страната на източника на шум, за вилната зона и жилищните територии на гр. Пазарджик и с. Главиница (гр. Пазарджик км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница)).

##### По време на експлоатация

След въвеждане в експлоатация да се извършат контролни измервания (вилна зона гр. Пазарджик и жилищна зона при км 125+560 – 126+100 (жк Запад и кв. ДЗС) и км 128+860 – 128+900 (с. Главиница), на нивата на шум, в реални условия за двата периода от денонощието (дневен и нощен) и при необходимост да се изпълнят допълнителни шумозащитни мероприятия на база на резултати от извършени измервания.

#### ◆ **Ландшафт**

##### По време на строителство

- Реализиране на проект за ландшафтно оформяне около трасето и при необходимост противоерозионно укрепване с растителност на насипи и откоси.

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

##### По време на експлоатация

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

#### ◆ **Културно наследство**

##### Преди началото на строителните дейности

- Теренни археологически проучвания с цел локализиране на всички видими на терена археологически обекти и изясняване как трасето на пътя комуникира с територията им и в каква степен строителството ще застраши тяхната цялост.

Провеждане на спасителни разкопки и проучване на културните пластове и археологически структури в обхвата на проектното трасе.

По време на строителството

- Археологическо наблюдение с цел, да не се допусне разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури. В случай на необходимост се прекратяват строителните дейности до определяне на мерки за опазване от комисия, назначена от министъра на културата.

По време на експлоатация

Не е необходимо прилагане на мерки.

◆ **Здравно-хигиенни аспекти**

По време на строителството

*Профилактични мерки по отношение опазване здравето на работещите*

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

*Профилактични мерки по отношение опазване здравето на населението*

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

- В участъка на трасето покрай обектите на шумово въздействие (вилна зона гр. Пазарджик и жилищна зона на гр. Пазарджик и с. Главиница) строителната дейност да бъде съобразена с изискванията на разпоредбите на чл. 16а, ал. 5 от Закона за защита на шума в околната среда за забрана излъчването на шум по време на строителството за времето от 14:00 до 16:00 ч. и от 23:00 до 08:00 ч.

По време на експлоатация

След въвеждане в експлоатация да се извършат контролни измервания (вилна зона и жилищна зона на гр. Пазарджик и с. Главиница), на нивата на шум, в реални условия за двата периода от денонощието (дневен и нощен) и при необходимост да се изпълнят допълнителни шумозащитни мероприятия на база на резултати от извършени измервания.

**V. Обществен интерес към инвестиционното предложение**

В изпълнение на изискванията по чл. 95, ал. 1 от ЗООС и чл. 4, ал. 1 и ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда Агенция „Пътна инфраструктура“ е информирала писмено компетентния орган – РИОСВ - Пазарджик и е обявила своето предложение чрез средствата за масово осведомяване на интернет страницата на Агенция „Пътна инфраструктура“ – <https://api.bg/bg/dokumenti>.

В изпълнение на изискванията по чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда РИОСВ - Пазарджик е уведомила писмено кметовете на община Пазарджик и кметства с. Драгор, с. Мокрище и с. Главиница.

*Не са изразени възражения, мнения или становища по отношение на реализацията на инвестиционното предложение.*

**Списък на приложенията:**

- Приложение № II.1-1 Писмо изх. № ПД-01-220-(7)/16.06.2021 г. на РИОСВ Пазарджик за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на инвестиционното предложение.
- Приложение № II.1-2 Обзорна карта в М 1:25000 с местоположение/ситуация на проектното решение, предмет на инвестиционното предложение.