

ИНФОРМАЦИЯ

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

ОБХОДЕН ПЪТ НА ГР. КАЗАНЛЪК
СВЪРЗВАЩ ПЪТ I-5 И ПЪТ I-6”

- София -

- Февруари 2015 г. -

Съдържание

№	Наименование на раздела	Стр.
	Въведение	3
I.	Информация за контакт с възложителя	3
II	Характеристики на инвестиционното предложение	3
1	Резюме на предложението	3
2	Връзка с други съществуващи и одобрени устройствени или друг вид дейности	5
3	Подробна информация за разгледани алтернативи	5
4	Местоположение на площадката вкл. площи за временни дейности при стр-вото	10
5	Описание на основните процеси	10
6	Схема на нова или промяна на съществуващата инфраструктура	11
7	Програма за дейностите, вкл. за стр-во, експлоатация, закриване, възстановяване...	11
8	Предлагани методи за строителство	12
9	Природни ресурси предвидени за използване по време на стр-ово и експлоатация	12
10	Отпадъци които се очаква да се генерират-видове, к-ва и начин на третиране	13
11	Информация за разгледани мерки за намаляване на отр. въздействия в/ху ОС	14
12	Други дейности свързани с ИП	18
13	Необходимост от други разрешителни, свързани с ИП	20
14	Замърсяване и дискомфорт на ОС	20
15	Риск от инциденти	21
III	Местоположение на ИП	22
1	План, карти, снимки, показващи границите на ИП, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията от тях.	22
2	Съществуващите ползватели на земи и приспособяването им към площадката или трасето на обекта на ИП и бъдещи планирани ползватели на земи.	23
3	Зониране или земеползване съобразно одобрени планове	25
4	Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др.;	25
4а.	Качество на регенеративната способност на природните ресурси.	27
5	Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение	27
IV.	Характеристики на потенциалното въздействие (кратко описание на възможните въздействия вследствие реализацията на ИП):	28
1	Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материалните активи, атмосферния въздух, водите, почвата, земните недра, ландшафта, природните обекти, минералното разнообразие, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии на единични и групови недвижими културни ценности, както и очакваното въздействие от естествени и антропогенни естества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници – шумове, вибрации, радиации, както и някои генно модифицирани организми.	28
2	Въздействие върху елементите от Националната екологична мрежа, включително и разположените в близост до обекта на ИП.	48
3	Вид на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно - и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно).	49
4	Обхват на въздействието – географски район; засегнато население; населени места (наименования, вид – град, село, курортно селище, брой жители и др.).	51
5	Вероятност от поява на въздействието.	53
6	Продължителност, честота и обратимост на въздействието.	54
7	Мерки, които е необходимо да се включат в ИП, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.	55
8	Трансграничен характер на въздействията.	62
9	Заклучение	62
10	Приложения	

Въведение

Информацията за преценяване на необходимостта от ОВОС на инвестиционното предложение на Агенция "Пътна инфраструктура" за обект: „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” е изготвена съгласно писмо на РИОСВ – Стара Загора изх. № КОС 01-2444/04.08.2014 г (приложение 1) в съответствие с изискванията на Приложение № 2 към чл. 81, ал.1р т.2 от ЗООС (изм. ДВ бр.98 /2014 г.).

I. Информация за контакт с възложителя

Данни за възложителя.

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

Инвеститор: Агенция "Пътна инфраструктура" – гр. София

Булстат: Серия "Ю" № 000695089

Данъчен номер: 1221002772

Председател на Управителния съвет: инж. Лазар Лазаров

2. Точен и пълен пощенски адрес

София - 1000

Бул. "Македония"3

Агенция „Пътна инфраструктура”

3. Телефон, факс и e-mail

02 / 952 19 93; 02/ 952 14 84

e-mail: v.lebanov@api.bg

4. Лице за контакти

инж. Виктор Лебанов

II. Характеристики на инвестиционното предложение

1. Резюме на предложението

Община Казанлък се обслужва от два от петте Общоевропейски транспортни коридора, преминаващи през територията на страната – Коридори №№ 8 и 9. Коридор № 9 - Хелзинки – Санкт Петербург – Москва / Псков – Киев – Букурещ – Русе – Димитровград / Александрополис – Свиленград – Истанбул (с разклонение - Кърджали – Подкова – ГКПП Маказа), който е на територията на България, има ориентация север – юг и минава по трасето на първокласния път I-5 (E85). Основната му функция е провеждане на транспортните потоци между Румъния, България и Гърция.

Коридор № 8 (ГКПП Гюешево – Кюстендил – София – Карлово – Казанлък – Сливен – Бургас), който на наша територия се припокрива Път I-6, е с ориентация запад – изток.

Основно пътната инфраструктура в община Казанлък е представена от участъците на първокласните републикански пътища I-5 и I-6, преминаващи през територията ѝ и пресичащи се в общинския център. Те обезпечават транспортната свързаност на Казанлък и общината както в национален, така и в международен план.

Нормалното функциониране на пътната мрежа е от съществено значение за процесите на икономическо развитие и интеграция на района.

Понастоящем поради ограничаване на тежкото движение през гр. Габрово и особено при тежки метеорологични условия през прохода Шипка, последното (транзитното) се насочва по направлението на път II-55 и Прохода на Републиката. Локалното ТИР-движение използва прохода Шипка в по-голямата си част след гр. Шипка се насочва по направлението на път III-5601 Шипка – Шейново – Дунавци, където се включва в път I-6 по направлението към Ст. Загора/Бургас. Реализира се едно удължаване на маршрута с 4.6 km - т.е. сега се наблюдава ограничено тежкотоварно движение по I-5 през гр. Казанлък.

Перспективата за изграждане на Обходен път на гр. Габрово и тунел под Шипка ще привлече част от движението по направлението на I-5, което прави актуално изграждането на Обходен път на гр. Казанлък, избягвайки горното удължение на маршрута и преминаването през урбанизирана територия с всички негативни последици от това.

Обходният път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6 има предназначение да изнесе автомобилния трафик на двата първокласни пътя от гр. Казанлък, с което ще се подобрят санитарно-хигиенните условия в селищната среда в града. Това подобрение ще се изрази в намалени емисии на вредни вещества, емитирани в приземния слой на атмосферния въздух, намаляване на нивата на шум и вибрации в градската зона, предотвратяване замърсяване на улични платна с евентуално разсипани превозвани товари, както и намален риск от ПТП в района на гр. Казанлък.

Съществуващо положение - административно и териториално устройство

Пътища I-5 в участъка от km 182+929 до km 236+049 и I-6 в участъка от km 280+770 до km 345+371 са разположени изцяло на територията на област Стара Загора. Участъците от път I-5 и I-6, които са в обхвата на разработката, и за които ще има влияние върху трафика, изцяло преминават в област Стара Загора, община Казанлък.

Понастоящем път I-5 от km 193+115 до km 201+959 преминава изцяло през гр. Казанлък, като при km 201+959 се припокрива с km 317+247 от път I-6.

Път I-6 от km 306+775 до km 317+247 преминава южно от гр. Казанлък.

Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

Настоящото инвестиционно предложение представлява обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6", чието предназначението е осигуряване на връзка между горесцитираните първокласни пътища, е от значение за развитието на региона.

Новопроектираният обходен път на гр. Казанлък обхваща диапазона от km 193+115 (път I-5) до km 306+775 (път I-6 – втори вариант) или от km 193+115 (път I-5) до km 317+089 (път I-6 – първи вариант).

Подобряването на санитарно-хигиенните параметри на жилищната среда в гр. Казанлък доказва екологосъобразността на инвестиционното предложение (ИП).

Поради тези причини инвестиционното предложение е необходимо и навременно.

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

С изграждането на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6 ще се засегнат нови площи в размер, различен за разработените варианти, който зависи пряко от тяхната дължина (I-ви вариант – 9,527 km и II-ри вариант 3,160 km).

По I-ви вариант (червен) засегнатите имоти (общо 337 броя) по вид собственост и по вид територия. Това са общо 407.902 дка от землищата на с. Долно изворово, с. Енина, с. Крън, с. Овощник и с. Черганово. Преобладаващи са селско-стопанските територии (80.8%), транспортните територии (9.0%) и горските територии (8.3%).

По II-ри вариант (син) засегнатите имоти (общо 183 броя) по вид собственост и по вид територия. Това са общо 241.57 дка от землищата на гр. Казанлък, с. Копринка и с. Крън. Преобладаващи са селскостопанските територии (68.7%) и транспортните територии (14.6%).

Съобразно одобрения общ устройствен план на община Казанлък (писмо изх.№ 168-1171-1/14.04.2014 г. (приложение 3.14) се предвижда осъществяването на обходния път, свързващ път I-5 и път I-6 да се осъществи по втория (син) вариант чрез западен обход на града.

3. Подробна информация за разгледани алтернативи

За обходния път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6 са разработени 2 варианта – I-ви (червен) обхождащ гр. Казанлък от източна посока с дължина 9,527 km и II-ри (син) обхождащ гр. Казанлък от западна посока с дължина 3,160 km.

I-ви вариант (червен)

Червен вариант

Дължина 9,527 km

Началото е при km 193+115 от път I-5 на около 1.8 km южно от гр. Крън и 1.2 km северно от гр. Казанлък, където се предвижда пътен възел тип „Тромпет“.

Трасето е развито в източна посока до km 3+500, в югоизточна посока до km 6+500 и в южна посока до km 9+527. При km 0+880 и km 1+560 се пресичат реките Крънска и Стара река, при km 1+200 общински път SZR1061 Казанлък – Енина.

Трасето е изцяло съобразено със сегашното статукво на земите и не преминава през такива собственост на МО, но пресича „опасна зона“ съгласно чл. 4, ал. 1 (зона D 207) от Постановление 44.

Краят е при km 9+527 по обходния път в участъка на дублиране на трасетата на път I-6 (km 317+089) и I-5 (km 201+959). Тук се предвижда несъвършен пътен възел тип „Полудетелина“ обхващащ и направлението на общински път SZR1062 за с. Черганово.

Ситуационно и нивелетно вариантът е разработен за проектна скорост 90 km/h.

Максималния надлъжен наклон в края на участъка е 5.42%, а минималния такъв – 0.42%.

Минималното отстояние на варианта от границата на урбанизираната територия – парк „Тюлбето“ е 1.150 km.

Големи съоръжения – 8 броя, от които:

- пътни надлези – 3 бр. – km 1+200, km 4+680 (с-стопански), km 9+527;
- пътни подлези - 2 бр. – km 0+000 (при п.възел и при велоалея);
- мостове - 3 бр. – km 0+900 (р.Крънска), km 1+575 (Стара река), km 9+527 (над дере при п.в., нов).

Транспортното разстояние по съществуващия I-5 през града между новопредвидените пътни възли (km 193+115 – несъвършен тип „Тромпет“ и при km

201+959 – несвършен тип „Полудетелина“) е 8.844 km. Удължението на транспортното разстояние по обходния път е с 0.683 km.

На етап предварителни проучвания са маркирани още две трасета като подварианти на червения вариант – розов и зелен. Зеленият вариант е ситуиран над червения в северна посока, а розовият – под червения – в южна посока през урбанизираната зона на гр. Казанлък.

Подварианти на I-ви (червен) вариант

- розов подвариант – преминава през регулацията на града (парка „Тюлбето“) и през нерегулирани поземлени имоти в населеното място съгласно чл. 19 от ЗСФЗЗ, заобикаляйки от юг опасната зона, в близост е до охранителната зона на „Казанлъшката гробница“, и по данни на община Казанлък - преминава през и обект на военните структури; дължината на розовия вариант е 7.708 km.

- зелен подвариант – икономически неподходящ с дължина 13,045 km и тунелно решение с дължина над 2 km, което ще окаже отрицателно въздействие върху значителна територия от землището на гр. Казанлък и селата Долно Изворово и Черганово.

В приложение 2 е представена схема на вариантите решения.

В хода на проучванията и след срещи и съгласувания с Министерството на отбраната (писмо изх. № 11-00-80/14.03.2014 г.) (приложение 3.13) е установено, че „Първият вариант на пътно трасе засяга територията на войсков район (ВР) 1484 в гр. Казанлък и попада в директрисата на стрелба и зоната на безопасност, поради което **този вариант не може да бъде одобрен** от Сухопътни войски, в чието управление е имотът.“ Съгласно Постановление № 44 от 19.03.2010 г. на МС - отредената територия е „опасна зона“ забранена освен за въздухоплаване така също и за разполагане на граждански съоръжения в нея (стрелкови полигон).

В писмо изх. № 168-1171-1 / 14.04.2014 г. (приложение 3.14) на община Казанлък **се отхвърлят и трите подварианта на I-ви** (източен) вариант за обход на гр. Казанлък поради следните причини:

- тунелно решение, икономическа неизгодност (при зелен подвариант),
- преминаване през урбанизирана територия и в близост до охранителната зона на „Казанлъшката гробница“, през неурегулирани поземлени имоти и обект на военните структури (розов подвариант) и
- засягане на „опасна зона“, която не е собственост на Министерство на отбраната, но част от съществуващ полигон (червен вариант).

Пресичане на съществуваща инфраструктура

ВЛ 20 kV - на две места- km 0+330 и km 1+488. Съществуващата ВК 20 kV няма необходимият габарит и това налага нейната реконструкция.

ВЛ 110 kV - на 1 място - при km 0+255 съществуващата въздушна електропроводна линия (ВЛ) 110 kV “Рачо - Столетов” в междустълбие № 19 - 20.

Газопроводи - изместване на съществуващ разпределителен газопрод Ø200 mm, попадащ в обхвата на новопроектирания обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6, в участъка на пътен възел при km 193+115 (по двата варианта).

Контактна мрежа – не се пресича.

В и К съоръжения не се пресичат.

Съобщителни и оптични ТТ кабели – общо 17 броя - km 193+115 – 5 бр съобщителни кабели (СК) и 3 бр. оптични кабели (ОК); km 1+074 – 2 бр (СК); km 9+527 (ляво) – 3 бр СК; km 9+528 (дясно) - 1 бр. СК и 3 бр. ОК.

II-ри вариант (син)

Дължина 3.160 km.

Началото е при km 193+115 от път I-5 на около 1.8 km южно от гр. Крън и 1.2 km северно от гр. Казанлък, където се предвижда пътен възел тип „Тромпет“. Избраната точка за начало реализира най-къс вариант на западен обход, като се има пред вид изградения обход на с. Крън по I-5.

В хода на проучванията и след срещи и съгласувания с Министерството на отбраната (писмо изх. № 11-00-80/14.03.2014 г.) е установено, че вторият вариант не е приемлив в този си вид, но при условие, че трасето се измести на не по-малко от 50 m от оградата на военния имот, същият би бил приемлив.” (приложение 3.13).

Проектантът се е съобразил с това изискване и е отдалечил трасето на 150 m от военния обект.

Трасето е развито изцяло в югозападна посока до km 3+160. При km 0+480 се пресича съществуващ път с трайна настилка обслужващ военното поделение и прилежащите селскостопански територии. Предвижда се пътен подлез с отвор 24.0 m, като целта е бронетанковата техника да преминава по сега съществуващия път, а обходния път да преминава на второ ниво.

При km 1+273 се пресича естествен водосбор на разположения над трасето на 1.750 km микроязовир.

При km 2+180 се пресича трета главна железопътна линия при ж.п. km 201+770 в междугарието Дунавци – Казанлък. Пресичането е с триотворен ж.п. надлез с общ отвор 60.0 m, като обходния път е на второ ниво.

Краят е при km 3+160 по обходния път съвпадащ с km 306+775 от път I-6, на 0.750 km след кръстовище с общински път SZR1067 за с. Копринка и на 1.250 km преди пътен възел в началото на Г20 южен обход на гр. Казанлък. Включването е с пътен възел тип “Тромпет”.

Големи съоръжения- 7 броя, от които::

- железопътен надлез – 2 бр. – km 2+180, km 3,160 (при п.в. на I-6);
- пътни подлези - 5 бр. – km 0+000 (при п.възел и при велоалея - 2 бр.), 0+480 (път за поделение и канал), 1+273 (път за хора и животни и канал);

Ситуационно и нивелетно вариантът е разработен за проектна скорост 90 km/h.

Максималния надлъжен наклон е 3.79%, а минималния такъв – 0.59%. При възможната корекция на радиуса на вдлъбнатата вертикална крива при km 0+282 от 2900 m на 3800 m като цяло директното направление на втори вариант в ситуация и надлъжен профил ще отговаря за проектна скорост 100 km/h.

Минималното отстояние на варианта от границата на урбанизираната територия – Военно поделение е 0.150 km.

Транспортното разстояние по съществуващия I-5 през града между новопредвидения пътен възел на km 193+115 до km 198+715 (включване на I-5 в I-6 при km 313+845, южен обход с Г20) е 5.600 km. Необходимото допълнително транспортно разстояние по I-6 от km 306+775 до km 313+845 е 7.070 km. Удължението на транспортното разстояние по новопред-видения западен обходен път е с 4.630 km.

Съгласно писмо на община Казанлък изх. № 168-1171-1 / 14.04.2014 г. се подкрепя втори вариант, който по действащия общ устройствен план на гр. Казанлък е предвиден за връзка между първокласните пътища I-5 и I-6.

Предвижда се реконструкция на прилежащата пътна мрежа обслужваща прилежащите селскостопански територии.

Пресичане на съществуваща инфраструктура

ВЛ 20 kV - на две места - Съществуващата ВЛ 20 kV пресича бъдещия обходен път на следните места km 0+554 и km 2+713. Съществуващата ВК 20 kV няма необходимият габарит и това налага нейната реконструкция.

ВЛ 110 kV - на 1 място - при km 0+594 съществуващата въздушна електропроводна линия (ВЛ) 110 kV "Рачо - Освобождение" в междустълбие № 24 - 25.

В и К - около km 1+650, трасето се пресича под ъгъл 45° от три водопровода подаващи вода към помпената станция на града. Двата водопровода са от стоманени тръби – Ø630 и Ø530 mm, а третият е етернитов с диаметър Ø 475 mm.

Газопроводи - изместване на съществуващ разпределителен газопрод Ø200 mm, попадащ в обхвата на новопроектирания обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6, в участъка на пътен възел при km 193+115 (по двата варианта).

Контактна мрежа на ж.п. линия - При km 2+180 се пресича трета главна железопътна линия при ж.п. km 201+770 в междугарието Дунавци – Казанлък. Пресичането е с триотворен ж.п. надлез с общ отвор 60.0 m, като обходния път е на второ ниво. Горното налага реконструкция на контактната мрежа на железния път в участъка на пресичането.

Съобщителни и оптични ТТ кабели – общо 14 броя, от които: km 193+115 (ляво) – 5 бр съобщителни кабели (СК) и 3 бр. оптични кабели (ОК); km 193+115 (дясно) – 3 бр. оптични кабели (ОК); km 306+775 – 3 бр (СК).

Нулева алтернатива

Предвид гореспоменатите съображения от екологичен и икономически характер такава алтернатива би била неподходяща за избор.

Обобщение относно вариантите

Обобщеното сравнение на двата варианта е представено на таблица II.3 – 1

Таблица II-3 – 1

Обобщено сравнение на двата варианта за обходен път на гр. Казанлък

№	Показатели	Мярка	Варианти		Предимства	
			I-ви	II-ри	I-ви	II-ри
1	Дължина	km	9,527	3,160	-	+
2	Мин R хоризонт. крива	m	1300	3000	-	+
3	Мах надлъжен наклон	%	5,42	3,79	-	+
4	Мин. Надлъжен наклон	%	0,42	0,59		
6	Мин. R на изпъкн. верт. крива	m	6000	6000	равностойни	
7	Мин. R на вдлъбн. верт. крива	m	6000	2900	+	-
8	Брой пътни възли	бр	2	2	равностойни	
9	Големи съоръжения	бр	8	7	равностойни	
10	Реконструкции на водопроводи	бр	0	3	+	-
11	Реконструкции на ВЛ 20 kV	бр	2	2	равностойни	
12	Реконструкции на ВЛ 110 kV	бр	1	1	равностойни	

13	Реконструкции на съобщ. (СК) и (ОК) кабели	места (бр)	3 (17)	2 (14)	-	+
14	Реконструкция на контактна мрежа	бр	0	1	+	-
15.1	Засегнати имоти – общо	бр/дка	337/407.9	183/241.6	-	+
15.2	С-стопанска територия	дка	325.7	195.0	-	+
15.3	Горска територия	дка	33.9	0	-	+
16	Удължение на трансп. р-е	km	0.683	4.630	+	-
17	Опазване на околната среда	+/-			-	+

След разгледаните в настоящия доклад постановки могат да се направят следните изводи и коментари:

1. По отношение на дължината предимството безспорно е на **ВТОРИ** вариант.
2. По отношение на геометричните елементи на трасетата в ситуация и надлъжен профил: Тези елементи са съобразени със зададената проектна скорост 90 km/h и са равностойни. Като цяло предимството е на **ВТОРИ** вариант, при който при възможна промяна на радиус на вдлъбнатата вертикална крива ще отговаря за проектна скорост 100 km/h.
3. По отношение на броя на големите съоръжения вариантите са равностойни. По големия брой (с едно) на първи вариант се компенсира с по-тежкото преминаване над трета главна ж.п. линия с надлез и осигуряването на селскостопански пътища в отворите.
4. По отношение на засегнатите и за реконструкция съоръжения на други ведомства и дружества: Предимството като цяло е на **ПЪРВИ** вариант, където не се реконструират водопроводи и контактна мрежа.
5. По отношение на засегнати имоти. Безспорно предимство на **ВТОРИ** вариант, което се обуславя от по-малката дължина на трасето, въпреки че заетите трени за втори вариант са средно 76.45 дка / km път срещу 42.82 дка / km път за първи (без да са включени дължините на връзките на ПВ, но с включени площи за тях).
6. По отношение на удължаване на транспортното разстояние в разглежданите коридори. Предимството е на **ПЪРВИ** вариант осигуряващ 3.95 км по късо транспортно разстояние по направление на разглеждания коридор.
7. По отношение на Опазване на околната среда – в настоящата информация, както и от проекта се доказва, че при екологическото сравнение на разработените пътни варианти очертава предимство на **ВТОРИ** вариант.
8. По отношение на транспортно – експлоатационните разходи: Предимство на **ВТОРИ** вариант.
9. Не на последно място е Становището на Община Казанлък изразено в писмо 168-1171-1 от 14.04.2014 г., подкрепящо изграждането на **ВТОРИ** вариант (приложение 3.14).
10. Видно от писмото на Министерство на отбраната вариант „първи” не може да бъде реализиран. Съобразяването за отделяване на трасето от военния обект по „Втори” вариант предопределя бъдещото му разглеждане като единствена алтернатива на възможностите за обходен път на гр. Казанлък.

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

Местоположението на площадката на инвестиционното предложение ще се намира на територията на област Стара Загора, община Казанлък.

При съществуващата невъзможност за реализиране на първи вариант (наличие на опасна зона, забрана за преминаване, аргументирано отрицателно становище за първи вариант от община Казанлък) определянето на местоположението на строителната площадка остава в границите на диапазона от 3,160 km по втори вариант. Конкретното местоположение на строителната площадка до момента не е уточнено, но във всички случаи то ще бъде до един от първокласните пътища I-5 или I-6, предвид възможността за транспорт на техника и строителни материали.

5. Описание на основните процеси, капацитет

Съгласно инвестиционното предложение за обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6" ще се изпълнят следните видове работа, описани в техническия проект, а именно:

А. Земни работи

- изкоп на хумус;
- изкоп на неподходящ повърхностен пласт;
- изкоп скални почви;
- полагане на насип;
- разделно временно депониране на земните маси подходящи за използване при оформяне на насипи;
- разделно депониране на хумус и последващото му използване при изпълнение на проекта за рекултивация;

Б. Пътни работи

- скален материал с подбрана зърнометрия за основни пластове;
- нефракциониран скален материал за банкети;
- бетонови бордюри;
- предпазна ограда;

В. Бетонови работи на място;

Г. Асфалтови работи;

- Доставка и полагане на асфалтова смес за долен на покритието (биндер), за профилиране и изравняване на пластове с различна дебелина и ширина;
- Доставка и полагане на плътен асфалтобетон за износващ пласт;
- Направа на първи (свързващ) битумен разлив за връзка;
- Доставка и полагане на асфалтова смес за основа.

Д. Отводнителни работи

- отводнителни улеи по откоси;
- облицовани отводнителни окопи;
- бетонови отводнителни улеи;
- поокропен дренаж;
- водостоци;

Е. Маркировка

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

И. Социално битови дейности

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

Й. Планиране на видовете строителни дейности във времето

- изработване на ПОИС за предвидените строителни работи.

6. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Изграждането на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6 по същество няма да промени съществуващата пътна инфраструктура в региона. Промяна в положителна посока ще бъде:

- осигуреното безконфликтно пресичане на две нива на пътища от различен вид и клас (железопътна линия и обходния път);
- свързването извън населено място (гр. Казанлък) на два първокласни пътя (I-5 и I-6), което ще създаде условия за реализиране на предвидените оптимални скорости на автомобилния трафик, като се избегнат задръствания (а оттам и увеличени емисии на вредни вещества в атмосферата), дискомфорт по отношение на шумов фактор и вибрации, намален риск от ПТП.

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

Предвиждат всички видове пътни строителни дейности, като изграждане на:

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

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

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

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

За периода на експлоатация ще се предвидят мероприятия по поддръжка на съоръженията и пъното трасе, Обходният път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6"практически е "вечно съоръжение", така че не се предвиждат фази на закриване, възстановяване и последващо използване.

8. Предлагани методи на строителство

Обходният път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6" включва свързването на двата първокласни пътя и осъществяване на пълноценна транспортна връзка в региона между тях, както и изнасяне на транзитното движение извън жилищните райони на града, с цел подобряване на санитарно-хигиенните условия на жилищната среда.

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

Стремешът на строителите ще бъде минимално използване на допълнителни площи за строителни площадки от съседни територии, с цел опазване на земите намиращи се в близост до обекта на инвестиционното предложение.

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

Основните природни ресурси, суровини и материали, които ще бъдат използвани при реализиране на инвестиционното предложение „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” са:

- вода за мокрите процеси при извършването на строителството на съоръжението и вода за питейно-битови нужди на работниците;
- горива за използваните моторни превозни средства, машини и съоръжения, които ще бъдат използвани при извършване на строителните работи;
- инертни строителни материали, които ще бъдат необходими при извършването на строителството (пясък, трошен камък, чакъл); кариерите, от които ще бъдат добивани при съответните разрешения и обосновани предложения;
- електроенергия за извършване на някои технологични процеси при реализирането на ИП, както и за битови нужди на работниците, участващи при строителството му;

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

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

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

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

При строителството

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

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

При строителството на обекта се очаква временно натрупване на някои видове отпадъци при работната площадка, местата за домуване на строителна техника и складиране на строителни материали, като:

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

Те трябва да се събират разделно и тия, които не могат да се рециклират, периодично да бъдат извозвани от лицензирана фирма на депото за СО на гр. Казанлък, намиращо се в с. Шейново, в местността „Голяма Варовита”, разположено на площ от 35 дка.

Изхвърлянето на нерегламентирани депа, освен санкции, води и до влошаване на екологичното състояние на района.

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

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

Очакваните битови отпадъци, които ще се генерират при строителството са в малки количества, предвид мащабите на обекта. На строителната площадка трябва да се предвидят най-малко по 2 бр. Кофи „Мева”, всяка с обем 0,11 m³ и периодично формираните битови отпадъци да бъдат извозвани със собствен транспорт на депото за битови отпадъци на община Казанлък има депо за БО в местността „Каракос”, разположено на площ 87,180 дка. Тези отпадъци са малко като количество и не е необходимо разделното им събиране.

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

Много благоприятно в случая е обстоятелството, че на територията на община Казанлък има 2 депа за отпадъци – за битови отпадъци (БО) и за строителни отпадъци (СО). Близостта на тези депа спомага за намаляване на транспортния пробег и оттам – за намаляване емисии от газове и прах до съответните сметища („Областна стратегия за развитие на област Стара Загора за периода 2005 – 2015 г., стр.149).

Не се предвижда генериране на опасни отпадъци при строителството на обекта. Замърсяване с такива отпадъци може да се получи аварийно – например при разлив на нефтопродукти, отработени масла и превозвани продукти с класификация „опасни вещества”. В процеса на работа на пътно-строителните машини, при тяхната експлоатация, има вероятност от генериране на минимални количества отпадъци,

отнесени към групи 13 01 „Използвани хидравлични масла”, 13 02 „Отработени моторни, смазочни масла и масла за зъбни предавки” и 13 07 „Отпадъци от течни горива”.

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

За да се намали въздействието на генерираните отпадъци върху околната среда през време на строежа на обходния път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6”е необходимо:

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

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

По време на експлоатация

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

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

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

При извършване строителството на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” и след това – при експлоатацията му, не се очаква значително въздействие

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за обект:
 "Обходен път на гр. Казанлък свързващ Път I-5 и Път I-6"

върху компонентите на околната среда. Независимо от това, разработеният план за изпълнение на мерките за намаляване или предотвратяване на отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда, още повече ще допринесе за подобряване на екологичното състояние на района. В таблица П.11-1 е представен план с мерките за намаляване въздействието върху околната и работната среда при строителството и при експлоатацията на инвестиционното предложение. Този план е отворен и ще бъде допълван при възникване на специфични условия при строителството и експлоатацията му.

Таблица № П.11 – 1

Мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда

№	Предвидени мерки	Период на изпълнение	Резултат от изпълнението на мерките
1	2	3	4
1.	Разработване на ПОИС за извършването на строителните работи	Преди започване на строителство	Създаване на условия за нормално протичане на строителните работи по график;
2.	Разработване на план за аварийни и кризисни ситуации и залпови замърсявания на района	Преди започване на строителство	Предотвратяване или начини за преодоляване на аварийните и кризисни ситуации и залпови замърсявания на района
3.	Атмосферен въздух		
3.1	Поддържане на строителната техника в изправност	Строителство	Създаване на условия за нормално и безаварийно строителство; ЕВВ в рамките на стандартите за МПС.
3.2	Да не се допуска работа на празен ход на двигателите на пътно-транспортната техника	Строителство	Намаляване на ЕВВ в атмосферата
3.3	При сухо и ветровито време да се извършва периодично оросяване на пътното легло и депонираните финодисперсни инертни материали. Да се забрани извънгабаритно натоварване на МПС с инертни материали с оглед предотвратяване на разсипване и създаване възможност за прахови емисии.	Строителство	Ограничаване на праховите емисии.
3.4	Определяне маршрути за движение на строителната техника доставяща материалите. Забрана за преминаване през защитени територии и зони. При възможност – използване на обходни пътища на населените места	Строителство	Опазване чистотата на въздуха в населените места и ЗЗ
3.5.	Организиране на изправен машинен парк за механично почистване на снеговалежите	Експлоатация	Осигуряване безопасност на движението.
4.	Повърностни и подземни води		
4.1.	Да се забрани изхвърляне на отработени масла, горивни материали и всякакъв вид отпадъци в суходолия и дерета.	Строителство	Опазване чистотата на повърхностните течащи води
5.	Отпадъци		
5.1	Определяне местата за депониране на генерираните отпадъци по време на строителството и съответни разрешения	Преди започване на строителство	Предотвратяване замърсяването на района от генерираните отпадъци, възможност за тяхното оползотворяване и третиране

5.2	Разработване на план за управление на отпадъците при извършване на строителството, създаване на вътрешен ред за тяхното извозване и третиране.	Преди строителството	Контрол върху извозването и третирането на генерираните отпадъци
5.3	Да се доставят химически тоалетни на работните площадки и по 2 бр кофи" Мева"за всяка площадка за събиране на битовите отпадъци.	Строителството	Предотвратяване замърсяването на района
6	Геоложка среда		
6.1	Проектиране на обекта въз основа на резултатите и препоръките в доклада за проведените инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания и изследвания	Раб. проект	Опазване на земните недра
6.2	Качествено изпълнение на строителните работи в съответствие с работните проекти чрез цялостна система за тяхното управление и рекултивация на терена около построените съоръжения	Строителство	Опазване на земните недра и подземните води
6.3	Да не се допуска създаване на негативни безотточни релефни форми и подприщване на повърхностните води, разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали от строителните и транспортни средства	Строителство	Опазване на земните недра
6.4	Да бъде създаден вътрешен ред за събирането, извозването и третирането на битовите и строителните отпадъци	Строителство	Опазване на земните недра от замърсяване
6.5	В района на обектите да не се допуска складиране на нефтопродукти и опасни вещества и материали;	Експлоатация	Опазване на земните недра от замърсяване
6.6	При извънредни ситуации (земетресения, замърсяване при аварийно разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали) да се предприемат действия за намаляване и ликвидиране на отрицателните последици, регламентирани в действащите закони и нормативни документи и да се сигнализират незабавно службите, пряко ангажирани в борбата с бедствия и аварии.	Експлоатация	Опазване на земните недра и подземните води от замърсяване
7	Земни и почви		
7.1	Отнетият и депониран хумус да се отделя от останалата земна маса	Преди основните строителни работи	Запазване на хумуса, като същият се използва за рекултивация на откосите на изкопите, насипите и строителната площадка
7.2	Депонирането на излишните земни маси да става на места, които са съгласувани с РИОСВ – Ст. Загора и община Казанлък.	Строителство	Елиминиране на негативни картини около съоръженията по време на експлоатацията му
7.3	Озеленяване и биологично укрепване	След	Предотвратяване възникването на

	на откосите с подходяща растителност от местни растителни видове	приключване на стр. работи	ерозия, подобряване на естетическото състояние на обектите.
7.4	Дозирание на препарати за зимно поддържане в рамките на технологичния оптимум.	Експлоатация	Опазване чистотата на почвите, осигуряване безопасност на движението при зимни условия
8	Растителен и животински свят, защитени територии		
8.1.	Растителен свят		
8.1.1.	Подбор на местни дървесни, храстови и тревни видове за озеленяване и рекултивация на прилежащите терени	В края на стр. работи	Опазване на местната растителност
8.2.	Животински свят		
8.2.1.	Грижливо извозване на депонираните скални и земни маси без да се засягат и увреждат местообитания на животни и елементи на природните ландшафти в района.	Строителство	Опазване на част от съществуващата в почвения слой безгръбначна фауна (мекотели, членестоноги, червеи, почвени амеби и пр.) върху затрупаните терени
8.2.2.	Въвеждане строг режим на работа на всички строителни машини особено в размножителния период и забрана да се работи на празен ход;	Строителство	Избягване на шумово натоварване като дестабилизиращ популациите на птици и бозайници фактор
8.3.	Защитени територии		
8.3.1.	При изготвяне на строителните маршрути на техниката да не се преминава през защитени територии и зони, а да се определят временни строителни пътища в максимална отдалеченост от тях	Строителство	Опазване на защитените територии и зони от замърсяване с емисии вредни вещества (ЕВВ), прахови емисии, строителни отпадъци, шум, топлинно и светлинно замърсяване; опазване на растителния и животинския свят в ЗТ и ЗЗ.
9.	Вредни физични фактори - шум		
9.1	Строителната дейност да се извършва през деня (светлата част от денонощието); Обслужващият строителството транспорт да спазва допустимата скорост от 30 km/h при преминаване през населени места, като по възможност се използват обходни на населените места пътища	Строителство	Опазване на околната среда от наднормени шумови нива през вечерен и нощен период
9.2	За пряко заетите в строителната дейност да се предвидят индивидуални средства за защита (антифони).	Строителство	Опазване здравето на работещите
9.3	Да не се допуска работа на строителната техника на празен ход.	Строителство	Намаляване експозицията на работещите на шум
10.	Ландшафт		
10.1	Да се изработи проект за рекултивация и озеленяване с предвидени конкретни мероприятия.	В крайна фаза на строителството	Естетическо вписване на обектите на ИП в ландшафта
11.	Санитарно-хигиенни условия		
11.1	Осигуряване подходящо сезонно работно облекло и лични предпазни средства на работниците и добри битови условия	При строителството	Намаляване на риска от заболявания, травми и злополуки при работа, осигуряване на подходящи условия за почивка.
11.2	Провеждане на периодични инструктажи с работниците по строителството и поддръжката на обектите на ИП и запознаването им с	При строителството и при експлоата-	Намаляване на трудови злополуки при строителството; Поддържане на съоръженията и пътния участък в добро експлоата-

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за обект:
"Обходен път на гр. Казанлък свързващ Път I-5 и Път I-6"

	възникнали специфични условия.	цията	сионно състояние и осигуряване безопасност на движението при експлоатацията
12.	Културно-историческо наследство		
12.1	Провеждане на предварителна разяснителна работа и инструктаж на работещите как да се процедира при евентуално попадане на нова историческа находка.	Строителство	Опазване на паметниците на културно-историческото ни наследство

Стриктното изпълнение на предвидените мерки при извършване строителството обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6", както и при неговата експлоатация, ще намали или предотврати отрицателното въздействие върху компонентите на околната среда в района.

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

При инвестиционното предложение за обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6" не се предвижда извършване на жилищно строителство, изграждане на водопроводна и канализационна мрежа и пречистване на отпадъчни води.

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

При проведеното предварително съгласуване следните 14 дружества са заявили наличие на техни съоръжения в обхвата на разработката с необходимост от реконструкция. Това са (приложение 3):

1. Водоснабдяване и канализация ЕООД гр. Стара Загора (4 броя водопроводи)
2. EVN България гр. Пловдив (1 бр. въздушен електропровод СрН, 1 бр. кабел СрН)
3. Електроенергиен системен оператор ЕАД гр. София (2 бр ВЛ 110 кV)
4. ДП „НКЖИ“ гр. София пресичане на II-ри в-т с надлез при km 201+910)
5. ДП „ЖИ“ – поделение „Сигнализация и телекомуникации“ секция „С и Т“ – Пловдив – (1 бр.магистрален кабел)
6. БДУВ „Източнобеломорски район с център Пловдив“ (6 бр. водоизточника за питейно-битово водоснабдяване по I-ви вариант, около които не е учредена СОЗ)
7. Виваком – БТК АД гр. София (8 кабела по I-ви и 6 кабела по II-ри в-т)
8. Мобил Тел ЕАД гр. София (3 бр. тръби и оптичен кабел по I-5 за I-ви и II-ри в-т; 3 бр. тръби и оптичен кабел за I-ви вариант)
9. ИА ЕСМИС гр.София (3 бр. тръби по I-5 - I-ви и II-ри в-т; 4 бр. тръби по I-ви вариант)
10. М-во на културата – счита за нецелесъобразен I-ви вариант;

11. „Би Би Си Кейбъл” – има одобрен инвестиционен проект за прекарване на оптичен кабел по път I-5 от km 190+400 в дясно и предстои изграждането му
12. „Ситигаз” България – препраща към община Казанлък за справка с кадастъра, където са нанесени техните съоръжения
13. М-во на отбраната – (не съгласува I-ви вариант) писмо МО Рег.№ 11-00-80/14.03.2014 г.
14. Община Казанлък – подкрепя II-ри вариант.(изх. № 168-1171-1/14.04.2014 г.)

Според вида на реконструкциите и начина за тяхното реализиране са разгледани по варианти поотделно със схеми, предложения за решение, обяснителни записки и сметки. Самите реконструкции ще бъдат извършени на базата на изходни данни нанесени на предоставения от Проектанта картен материал или получени като направления в реални координати с необходимите данни. Всеки проект за пресичане на инфраструктура на други ведомства ще бъде съгласуван със съответното ведомство.

Следните 10 ведомства и дружества са заявили липса на техни съоръжения в обхвата на разработката или такива, които не се засягат (приложение 4).

Това са:

1. Напоителни системи ЕАД, клон Горна Тунджа гр. Стара Загора
2. Министерство на вътрешните работи
3. „Булгартрансгаз”- ЕАД гр. София
4. „Газтек БГ”- АД гр. София
5. „Орбител”- ЕАД гр. София
6. „Макс Телеком” гр. София
7. „Интернет Груп”- ООД гр. Стара Загора
8. „Кабелком 2002”- ООД гр.
9. „Космо България Мобайл”- ЕАД гр. София
10. ДП „ЖИ” регионално поделение „Енергосекция” - Пловдив

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

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

13. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение

При започване на строителството на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” Агенция „Пътна инфраструктура” трябва да получи следните разрешителни:

- Разрешително за строителство
- Разрешително (виза) за проектиране
- Разрешително за докарване и добиване на строителни инертни материали – трошен камък, чакъл и пясък от кариера/и, близко разположена/и до пътния участък, с качества на материалите отговарящи на строителните изисквания;
- Разрешително от “Електроснабдяване” – гр. Стара Загора за привързване към електропреносната система и осигуряване на необходимото количество

електроенергия, което ще е необходимо за използваната механизация и за битовите нужди на работниците по ремонта;

- Разрешително от община Казанлък за място за депониране на генерираните строителни и битови отпадъци от територията на инвестиционното предложение;

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

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

14. Замърсяване и дискомфорт на околната среда

По време на строителството на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6" се очакват следните емисии, които ще окажат влияние върху замърсяването на въздуха в района:

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

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

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

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

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

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

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

През време на извършването на строителството ще бъдат генерирани известни количества строителни отпадъци – предимно отпадъци от неизползваеми земни маси, настилка, от чакъл, от бетонови парчета и др. Ще бъдат генерирани и битови отпадъци от работниците на обекта. Въпрос на добра организация от ръководството на фирмата-

строител е те да бъдат събирани и извозвани редовно при наличие на необходимите разрешения и посочени депа. В това отношение е благоприятно обстоятелството, че община Казанлък разполага с 2 депа за отпадъци – твърди битови и строителни.

По време на строителството на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6" няма да бъдат формирани битови и производствени отпадъчни води. Работниците ще ползват химични тоалетни, които периодично ще бъдат зареждани и почиствани. Локално замърсяване на подземните води в района може да се предизвика от течове на нефтопродукти от МПС и използваната механизация, но при своевременното им отстраняване опасността ще бъде ликвидирана.

При строителството не се очаква влошаване на екологичното състояние в района, тъй като няма значителни източници на замърсяване. Замърсяването ще бъде временно, локално и няма да окаже трайно въздействие върху компонентите на околната среда, т.е. не се очаква да настъпи дискомфорт при реализиране на инвестиционното предложение обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6".

По време на експлоатацията на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6" замърсяванията на въздуха ще бъдат с газови емисии от моторните превозни средства. Обектът е отдалечен от близкото населено място – гр. Казанлък на повече от 1 километър и емисиите от трафика (вредни вещества и шумови емисии) ще се разсейват в атмосферата.

Генерираният шум от автомобилния трафик няма да достига населеното място и няма да влошава хигиенните условия на жилищната среда.

Поддържането на трасето на обходния път в изправност ще следи за състоянието на геоложката основа и поддържането ѝ в изправност.

Отпадъците около пътя ще бъдат събирани редовно и крайпътните канавки – почиствани, с оглед осигуряване на добро отводняване на пътното трасе.

Поддържането на озеленителната ландшафтна система в добро състояние ще допринесе за положително естетическо въздействие и безпроблемно вписване на трасето в околния ландшафт.

15. Риск от инциденти

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

- План за предотвратяване и ликвидиране на пожари и аварии и за евакуация на работещите и намиращите се на строителната площадка и
- Мерки и изисквания за осигуряване на безопасност и здраве при извършване на СМР, включително и на местата за специфични рискове.

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

- видовете опасности и начините на защита при оценка на риска;
- списък на необходимите лични предпазни средства за всяко структурно звено, длъжност и работно място;
- инструкция за безопасна работа при извършване на бетонови работи с бетонпомпа;
- инструкция за работа с пътно-строителни машини;
- инструкция за работа с автокран;

- инструкция за безопасна работа при товаро-разтоварни работи;
- инструкция за безопасна работа при асфалтополагане.

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

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

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

Риск от инциденти може да настъпи и вследствие природни бедствия – например наводнения след обилни валежи, преливане на язовир „Копринка” и при частично или пълно разрушаване на язовирната стена, вследствие на което може да възникне катастрофално наводнение в района. Към настоящия момент ръководството на община Казанлък не посочва пряка опасност за града. Не са изключени и поражения от наводнения поради недобре изградени и поддържани отводнителни системи.

Бедствено явление през зимата с проявление на 2 – 3 години са снежните бури и снегонавяванията, с получаване поледици по пътното платно, при което може да се наруши транспортния трафик и да се застраши безопасността на движението.

III. Местоположение на инвестиционното предложение

1. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа

Местоположението на площадката на инвестиционното предложение се намира на територията на област Стара Загора, община Казанлък.

Общата площ на засегнатите имоти за първи вариант е 407,902 дка, а за втори вариант – 241,570 дка.

Обходният път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6 ще бъде разположен в селскостопански район, отдалечен от населеното място: на около 1,2 km (по втори вариант) и преминаващ през урбанизираната територия на гр. Казанлък (I-ви вариант - розов), засягащ „опасна зона” (I-ви вариант –червен) и икономически неподходящ по дължина и с тунел (I-ви вариант – зелен).

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

На приложение 2 са представени вариантите трасета за източен (I-ви варианти) и западен (II-ри вариант) обход на гр. Казанлък.

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

Таблица III.2-1

Обобщен баланс на засетгнатите имоти по вид собственост и по вид територия

I-ви вариант (червен) – вид собственост						
Вид собственост	22633 - с.Долно Изворово	27499 – с. Енина	40292 – с. Крън	53179 – с. Овощник	80532 – с. Черганово	Общо
Държавна/публична						
Брой имоти	-	1	1	1	3	6
Площ (дка)	-	0,717	13,552	8,204	12,845	35,313
Държавна частна						
Брой имоти	2	2	4	1	1	10
Площ (дка)	21,331	0,517	40,788	12,266	0,323	75,225
Общинска публична						
Брой имоти	21	29	7	4	13	74
Площ (дка)	21,644	5,847	2,155	2,972	19,016	51,634
Общинска частна						
Брой имоти	7	11	10	32	2	62
Площ (дка)	1,562	29,651	8,407	43,820	3,826	87,266
Частна						
Брой имоти	39	78	21	4	19	161
Площ (дка)	32,227	46,069	15,787	2,027	18,617	114,73
Обществени организации						
Брой имоти	2	-	1	-	2	5
Площ (дка)	4,699	-	0,931	-	0,168	5,798
Стопанисвано от общената						
Брой имоти	5	4	-	-	-	9
Площ (дка)	4,415	25,018	-	-	-	29,433
Съсобственост						
Брой имоти	-	1	-	9	-	10
Площ (дка)	-	4,585	-	3,916	-	8,501
		Всичко I-ви вар.	Брой имоти	337	Площ (дка)	407,902
I-ви вариант (червен) – вид територия						
Вид територия	22633 - с.Долно Изворово	27499 – с. Енина	40292 – с. Крън	53179 – с. Овощник	80532 – с. Черганово	Общо
Селскостопанска						
Брой имоти	69	120	34	49	35	307
Площ (дка)	64,201	109,808	57,477	52,735	41,468	325,69
Транспортна						
Брой имоти	-	2	2	1	2	7
Площ (дка)	-	1,095	14,478	8,204	12,814	36,591
Урбанизирана						
Брой имоти	-	-	3	-	1	4
Площ (дка)	-	-	5,752	-	0,159	5,911
Повърхностни води						
Брой имоти	5	4	5	-	1	15
Площ (дка)	0,346	1,501	3,913	-	0,031	5,791
		Всичко I-ви вар.	Брой имоти	337	Площ (дка)	407,902

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за обект:
 "Обходен път на гр. Казанлък свързващ Път I-5 и Път I-6"

II-ри вариант (син)				
Вид собственост	35167- гр.Казанлък	38563 – с.Копринка	40292 – с. Крън	Общо
Държавна публична				
Брой имоти	1	1	1	3
Площ (дка)	14,347	2,724	16,127	33,198
Държавна частна				
Брой имоти	-	-	5	5
Площ (дка)	-	-	43,426	43,426
Общинска публична				
Брой имоти	12	6	11	29
Площ (дка)	9,648	0,526	4,308	14,482
Общинска частна				
Брой имоти	1	1	18	20
Площ (дка)	0,005	1,669	10,879	12,553
Частна				
Брой имоти	43	24	53	120
Площ (дка)	78,616	12,380	42,835	133,831
Обществени организации				
Брой имоти	4	-	1	5
Площ (дка)	2,366	-	0,898	3,264
Стопанисвано от общената				
Брой имоти	-	1	-	1
Площ (дка)	-	0,816	-	0,816
Всичко II-ри вар.				
	Брой имоти	183	Площ (дка)	241,570
II-ри вариант (син) – вид територия				
Вид територия	35167- гр.Казанлък	38563 – с.Копринка	40292 – с. Крън	Общо
Селскостопанска				
Брой имоти	59	32	75	166
Площ (дка)	89,452	15,391	90,159	195
Транспортна				
Брой имоти	2	1	2	5
Площ (дка)	15,530	2,724	17,018	35,272
Урбанизирана				
Брой имоти	-	-	3	3
Площ (дка)	-	-	6,735	6,735
Повърхностни води				
Брой имоти	-	-	9	9
Площ (дка)	-	-	4,561	4,561
Всичко II-ри вар.				
	Брой имоти	183	Площ (дка)	241,570

От горната таблица е видно, че отчужденията на земите ще са в по-малък мащаб при по-късия (II-ри) вариант.

3. Зониране или земеползване, съобразно одобрени планове

Съобразно одобрения общ устройствен план на община Казанлък (писмо изх. № 168-1171-1/14.04.2014 г. (приложение 3.14) се предвижда осъществяването на обходния път, свързващ път I-5 и път I-6 да се осъществи по втория (син) вариант чрез западен обход на града.

Земите, които ще бъдат засегнати от строителството на обходния път са почти изцяло (около 81 %) от земеделския фонд.

Засегнатата транспортна територия е около 15 % от общата площ.

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

На територията, контролирана от РИОСВ - Стара Загора са обявени 78 защитени територии, съгласно Закона за защитените територии. Това са 4 резервата, 3 поддържани резервата, 36 природни забележителности, 33 защитени местности, 1 природен парк „Сините камъни” и част от природен парк „Българка”.

Предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

Най-близо разположените такива са:

Мегалита

Категория – Природна забележителност

Местоположение – землище с. Бузовград, обявена със Заповед № РД-470/28.05.2013 г. на МОСВ (ДВ бр.40/1984 г.);

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 5,5 km (по I-ви вариант) и 8,7 km (по II-ри вариант).

Мечките

Категория – Природна забележителност

Местоположение – землище гр. Крън, землище с. Енина, обявена със Заповед № 3038/03.10.1974 г. на МГОПС (ДВ бр.88/1974 г.), актуализирана по площ със Заповед № РД-438/18.06.2007 г. на МОСВ (ДВ бр.61/2007 г.);

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 5,5 km (за двата варианта)

Енинското ждрело

Категория – защитена местност

Местоположение – землище с. Енина, обявен със 4526/17.11.1975 г. на МГОПС (ДВ бр.98/1975 .), актуализирана по площ със Заповед № РД-439/18.06.2007 г. на МОСВ (ДВ бр.61/2007 г.);

Минимално отстояние от обекта на ИП – 4 km (по I-ви вариант) и 3 km (по II-ри вариант).

Катуна

Категория – защитена местност

Местоположение – землище с. Енина, обявена като буферна зона на резерват „Каменщица” със Заповед № 792/10.08.1984 г. на КОПС при МС (ДВ бр.71/1984 г.), прекатегоризирана в защитена местност със Заповед № РД-522/12.07.2007 г. на МОСВ (ДВ бр.72 / 2007 г.);

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 6 km (по I-ви вариант) и повече от 5 km (по II-ри вариант).

Лешница

Категория – Резерват

Местоположение – землище с. Ясеново, обявен със заповед № 793 / 10.08.1984 г., ДВ бр.66/2013 г.

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 13 km (за двата варианта)

Каменщица

Категория – Резерват

Местоположение - землище с. Енина, обявен със заповед № 508/28.03.1968 г. на МГТП, разширен по площ със Заповед № 792/10.08.1984 г. на КОПС при МС (ДВ бр.71/1984 г.), актуализиран по площ със Заповед № РД-349/08.04.2010 г. на МОСВ (ДВ бр.37/2010 г.)

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 6 km (за I-ви варианта и повече от 5 km (за II-ри вариант)

Защитени зони

Река Тунджа I- BG000192

Категория – ЗЗ за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна, включена в списъка на ЗЗ, приет с Решение № 122/2007 г. на МС (ДВ бр.21/2007 г.)

Местоположение – южно от гр. Казанлък

Минимално отстояние от обекта на ИП – около 2,5 km (за I-ви варианта) и повече от 5 km (за II-ри вариант)

Централен Балкан - буфер BG0001493

Категория: ЗЗ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна, включена в списъка на ЗЗ, приет с Решение № 802/2007 г. на МС (ДВ бр.107/2007 г. и изменен и допълнен с Решение № 811/2010 г. на МС ДВ бр.96/2010 г.)

Местоположение: Северно от Казанлък.

Минимално отстояние от обекта: около 4.0 km (4.0 km за Вариант II).

Централен Балкан - буфер BG0002128

Категория: ЗЗ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-321/04.04.2013 г. на министъра на МОСВ (ДВ бр.46 и бр.47 /2013 г.

Местоположение: Северно от Казанлък.

Минимално отстояние от обекта: повече от 5.0 km (4.5 km за Вариант II).

Съгласно приложения картен материал защитени зони от екологичната мрежа “Натура 2000” в посочения регион (приложение 5), в който ще се осъществи проектът за обходен път, няма да бъдат засегнати.

Съгласно писмо на Басейнова дирекция за управление на водите «Източнобеломорски район» с център Пловдив (писмо изх. № РД-11—34 / 04.03.2014 г.) „в близост до предложения първи вариант на обходния път на гр. Казанлък се намират 6 броя водоизточника за питейно-битово водоснабдяване, около които не е учредена санитарно-охранителна зона (СОЗ) по Наредба № 3 / 2000 г., но изготвянето на Идеиния проект с парцеларен план следва да се съобрази с тях, както и с пресичанията на водните обекти».

4а. Качество и регенеративна способност на природните ресурси

Районът на инвестиционното предложение е разположен в селскостопански земи, засявани предимно със житни култури – пшеница и царевица.

Степента на антропогенна намеса при формирането на биоценозата е в зависимост от факторите, определящи биоценотичната стойност на биоценозите, които ще бъдат засегнати при изграждане на обходния път.

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

Характерът на биотата на територията на осъществяването на инвестиционното намерение като цяло е антропогенен. През по-голямата си част вариантите трасета на обходния път на гр. Казанлък преминават през усвоени и антропогенно модифицирани ландшафти, обработваеми земеделски земи и пр. Това характеризира и толерантността към антропогенни въздействия и способност за възстановяване.

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

В заключение още веднъж следва да се подчертае, че при реализацията на инвестиционното предложение за обходен път на гр. Казанлък и по двата основни предложени варианта **няма да бъдат засегнати биоценози върху защитени природни територии. Изграждането ще засегне антропогенни биоценози с преобладаване на рудерална растителност и синантропни видове. Те са разположени върху участъци извън обхвата на ЗООС, ЗБР, ЗЗТ и др.**

Предвид разликата в дължините на вариантите, както и обективната невъзможност да се реализира първият вариант („опасна зона” на МО), считаме, че по-щадящ е по-късият II-ри (син) вариант.

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение

Основните представени варианти са два (Приложение 2):

Първи вариант - източен обход на гр. Казанлък

Втори вариант – западен обход на гр. Казанлък

Вариантите подробно са описани в т. II.3. – „Подробна информация за разгледани алтернативи”.

Основното за местоположението на двата представени варианта за обходен път на гр. Казанлък е избраната посока за обход – източна (по-дълга – 9,527 km – I-ви вариант) и западна – около три пъти по-къса -3,160 km).

Източният обход има в предварителните проучвания още два подварианта за местоположение – над следата на червения вариант (зелен) и под нея (розов).

При зеленият вариант е предвиден тунел с дължина над 2 km; дължината на зеления вариант е 13,045 km – с 3,518 km повече от тая на червения вариант. Той изисква повече отчуждения на земи.

Розовият подвариант на източния обход на гр. Казанлък е най-южен и преминава през регулацията на града (парка „Тилбето“) и през земи съгласно чл.19 от ЗСПЗЗ, заобикаляйки от юг опасната зона; дължината му е 7,708 km.

Представените алтернативи са разгледани от 23 заинтересовани ведомства, които аргументирано са представили съображения и становища.

Съгласно изложеното в т.П.12.- 9 от заинтересованите ведомства нямат съоръжения и по двете обходни трасета и нямат предпочитания за вариант, а останалите 14 имат съоръжения или са предпочели II-ри (син) вариант (приложения 3 и 4).

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

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

1.1. Въздействие върху хората и тяхното здраве

Здравно-хигиенните аспекти на инвестиционното предложение ще бъдат разгледани за пътните строители по време на реализацията му, тъй като най-близкото населено място – гр.Казанлък - се намира на достатъчно разстояние от трасето на обходния път по втори вариант.- около 1,2 km и не се очаква населението да бъде изложено на наднормени експозиции по време на експлоатация.

Идентифициране на рисковите фактори за увреждане здравето на хората:

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

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

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

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

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

Вредни физични фактори

По време на строителните работи ще бъдат използвани тежки строителни машини (булдозери, багери), монтажни кранове и др. По време на строителството работниците ще бъдат изложени на следните неблагоприятни физични фактори:

Наднормени шумови нива - Неблагоприятният здравен ефект на шума е главно върху централната нервна система и се изразява предимно в разстройство на съня и развитието на неврозо-подобни състояния. Въпреки, че ефектът ще е върху ограничен брой хора, не бива да се допуска извършване на строителни работи и превоз на материали и техника през нощните часове. Във връзка с това препоръчваме строителните работи да се извършват само през деня.

Тежките строителни машини - багери булдозери, кранове, тежкотоварни камиони генерират шум с висок интензитет, който в кабините надвишава допустимите норми от 85 dB/A. и оказва неблагоприятен здравен ефект върху слуховия анализатор и нервната система.

Таблица IV.1.1.1-1

Нива на генериран шум от тежки строителни машини

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

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

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

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

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

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

Физическо натоварване

Трудът в пътното строителство е в голяма степен механизирован. Едновременно с това, има и работни операции, които изискват ръчна работа и значителни физически усилия. От гледна точка на физическите усилия той може да се категоризира като умерено тежка и тежка физическа работа.

Замърсители на приземния слой на атмосферния въздух

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

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

профилактични мерки е от първостепенна важност за съхраняване здравето на пътните работници.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Характеристика на експозицията

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

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

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

Оценката на емисиите от пътните строителни машини може да се направи по ЕМЕП/CORINAIR Atmospheric Emission Inventory Guidebook, Third Edition, B810 (Other mobile sources and machinery), 2003. За единица работна машина, данните за емисиите и съответните концентрации в отработените газове изхвърляни във въздуха са представени в таблица IV.1.1.1-2.

Таблица IV.1.1.1-2

Емисии по време на строителството за 1 час работа на техниката

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

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

Източниците на неорганизираните емисии са:

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

Предвид малката дължина на обходния път и достатъчната му отдалеченост от населеното място – гр. Казанлък (1,2 km) не се очаква надвишаване на хигиенните норми на населеното място както по време на строителството, така и по време на експлоатацията на обекта.

Действието на тези емисии ще бъде локално (с малък териториален обхват) и краткосрочно (по време на строителството – върху работниците).

1.1.2. Здравно състояние на засегнатото население

По време на строителството следва да се забрани преминаване на строителната техника през града.

След реализиране на обходния път на гр. Казанлък се очаква подобряване на здравния статус на населението, тъй като ще бъде премахнат един важен и постоянен източник на замърсяване на жилищната среда (ЕВВ, шум). Жителите на гр. Казанлък ще имат една по-здравословна и безопасна (намален риск от ПТП) среда за живот.

Отдалечеността (1,2 km) на обходния път от гр. Казанлък е предпоставка за подобро здравно състояние на населението му.

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

Профилактични мерки по отношение опазване здравето на строителните работници.

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

В Таблица IV.1.1.3-1 са систематизирани рисковите фактори с неблагоприятно въздействие върху здравето на работещите, ангажирани със строителство на обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6".

Таблица IV.1.1.3-1

Рискови фактори с неблагоприятно въздействие

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

Психо-сензорно натоварване. Висока отговорност.	Трудни за строителство участъци от пътното трасе.	Да се работи под ръководството на квалифицирани специалисти.
Възможни трудови злополуки.	Падания, повърхностни наранявания и травми, изгаряния.	Провежда се персонален инструктаж. Използване на лични предпазни средства.

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

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

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

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

В заключение считаме, че инвестиционното предложение за обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6" от здравно-хигиенен аспект е екологосъобразно, с визия за просперитането на региона.

Може да се направи извода, че при спазване на всички споменати по-горе препоръки, инвестиционното предложение може да се реализира без да застраши здравето състояние на пътните работници в краткосрочен и дългосрочен план, както и на населението от близкото населено място – гр.Казанлък.

1.1.4. Възможните по-важни въздействия на обекта са:

- А) Върху строителните работници и строителния надзор
- експозиция на прахови емисии – от изкопно-насипни работи, транспортиране на дисперсни материали (почви, инертни материали, строителни отпадъци); очаква се те да бъдат поднормени, епизодични и овладяни с оросяване на терена;
 - експозиция на газови емисии (от двигателите на работната техника) – очаква се те да са минимални и предвид откритостта на терена да се разсейват бързо;
 - наднормени шумови нива при работа на тежката техника – намаляването на шума ще се постигне ефективно с употреба на лични предпазни средства и модерна строителна техника;
 - прегряващ или преохлаждащ климат при работа на открито – въздействието му се неутрализира чрез снабдяване на работещите със сезонни работни облекла и подходящи напитки.

1.2. Атмосферен въздух и атмосфера

Релеф

Казанлък е разположен в Казанлъшката котловина, която е част от Задбалканските котловини. Надлъж през нея тече река Тнджа, която извира от Калюферския Балкан.

Климат

Районът на инвестиционното предложение в климатично отношение попада в преходно-континенталната подобласт на Европейската континентална климатична област.

Климатът е умереноконтинентален, с не много студена зима, топло и сравнително добре овлажнено лято, с по-голям брой слънчеви дни. Средната температура през януари е над 0⁰ докато средната температура през юли е 23⁰С.

Таблица IV.1.2 – 1

Средноденонощни температури на въздуха (t °С) – станция Казанлък

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ср.
												год
-0,7	1,3	4,8	10,6	15,3	18,9	21,4	21,0	16,8	11,2	6,4	1,6	10,7

Зимата в Казанлък е мека, снеговалежите са рядкост. Лятото е топло, а валежи падат рядко. Годишно за района количеството *валежи* е малко под средното за страната. Продължителните засушавания са малко.

Валежите се характеризират със средногодишната сума 588 mm. Средномесечната и годишна стойност на валежите са поместени в табл. IV.1.2 – 2:

Таблица IV.1.2 – 2

Средномесечни валежи (mm) за станция Казанлък

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год. сума, mm
41	33	31	46	75	76	65	48	34	45	49	45	588

Разпределението на средногодишната сума на валежите по сезони е както следва: зима 119, пролет 152, лято 189 и есен 128 mm.

Количеството на валежите и видът им има пряко отношение при оразмеряването на отводнителната система на пътното платно. Количествата на снеговалежите е свързано пряко с предотвратяване на очаквани снегонавявания и прилагането на адекватни мерки за осигуряване безопасност на движението.

Казанлъшкото поле се отводнява от река Тунджа и притоците ѝ. То е с наличие на високи нива на подземни води, разположени в поройния конус на р. Крънска, р. Стара река и в терасата на р. Тунджа.

Средната относителна *влажност на въздуха* е 50-60%.

Преобладаващата *посока на ветровете* е от северозапад (25,3 %), следвани от северни ветрове (23,6 %), югоизточни (15,9 %) и южни (11 %). Тихото време (с вятър под 0,5 m/s) е 57,3 %. Средната годишна скорост на северните и северозападните ветрове е съответно 3,7 и 5,5 m/s (Общински план за развитие на Казанлък 2014 – 2020 г., стр.16).

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

Средномесечните и годишни температури на почвата имат отношение към фазата на строителство и за станция Казанлък те варират от 0,4 °С (януари) до 25,4 °С (август). Температурите са за почвена дълбочина 2 cm. Данните сочат, че през зимния сезон строителството няма да бъде възпрепятствано от този климатичен фактор.

Мъглите са често явление. Средно годишно в 31,5 дни от годината времето е с мъгла, като дните преобладават през хладния сезон.

Обобщените констатации засягащи климатичния ресурс на община Казанлък сочат, че по отношение на този фактор не съществуват сериозни пречки за нормално

функциониране на транспортната дейност. На територията липсват източници и условия за създаване на трайна зона на замърсен атмосферен въздух. Община Казанлък има разработена програма за управление качеството на атмосферния въздух и е включена в Националната програма за мониторинг.

В приложение 14 е представен снимков материал от двата варианта на обходния път на гр. Казанлък.

Атмосферен въздух

Съгласно Протокол № 5 / 04.02.2014 г. за предоставяне на достъп до обществена информация от ИАОС (Решение 05 / 24.01.2015 г.) (Приложение б) получихме данни на РИОСВ – Стара Загора за 2011 г. (13 протокола за изпитвания). От изследваните замърсители – ФПЧ10, CO, O₃, SO₂, NO, NO₂, H₂S, NH₃, CH₄, NMHC само сероводородът и прахът ФПЧ10 се установяват в преобладаващ брой анализи над нивата на санитарните норми (0,005 mg/m³ и 50 µg/m³ съответно).

Автотранспортът представлява непрекъснато действащ източник, основно на ФПЧ. Неговата интензивност е пропорционална на автомобилния трафик и следва неговите изменения – сезонни и денонощни (Регионален доклад за състоянието на околната среда през 2011 г. РИОСВ – Ст. Загора).

Източник са основно твърдите горива за бита през активния отоплителен сезон и автотранспорта в градската част. С реализирането на ИП се очаква този трафик да намалее и съответно стойностите на съответните нокси (H₂S и ФПЧ10).

По време на строителството не се очакват значителни замърсявания на въздуха. Независимо от това строителните видове работи, като изкопни и насипно-уплътнителни, следва да се извършват съгласно изискванията на съответните нормативи. При необходимост (ветровито, сухо време) незатревените земни откоси и дисперсните инертни материали могат изкуствено да се навлажняват.

Експлоатацията на пътната отсечка (независимо по кой вариант ще се реализира) ще предизвика съответни на трафика замърсявания на припътните полоси, за сметка на значителния положителен ефект за града от изнасянето от него на транзитния поток. Предимството в това отношение е на Вариант II, поради по-малката му дължина.

Има основателни опасения, че при реализацията на Първи вариант транзитният поток в посока Габрово – Казанлък – София ще продължи да преминава изцяло през централните улици и кръстовища на града (бул. „Освобождение”, ул. „Ал. Батенберг” и бул. „23-ти Шипченски пехотен полк”), което ще обезсмисли в голяма степен изграждането на този вариант. Това означава, че няма да бъде променена екологичната обстановка в града, както и безопасността на движение няма да получи чувствително подобрене.

При Втори вариант за целия транзитен поток от Габрово за София се създават условия да минава по проектното трасе, а транспортните средства, които търсят направлението за Стара Загора или други дестинации на юг ще бъдат насочени по южната околновръстна дъга. Това ще намали значително вредните емисии в атмосферата над града, натоварването на улиците и ще се отрази благоприятно на безопасността на движението.

Съгласно направените прогнози за трафика при най-натоварения сценарий („оптимистичен вариант” – приложение 7) общият брой на МПС за 2040 г. за двата варианта на обходния път се очаква един сравнително „среден” трафик с близки стойности, като при I-ви вариант общият брой на МПС е 3939 (5814 ЕЛА), а при II-ри вариант – 3812 МПС (5634 ЕЛА). При това натоварване концентрациите на ЕВВ още до банката на пътя ще бъдат под съответните нива на ПДК.

По-малката дължина на обходния път на гр. Казанлък по втори вариант (около 3 пъти в сравнение с първи) предопределя и по-малко количество на ЕВВ емитирани в приземния слой на атмосферния въздух.

1.3. Повърхностни и подземни води

Първи вариант

През разглеждания участък минават реките р. Крънска, р. Старата, Новомахленско дере (сн.7), както и техни притоци. Част от водите на един от притоците на Новомахленското дере се вливат в малък изкуствено създаден водоем, намиращ се на около 200 m северно от проектното трасе. Пътят пресича и напоителни и отводнителни канали.

Проектът предвижда в местата на пресичанията на водните течения, да се изградят съоръжения - съответно на km 0+880 (мост L=8.00 m), km 1+560 (мост L=8.00 m), както и 19 броя водостоци с различни габарити (Φ от 1 до 6 m) в зависимост от водосбора.

При km 1+360 на около 110 m северно от оста на пътя има съществуващ каптиран извор (сн 5). На около 200 m северно от новопроектираното трасе при km 2+100 има няколко водохващания (сондажни кладенци).

Трасето засяга и малка част (0,031 дка) от територии на водостопански, хидромелиоративни съоръжения.

При km 5+000 на около 330 m северно от трасето има зона на временно замочуряване.

Подпочвените води в района са грунтови в алувиални и пролувиални отложения - чакъли, пясъци и глини. Районът е богат на извори, които не са каптирани. Има всички основания да бъде оценен като водообилен.

Съгласно писмо на Басейнова дирекция за управление на водите «Източнобеломорски район» с център Пловдив (писмо изх. № РД-11—34 / 04.03.2014 г.) „в близост до предложения първи вариант на обходния път на гр. Казанлък се намират 6 броя водоизточника за питейно-битово водоснабдяване, около които не е учредена санитарно-охранителна зона (СОЗ) по Наредба № 3 / 2000 г., но изготвянето на Идеиния проект с парцеларен план следва да се съобрази с тях, както и с пресичанията на водните обекти».

Втори вариант

През разглеждания участък преминават 2 малки рекички (Кривата вада и Старата река, които имат направени корекции), както и притоци, някои от които през лятото и есента пресъхват. Част от повърхностните води се вливат в малък, изкуствено създаден водоем (сн. 1), който вече се е вписал добре в околната среда, обрасъл е с водолюбива растителност и е зарибен. Той се намира на територията на военното поделение. Друга част от повърхностните води захванват също така малък водоем (сн. 2) в зоната, непосредствено на проектирания път (на около 65 m северно при km 0+480).

Преди включването на новопроектирания път в I-6 има мочурище с площ 1.67 дка, което попада в зоната на възела и е предвидено за отчуждение. Това, което трябва да се реши във фазата на проектирането е създаването на условия за осушаване на мочурището, чрез прехвърляне на водите от другата страна на път I-6. Същото мочурище е антропогенно, т.е. получено в резултата на насипите на пътя.

Проектът предвижда в местата на пресичанията на водните течения да се изградят съоръжения - съответно на km 0+480 (ССП подлез L=23.00 m) и km 1+273.24 (пътен подлез L=10.00 m), както и 5 броя тръбни водостоци Φ 1 m.

Нивото на подпочвените води в района е променливо - варира сезонно от -2 до -4 метра, мерено от терена. Водите са богати на хидрокарбонатни аниони. Има изградени

напоителни и отводнителни канали, част от които попадат в рамките на предвидените отчуждения.

Високото ниво на подземните води е спомогнало за образуването на блатисти участъци, покрити с влаголюбива растителност. Подхранването на подземните води е за сметка на атмосферните валежи. Посоката на потока е на юг.

Описаната хидрогеоложка обстановка налага да се обърне внимание на оформянето на земното легло и отвеждането на подземните и повърхностните води в страни от новия път.

В проучвания район е установено едно находище на пресни води (попадащо в землището на с. Крън). Ако в резултат на строителството има опасност от физическото унищожаване на водоизточника е целесъобразно изворът да бъде предварително каптиран и водите му изведени извън обхвата на пътя.

Минерални води – в близост до Казанлък (на около 4,3 km) се намира находище на минерална вода с действащи 5 геотермални сондажа в района на с. Овощник, с общ дебит около 28 л/сек и температура при изворите от 45°C до 75°C. Минералните извори в с. Овощник са познати от началото на XIX в., водата е една от най-богатите в Европа на флуор, с рН – 8,4 и е уникална с това, че почти няма различия в анализите отпреди 70 години и сега. По-отдалечени са минералните извори в с. Ягода (източно от Казанлък) и гр. Павел баня (западно от него).

Няма основания за особени опасения по отношение на повърхностните и подземните води при строителството и при експлоатацията на пътя. Втори вариант, сравнен с Първи вариант, е за предпочитане, тъй като не преминава в близост до вододайни зони и зони с много високи нива на подпочвените води.

Понастоящем състоянието на повърхностните води в близост до проектното трасе за обход на гр. Казанлък е задоволително. Предоставената ни от ИАОС информация за периода 2010 – 2014 г. от 2 близки до обходния път пункта – „р.Крънска устие след гр. Казанлък” и р. Тунджа преди гр. Казанлък след язовир „Копринка” (приложение 8) показва, че преобладаващите нокси са в границите на ПДК. Изследвани са: активна реакция рН, електропроводимост, разтворен кислород, насищане с кислород, амониев азот, нитрити, нитрати, общ азот, ортофосфати, общ фосфор, ХПК (химична потребност от кислород) и БПК5 (биологична потребност от кислород).

Състоянието на подземните води в региона също е добро - предоставената ни от ИАОС информация за периода 2010 – 2014 г. от ПП BG3G00008185 гр. Казанлък са в границите на хигиенните норми (приложение 9) Изследвани са следните показатели: активна реакция рН, амониев азот, арсен, електропроводимост, живак, кадмий, калий, калций, карбонати, магнезий, манган, мед, насищане с кислород, натрий, никел, нитрати, нитрити, общ сух остатък, обща твърдост, окисляемост, олово, ортофосфати, разтворен кислород, сулфати, хлор, бикарбонати, хром (6^+ и 3^+) и цинк.

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

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

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

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

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

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

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

1.4. Земни недра

В тектонско отношение Казанлъшката котловина, в северната част на която преминава проектираното трасе, представлява грабеновидно понижение, ограничено от север от Старопланинския комплексен хорст, а от юг – от Средногорския комплексен хорст.

В района не са установени белези на съвременни тектонски проявления. Липсват данни за наличието на разломни структури в близост до обследвания участък.

В геоложкия строеж на Казанлъшката котловина участват палеозойски интрузивни скали, покрити от плиоценски и кватернерни отложения.

В литоложко отношение плиоценските и кватернерни отложения, които покриват палеозойските гранити, са представени в еднотипен фацес - алтернация на чакъли, пясъци и глини. Поради тази причина те не могат бъдат визуално отделени и често се разглеждат като единен пласт. Такова обединение е обосновано и с оглед на сходните им физико-механични свойства.

Плиоценските седименти са от езерен тип - неравномерно редуващи се глини, пясъци и чакъли, с преобладаване на глините. Последните са плътни и ргилитоподобни. Характерно е също така, че по-песъчливите и чакълести отложения залягат по-близо до повърхността сравнение с глините.

Кватернерните отложения се разкриват на повърхността по цялата територия на Казанлъшката котловина. Представени са от различни по тип седименти, като преобладават пролувиалните и алувиалните. Първите се срещат основно в близките до Стара планина участъци, какъвто е и разглеждания. Представени са от недобре сортирани дребни до едри чакъли с глинесто-песъчлив до глинест запълнител. Пролувиалните отложения са често водонаситени и в дълбочина се смесват с плиоценските седименти.

Алувиалните отложения са разпространени в централните и южни части на Казанлъшката котловина, по поречието на Тунджа и притоците ѝ. Те изграждат прилежащите им заливни и незаливни тераси. В северна посока се смесват с относително мощните наслаги на пролувиалните конуси, а в дълбочина постепенно преминават в по-глинестите седименти на плиоцена. Алувиалните разновидности са основно чакълести и по-рядко песъчливи.

В района, предвид геоложките му геоморфоложките особености, не се срещат проявления на опасни склонови явления, като свлачища, срутища и т.н.

Опасност от геодинамична гледна точка представляват описаните по-горе заблатени зони за II-ри вариант, разположени в близост до проектираното ново пътно трасе. Твърде вероятно е те да имат сезонен характер, но въпреки това е препоръчително предприемането на специални мерки при оформяне на пътната основа

предвид ниските якостно-деформационни показатели на почвите в богатия на органични материали приповърхностен слой.

Предвижданото изграждане на обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6 ще се изрази в механично нарушаване на геоложката среда при изпълнението на изкопните и насипно-уплътнителни работи и съпътстващите ги дейности по време на строителството.

Освен от механично нарушаване геоложката среда е потенциално застрашена и от замърсяването ѝ със битови и строителни отпадъци, разливи на нефтени продукти от транспортната и строителната механизация, при аварийни, кризисни ситуации и заловни замърсявания.

Полезни изкопаеми

Не са установени находища от подземни природни богатства с промишлено значение, но съществуват полезни изкопаеми с местно значение. Има находище на глини за строително-керамични изделия в местността „Манастирска нива” – на 2 километра западно от Казанлък. На 7 km източно от града в местността „Кара дере” е разработена кариера в гнайсови скали за трошен камък, болдюри, павета и др. Пясък, речен чакъл и филц се добиват от кариерите при селата Овощник и Черганово, разработени в руслото на р. Тунджа. При селата Кънчево и Бузовград се разработват кариери в гранита. Суровината е качествена за изработване на бордюри, настилки, паваж и др. (Физикогеографска характеристика на община Казанлък).

Сеизмичност на района

В сеизмично отношение участъкът се отнася към район с максимална интензивност на земетресенията от VIII-ма степен по скалата МСК. Коефициентът на сеизмичност, съгласно действащите Норми за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни райони (НАРЕДБА № 2, 2007 г.), е $K_c=0,15$.

1.5. Земи и почви

В района на инвестиционното предложение почвите се характеризират с голямо разнообразие: делувиални и делувиално-ливадни, ливадно-черноземни, канелени горски излужени, като преобладаващ тип е канелено-горският. Покрай р. Тунджа и р. Енинска са налични алувиални почви, които са високопродуктивни, представен в обработваеми земи от I, II и III-та категория. Североизточно от Казанлък са разпространени нископродуктивни, силно ерозирани земи, частично заети от ливади и пасища.

В най-ниската част на Казанлъшкото поле са разпространени заблатени почви по поречието на р. Тунджа. Те са извън обсега на инвестиционното предложение.

В горските територии са разпространени 2 основни типа почви – излужени канелени горски почви – 62 % от площта, кафяви горски – 35,9 % и алувиални – по поречието на р. Тунджа – 0,9 %.

Предвиденият терен за строителство е сравнително малък и е свързан с отнемане на земи в размер на 407,902 дка по I-ви вариант (червен) и 241,570 дка по II-ри (син) вариант (т. III-2).

Видно от гореизложеното, вторият (син) вариант е с преимущество пред първия поради по-малкото необходими площи за реализирането му.

Разглежданата територия, в която попадат необходимите отчуждения и която ще бъде прилежаща на проектирания път, включва предимно масиви от земеделски земи (ниви, пасища и мери, естествени ливади и др.), гори, лозови и овощни насаждени. По начин на трайно позване най-голям процент от земите са ниви.

По данни от парцеларния план земите, които е предвидено да бъдат засегнати, са от IV до X категория (без VIII), като най-голям процент са VI категория (около 112 дка) и IV категория (около 90 дка).

Проведеният през 2011 г. мониторинг на почвите за съдържание на тежки метали и металоиди е установил, че те не са замърсени с такива, като стойностите са много под границите на ПДК; мониторингът за съдържание на остатъчни количества органохлорни пестициди, полихлорирани бифенили и полициклични ароматни въглеводороди също сочи, че концентрациите са много под ПДК (Общински план за развитие на община Казанлък 2014 – 2020 г., стр. 91).

Съгласно Протокол за предоставяне на достъп до обществена информация № 5 / 04.02.2015 г. на ИАОС (приложение 7) и данните към него от 2010 г. и 2012 г. (приложение 10) от пробовземен пункт с. Бузовград сочат, че не се наблюдава превишение на изследваните нокси (тежки метали и металоиди) за повърхностния и приповърхностния слой почва. Изследванията са за мед, цинк, кадмий, олово, никел, хром, арсен и живак.

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

1.6. Растителен, животински свят и защитени територии

1.6.1. Растителен свят

Характерът на растителността в община Казанлък се обуславя от особеностите на почвено-климатичните условия и от антропогенната човешка дейност.

Естествена растителност от влаголюбиви горски видове – върба, топола и елша има покрай р. Тунджа и р. Енинска.

В равнино-хълмистия пояс преобладават смесени гори от цер, благун, зимен дъб. С увеличаване на височината следват гори от зимен дъб, смесени широколистни гори от бук, благун, габър, мъждрян, зимен дъб и явор, които в по-високите части са смесени със смърч. При с. Крън е запазена вековна гора – „Ореховата кория”. Понастоящем горите в самото Казанлъшко поле заемат около 10 % от територията.

Във височинно отношение следват гори от зимен дъб, смесени широколистни гори от бук, благун, габър, мъждрян, бук, зимен дъб и явор. В най-горния среднопланински горски пояс преобладават *буковите гори*, в по-високите части смесени със смърч.

Върху ливадните площи се срещат редица естествени тревни растения – детелина, великденче и др., ксеротремни тревни формации с преобладаване на белизма (*Dichantia ischimi*), луковична ливадина (*Poeta bulbosae*), садина (*Chrysopogoneta grylli*) и ефемери (*Ephemereta*), както и много диворастящи лечебни растения – мащерка, равнец, риган, жълт кантарион. Покривната растителност е слабо развита и при дъждове се оттича голямо количество нвърд отток, което усилва овражната ерозия.

Растителната покривка по втори вариант (основно тревисто-храстова) ще бъде засегната в по-малка степен поради по-малката площ на обекта.

Не са констатирани локалитети на редки и застрашени видове висши растения около проектните трасета на обходния път на гр. Казанлък по двата варианта. Наоколо повсеместно преобладават синантропна и рудерална растителност.

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

В приложение 11 е представено извлечение от Национална база данни за земното покритие на България, разработена по общоевропейския проект "КОРИНЕ Земно покритие"

1.6.2. Животински свят

Според биогеографското райониране на Европа територията на обходния път на гр. Казанлък попада в т. н. „Континентален биогеографски район” (ЕТС, 2002), характеризиращ се с умерено биологично разнообразие. Като цяло, фауната се отнася към палеарктичния тип и включва и видове със субсредиземноморско разпространение. Климатичните условия и разнообразният релеф предопределят богатото фаунистично разнообразие на района. Срещат се 49 вида бозайници, 18 вида влечуги, 11 – земноводни, 227 вида птици, голямо видово разнообразие на риби (р. Тунджа, яз. "Копринка" и горните течения на чистите планински реки обуславят голямо видово разнообразие на рибите).

В обхвата на ИП делът на неповлияните от антропогенните въздействия територии е много малък, поради което доминират агроландшафтите с формираните от човека в тях агроценози.

На приложения 12 и 13 са представени карти на видовото богатство и на редките видове на България. От тях личи, че района на инвестиционното предложение не засяга такива територии.

1.6.3. Защитени територии

Национална екологична мрежа (НЕМ)

Предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

В района на инвестиционното предложение няма обекти от НЕМ.

На достатъчна отдалеченост се намират следните ЗТ, ЗМ, ПЗ и ЗЗ.

Защитените територии обхващат едва 2,45 % от общинската територия. Те включват :

- 2 резервата – „Лешница” и „Каменщица”

Резерват „Лешница” е с площ 3900 дка, в горския фонд на землището на с. Ясеново. Разположен е във водосбора на р. Лешница и съхранява разнообразни и характерни екосистеми в нископланинския горски пояс на Шипченския дял на Стара планина, както и находища и местообитания на редки и защитени видове. Горските екосистеми включват основно бук, габър, зимен дъб, мъждрян. Основният дървесен вид - обикновеният бук, е на средна възраст 160 години.

Резерватът е отдалечен на повече от 13 km (за двата варианта) от обекта на ИП и няма да бъде повлиян от строителството и експлоатацията на обходния път.

Резерват „Каменщица” е с площ 10 184 дка горски фонд, разположен в землището на с. Енина. Обявен е с цел опазване на характерни екосистеми от горун. Съхранява екосистеми от смесени широколистни гори на възраст 60 - 170 години (горун, бук, габър, явор, мъждрян, келяв габър, ясен), както и находища на редки и защитени растения и животни.

Резерватът е отдалечен на повече от 6 km (за I-ви вариант) и повече от 5 km (за II-ри вариант) от обекта на ИП и няма да бъде повлиян от строителството и експлоатацията на обходния път.

- 2 защитени местности – „Енинско ждрело”, „Катуна”

Защитената местност "Енино ждрело" е с площ 118 дка. Обхваща левия и десния скат на руслото на р. Енинска, в землището на с. Енина. Целта на обявяването е опазване на характерен горски ландшафт, съчетание на гори с красиви скални образувания.

Минималното отстояние от обекта на ИП – 4 km (по I-ви вариант) и 3 km (по II-ри вариант) е достатъчно, за да не се очакват негативни въздействия върху тази ЗМ.

Защитената местност „Катуна” в землището на с. Енина е с площ 151,6 ха.

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 6 km (по I-ви вариант) и повече от 5 km (по II-ри вариант).

- 2 природни забележителности – „Мечките” и „Мегалита”

Природната забележителност „Мечките” е с площ 10 дка в горския фонд на землището на с. Крън. Целта на обявяване е запазване на характерно и атрактивно скално образувание.

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 5,5 km (за двата варианта)

Природната забележителност „Мегалита” е с площ 0,53 ха и цели опазването на естествено скално образувание от типа „скален прозорец”.

Минимално отстояние от обекта на ИП – повече от 5,5 km (по I-ви вариант) и 8,7 km (по II-ри вариант).

- 3 Защитени зони – „Река Тунджа I”, Централен Балкан - буфер BG0001493 и Централен Балкан - буфер BG0002128

Река Тунджа I- BG000192 с площ 95,029 дка

Категория – ЗЗ за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна;

Местоположение – южно от гр. Казанлък; наличие на 13 природни местообитания, безгръбначни, риби, земноводни и влечуги, бозайници, прилепи (информационна система за защитени зони от екологична мрежа Натура 2000).

Минимално отстояние от обекта на ИП – около 2,5 km (за I-ви вариант) и повече от 5 km (за II-ри вариант).

Централен Балкан - буфер

BG0001493 Категория: ЗЗ по Директива 92/43/ЕИО за опазване на природните : Северно от Казанлък, площ 1 383 638,24 дка, опазване на 27 природни местообитания, богато разнообразие на бозайници, земноводни, влечуги, риби и безгръбначни.

Минимално отстояние от обекта на ИП: около 4.0 km (4.0 km за Вариант II).

Централен Балкан - буфер BG0002128

Категория: ЗЗ за опазване на дивите птици

Местоположение: Северно от Казанлък, площ 719 839,68 дка опазва богато разнообразие от птици, включени в Приложение I на Директива 2009/147/ЕО от 2009 г., редовно срещащи се мигриращи птици, които не са включени в горното приложение.

Минимално отстояние от обекта: повече от 5.0 km (4.5 km за Вариант II).

1.7. Ландшафт

Инвестиционното предложение се намира в локален комуникационен ландшафт с равнинен терен и почвено покритие от делувиални и делувиално-ливадни, ливадно-черноземни, канелени горски излужени, като преобладаващ тип е канелено-горският. Покрай р. Тунджа и р. Енинска са налични алувиални почви.

Земите са обработваеми, земеделски. Районът е с висока степен на антропогензация, изразяваща се неизменно в посока на ликвидация на естествените ливадно-степни и лесо-ливадно-степни ландшафти и заменянето им основно с агроландшафти.

Разглежданата територия, която ще бъде прилежаща на проектирания път, включва предимно масиви от земеделски земи (ниви, пасища и мери, естествени ливади и др.), гори, лозови и овощни насаждения.

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

1.8. Културно наследство

Община Казанлък притежава изключително богато духовно и материално културно-историческо наследство. Общинският център град Казанлък е град с древна история, сравнително развит икономически и културен център.

Историческите данни за територията на община Казанлък свидетелстват за нейното обитаване от преди повече от десет хиляди години. Останали са значителен брой материални свидетелства на праисторическа, тракийска, древногръцка и римска култура от времето до формирането на първата българска държава, както и свидетелства за постиженията от Средновековието, Възраждането и Следосвобожденската епоха.

Казанлъшкият регион обаче добива своята световна известност благодарение на развиваното от повече от три столетия розопроизводство и производство на розово масло, една от най-важните компоненти на водещите световни марки парфюми и съставка с изключително ценно приложение в козметиката и фармацевтиката. Пренесена от Индия през Персия, Сирия и Турция, **маслодайната роза** намира тук всички благоприятни за виреене условия - подходяща температура, висока влажност и леки песъчливи канелено-горски почви.

Досега в разглежданите пътни участъци не са открити паметници на културно-историческото ни наследство. В близост до I-ви вариант се намира Казанлъшката гробница.

Независимо от това, в предварителните инструктажи за работа строителите трябва да бъдат предупредени при натъкване на такава находка да преустановят работния процес и ръководството на строежа да се свърже с най-близките Регионални исторически музеи (гр. Стара загора, Казанлък), от където да бъде изпратен на място археолог-специалист, който да ръководи по-нататъшни действия.

Проектираният път няма да засегне пряко големи обекти на културно-историческото наследство. Независимо от това изкопните работи, с които ще започне изграждането на обекта, ще се извършват внимателно, като при установяване на индикации за неизвестни археологически дадености ще се съобщава на съответните институции. Сравнението на двата варианта насочва към предпочитания към Втори вариант.

1.9. Отпадъци

Очакваните количества на генерираните отпадъци при изграждането на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” и при неговата експлоатация са дадени таблица IV.1.9 – 1.

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

№	Вид на отпадъка	Дименсия	Код на отпадъка	Количества на отпадъците при:	
				строителство	експлоатация
1	2		3	4	5
1	Неопасни отпадъци				
1.1.	Смесени битови отпадъци	m ³	200301	6	-
1.2.	Отпадъци от почистване на пътно платно		200303	-	3
1.3.	Изкопни земни маси – негодни за насип (m ³)				
	I-ви вариант	m ³	170506	96851	-
	II-ри вариант	m ³		61382	-
2.	Строителни отпадъци	m ³			
	I-ви вариант	m ³	170904	≈ 500	-
	II-ри вариант	m ³		≈ 200	-

Твърдите битови отпадъци следва да се извозват на регламентираното депо, което се намира на 10 km източно от гр. Казанлък (м. "Каракос") – при съответното разрешение от общината.

Строителните отпадъци, които няма да се рециклират, следва да се извозват на депото за строителни отпадъци на гр. Казанлък (м. „Голяма Варовита”) – също след необходимото разрешение от общината. Депото е за строителни и инертни материали и изкопни земни маси, като не се допуска депониране на битови и опасни отпадъци.

Отпадъците от хартия, картон, пластмаси и метали могат да се предават на лицензирана фирма за оползотворяването им след преминаване през сепарираща инсталация, предвидена да влезе в експлоатация през 2014 г.

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

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

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

Генерираните строителни отпадъци при изграждането на обекта на инвестиционното предложение ще бъдат събирани и периодично, със собствен транспорт, ще бъдат извозвани на депото за строителни отпадъци при съответното

разрешение. След завършване изграждането на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“ да се обърне сериозно внимание за почистване на строителната площадка от отпадъци с цел опазване чистотата на района.

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

- разработване на план за управление на отпадъците при изграждането и експлоатацията на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“;
- създаване на вътрешен ред по събирането, извозването и третирането на генерираните отпадъци, особено при изграждането на съоръженията;
- разработване на план за действия при аварийни, кризисни ситуации и залпови замърсявания с мерки за тяхното преодоляване или предотвратяване;
- упражняване на непрекъснат контрол на ръководството на строителната организация за дейността по генерираните отпадъци.

При спазване на нормативните изисквания при строителството и експлоатацията „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“ не се очаква влошаване на екологичното и естетическото състояние в района.

1.10. Шум

За обекта на ИП отдалечеността от гр.Казанлък е 1,2 km.

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

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

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

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

Както отбелязахме в т.1.1.2. ”Здравно състояние на засегнатото население” – предвид отдалечеността от най-близките населени места при експлоатацията на обходния път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6 не се очаква влошаване на здравния статус на населението.

Независимо от гореказаното е необходимо при изготвяне на маршрутите на строителната техника да не бъде допускано преминаването ѝ през регулацията на гр. Казанлък.

По време на експлоатацията – също не се очаква влошаване параметрите на акустичната среда за населеното място предвид отдалечеността на обходния път от града. Напротив, очаква се подобряване здравния статус на населението на гр. Казанлък.

1.11. Опасни вещества

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

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

Таблица IV.1.11 – 1

Опасни вещества и препарати представляващи риск за здравето и околната среда по време на строителството на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6”

Наименование, Химичен състав	Източник	Опасност за здравето и околната среда
Дизелово гориво – нефтени въглеводороди и добавки	Строителна техника и транспорт – булдозери, багери, мобилни компресори, самосвали, бордови коли и др.	Вредно. Запалимо. Дразнител. Алерген. Човек – дихателни, кожни, алергични увреждания; Околна среда – опасно.
Моторни и машинни смазочни масла (РАН*, РСВ*)		Вредни. Запалими. Дразнители. Алергени. Човек – кожни, алергични болести; отдалечени ефекти; Околна среда – опасни.
Въглеродни, азотни и серни оксиди, летливи органични вещества, РАН*, метални аерозоли, фини прахови частици (ФПЧ)	Изгорели газове от използваната техника	Дразнители. Вредни. Алергени. Човек – влошаване на дихателни и сърдечно-съдови заболявания. Околна среда – опасни.
Производствен прах със съдържание на свободен кристален силициев диоксид под 2%	Разкривки на почвени слоеве, трошачни инсталации за различни фракции на пътна настилка; товаро-разтоварни работи с насипни инертни материали; работа в сухо и ветровито време.	Дразнител. Човек – по-висока честота на белодробни увреждания с отдалечено действие; при работа в контакт с тях – хронични заболявания на дихателните пътища. Околна среда – вредни за животни и растения.

РАН* - полициклични ароматни въглеводороди

РСВ* - полихлорирани бифенили

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

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

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

При нормална експлоатация на обходния път опасните вещества няма да представляват допълнителен риск за здравето на населението, тъй като населените места са отдалечени на 1,2 km и повече от него.

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

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

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

Предвижданията на инвестиционното предложение не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

Съгласно отбелязаното в т. III т. 4 в достатъчно отдалеченост от обходния път се намират следните обекти (таблица IV.2 -1):

Таблица IV.2 -1

Отдалеченост от обходния път на защитени обекти

№	Наименование	Категория	Отдалеченост (km) от	
			I-ви вариант	II-ри вариант
1	Мегалита	Природна забележителност	5,5	8,7
2	Мечките	Природна забележителност	5,5	5,5
3	Енинското ждрело	Защитена местност	4,0	3,0
4	Катуна	Защитена местност	6,0	5,0
5	Лешница	Резерват	13,0	13,0
6	Каменщица	Резерват	6,0	5,0
7	Река Тунджа I - BG000192	Защитена зона	2,5	5,0
8	Централен Балкан - буфер BG0001493	Защитена зона	4,0	4,0
9	Централен Балкан - буфер BG0002128	Защитена зона	5,0	4,5

Обходният път на гр. Казанлък е с малка дължина (9.527 km по I-ви вариант и 3,160 km по II-ри вариант), изисква малка площ за реализацията си, с което се намалява негативното въздействие върху околната среда. Реализацията на инвестиционното предложение не засяга уникални съобщества или местообитания на защитени видове растения и животни.

Горепосочените елементи от Националната екологична мрежа са в достатъчна отдалеченост от обекта на ИП и върху тях не се очакват негативни въздействия.

Независимо от това е необходимо да се подчертае, че за опазването им следва да се предвиди забрана за преминаване на строителна техника през териториите им; това изискване следва да се има предвид при изготвяне на маршрутите за строителство.

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

Видът на въздействието върху компонентите на околната среда е показан както при изграждането, така и при експлоатацията на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“. Видът на въздействието е показан таблично на таблица IV.3-1.

Таблица IV.3-1.

Вид на въздействието на пътния участък върху компонентите на околната среда

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

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за обект:
 "Обходен път на гр. Казанлък свързващ Път I-5 и Път I-6"

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

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за обект:
 "Обходен път на гр. Казанлък свързващ Път I-5 и Път I-6"

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

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

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

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

Атмосферен въздух

При сега съществуващото положение (преминаване на път I-5 през град Казанлък (нулев вариант) пряко засегнато от този трафик може да се счита поне половината от населението (54357 души съгласно преброяването през 2010 г.).

След реализиране на ИП замърсяването на въздуха в района на населеното място (гр.Казанлък) ще бъде намалено в сравнение със сегашното състояние, тъй като „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” ще бъде директна извънградска връзка между две натоварени пътни артерии и емисиите вредни вещества от трафика, както и генерираният от него шум ще се отдалечат на 1200 m и повече +от крайната застроена линия на града.

Замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството (предимно прахово и газово - от ЕВВ на изгорелите газове от използваната техника) няма да достигне до близкото населено място – гр. Казанлък, тъй като маршрутите на строителната техника ще бъдат определени извън чертите на града. Разсейването на ЕВВ и прах до фонові стойности ще бъде в границите на 50-метровата ивица от строителната площадка. За намаляване на праховите емисии по време на строителството ще бъдат взети мерки, като при сухо и ветровито време пътното легло и дисперсните материали (земни маси и инертни материали) периодично ще се оросяват; като не се допуска претоварване на превозващата техника и оттам – не се създават предпоставки за разсейването им и замърсяване на околната среда. На работниците ще се осигурят необходимите лични предпазни средства и ще се упражнява непрекъснат контрол за употребата им от ръководството на строителната организация. -

По време на експлоатацията се очаква газово замърсяване, което ще бъде част от емисиите на общия трафик по път I-5 и път I-6", но то няма да засегне населеното място – гр.Казанлък.

Независимо, че този трафик може да се определи като „среден” той до момента, преди построяване на обходния път, преминава през гр. Казанлък и влошава екологичните качества на жилищната среда (ЕВВ, прах, шум, риск от инциденти).

От направените прогнози за трафика по варианти (песимистична, реалистични и оптимистична) до 2014 г. е видно, че той може да бъде окачествен като „среден”. По най-натоварения трафик от съгласно „оптимистичната” прогноза броя на МПС, изразени като „единици леки автомобили” (ЕЛА) за 2040 г. са близки по I-ви вариант – 5814 броя и по II-ри вариант – 5634 броя.

Съгласно прогнози от други доклади за ОВОС на натоварени пътни артерии – магистрали (напр.АМ „Марица” - за най-високия прогнозен трафик през 2025 г.), където интензитетът на трафика е около 3 пъти по-висок от този на обходния път на гр. Казанлък, до банката на АМ всички изследвани прогнозни концентрации се очаква да бъдат под нивата на съответните санитарни норми за въглероден моноксид, серен диоксид, азотен диоксид, олово (съгл. Наредба № 12, ДВ бр.58/2010 г.).

Втори вариант е за предпочитане, т.к. количествата на ЕВВ ще бъдат около 3 пъти по-ниски от тези на I-ви, съобразно дължините им(3,160 km – II и 9,527km- I-ви).

За прахово замърсяване можем да говорим само при лошо поддържана хигиена на пътното платно. Замърсяването на въздуха по време на експлоатацията на обекта на инвестиционното предложение няма да засегне жилищната среда на близкото населено място – гр.Казанлък.

Повърностни и подземни води

При строителството на обекта на инвестиционното предложение не се очаква замърсяване на повърхностни води, тъй като при технологичните процеси няма да бъдат формирани производствени и битови отпадъчни води и отдалечените и без това водоприемници няма да бъдат замърсявани.

В проекта е предвидено ефективно отводняване на пътното платно чрез подходяща нивелета (II-ри вариант предимно в насип) и достатъчен брой мостове и водостоци:

- по I-ви вариант (L= 9,527 km) - 2 моста и 19 водостока
- по II-ри вариант (L= 3,160 km) - 2 подлеза и 5 водостока.

В геоложкия доклад на проектанта е заложено изискването „да се вземат всички необходими мерки за недопускане на отводняване на строителните изкопи от подземни и повърхностни води и да се предвиди възможност за изпомпване на водите, навлизащи на строителната площадка”. Освен това II-ри вариант е проектиран почти изключително в насип, с което също се допринася за опазване на пътя от заливане при наводнения и силни валежи.

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

През периода на строителството на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“ практически няма да се засягат подземните води.

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

Геоложка среда

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

Степента на нарушаване на геоложката среда се очертава като незначителна.

Земни и почви

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

Източниците на замърсяване на почвите могат да са от аварии, които принципно не се очакват на територията на пътната отсечка „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“, предвид добрите характеристики на трасетата - ниски надлъжни наклони, минимални радиуси на хоризонтални криви, минимални радиуси на изпъкнали и вдлъбнати вертикални криви на пътното платно.

Растителен и животински свят, защитени територии и зони

Не се очаква влошаване състоянието на растителния и животинския свят в района на инвестиционното предложение, тъй като се касае за малък обект с дължина 3,160 km (респ. 9,527 km по I-ви вариант), като се преминава и през доста антропогенизирана среда. Единствено при аварии е възможно силно негативно въздействие върху растителния и животински свят на прилежащите територии.

Няма да се засегнат елементи от Националната екологична мрежа.

Санитарно-хигиенни условия на средата

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

По време на експлоатацията се очаква подобрене на хигиенните параметри на жилищната среда в гр. Казанлък поради изнасяне на трафика от път I-5 извън населеното място.

5. Вероятност на поява на въздействието

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

При строителството вероятност от поява на въздействието се очаква предимно върху земните недра и в по-малка степен върху растителния и животински свят – при подготовката на терена за „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“. Въздействие се очаква и при земите и почвите при отнемане на повърхностните слоеве почва и сепарирането на хумуса.

Въздействие се очаква и при земите и почвите при отнемане на повърхностните слоеве почва и сепарирането на хумуса.

Въздействието върху атмосферния въздух ще бъде краткотрайно и минимално.

Вероятността от замърсяване на повърхностни води е минимална, тъй като при технологичните процеси няма да бъдат формирани производствени и битови отпадъчни води и отдалечените и без това водоприемници няма да бъдат замърсявани.

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

При експлоатацията на „Обходен път на гр.Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” вероятност от поява на въздействие ще се очаква най-вече при аварийни ситуации и залпови замърсявания. Тогава трябва да се действа много бързо, тъй като въздействието може да се разпространи върху по-голяма площ и да се предизвикат значителни щети. Мерките, които ще се вземат при такива случаи зависят от аварийната ситуация и вида на предизвиканото замърсяване.

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието

По време на строителството

Въздействието върху компонентите на околната среда ще бъде през цялото време на изграждане на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6”.

Въздействието върху геоложката основа, земите и почвите ще бъде еднократно и необратимо, тъй като засегнатите площи ще бъдат заети от ново пътно тяло.

Въздействието върху повърхностните води е краткотрайно и обратимо, при изграждане на предвидените с проекта мостове и водостоци. Забраната за изхвърляне на отпадъци в суходолия и реки, миенето на МПС в реки и потоци и източване на отработени масла извън предвидените за целта обекти (бензиностанции) следва строго да се санкционира.

При строителството по II-ри вариант на обходния път не се очаква въздействие върху подземните води. По I-ви вариант следва да се уточни точното преминаване през СОЗ на 6 броя водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, които още не са учредени, съгласно писмо на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район с център Пловдив”, изх № РД-11-34 / 04.03.2014 г. (приложение 3.6)

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

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

Санитарно-хигиенните параметри на работната среда могат да се запазят в рамките на съответните норми при строго спазване на предписаните мерки.

По време на експлоатацията

При експлоатацията на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” въздействието ще бъде продължително за шумовото натоварване и за атмосферния

въздух, постоянно и необратимо, но то по никакъв начин няма да засяга територии на жилищно среда и не представлява здравен риск за населението.

Санитарно-хигиенните параметри на жилищната среда на най-близкото населено място – гр. Казанлък решително и трайно ще се подобрят след изтегляне на трафика от I-5 и I-6 извън града.

Замърсяването на прилежащата полоса от земи и почви до 10 m от двете страни на обходния път ще бъде постоянно, но в малка степен, като валежите ще благоприятстват мигриране на седиментиралите замърсители в по-дълбоки почвени хоризонти.

Растителността в прилежащите на пътя терени ще се възстанови, в зависимост от предвижданията за използването им като земеделски земи, като източник на суровина за парфюмерийната ни промишленост (казанлъшката роза) и др.

Животинският свят ще бъде повлиян от експлоатацията на обходния път в незначителна степен само при преки сблъсъци с преминаващи превозни средства.

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

Въздействието върху ландшафта след реализиране на озеленителен проект в края на строителните дейности ще се изрази само в положителна посока с безпроблемното вписване на обекта в околната среда.

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

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

- Фаза "Проектиране и проучване" за обекта.
- Фаза "Строителство" на обекта.
- Фаза "Експлоатация" на обекта.

● Атмосферен въздух

На фазите на проучване и проектиране:

Не се налагат смекчаващи мерки за опазване на атмосферния въздух.

На фаза строителство:

- оросяване на пътното легло и дисперсните материали при сухо и ветровито време с оглед намаляване на праховото замърсяване на района;

- работа с изправни машини и съоръжения за намаляване замърсяването на въздуха в района; недопускане работа на техниката на празен ход с цел намаляване на ЕВВ в атмосферния въздух;

- Определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите; забрана за преминаване през защитени територии и зони; при възможност използване на обходни на населените места пътища.

На фаза експлоатация:

Поддържане чистота на пътното трасе на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6” и добро зимно поддържане срещу снегонавявания и заледявания.

● **Води**

● **Повърхностни води**

На фазите на проучване и проектиране:

В проекта са предвидени достатъчен брой водостоци, подлези и мостове, които да служат за отводняване. Не се очертава негативно въздействие върху повърхностните води, поради което не се налагат допълнителни смекчаващи мерки.

На фаза строителство:

Заустването на канавките да не бъде в обработваеми частни терени.

При строителството по II-ри вариант, тъй като там се преминава през влажни зони, следва да се следи за недопускане на отводняване на строителните изкопи от подземни и повърхностни води и да се предвиди възможност за изпомпване на водите, навлизащи на строителната площадка. Препоръчително е в основата на насипите да се изпълни пласт от трошен камък, който да заздрави основата и да дренира повърхностните и подземни води.

На фаза експлоатация:

Редовно почистване на канавките от отпадъци и почвени материали.

● **Подземни води**

На фазите на проучване и проектиране:

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

По I-ви вариант следва да се уточни точното преминаване през СОЗ на 6 броя водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, които още не са учредени, съгласно писмо на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район с център Пловдив”, изх № РД-11-34 / 04.03.2014 г. (приложение 3.6).

На фаза строителство:

При строителство по II-ри вариант не се налагат смекчаващи мерки за опазване на подземни води.

На фаза експлоатация:

Не се налагат смекчаващи мерки за опазване на подземни води.

● **Земни недра**

На фазите на проучване и проектиране:

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

На фаза строителство:

- качествено изпълнение на строителните работи в съответствие с работния проект чрез цялостна система за неговото управление и рекултивация на терена около трасето;

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

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

На фаза експлоатация:

- в района на обекта на инвестиционното предложение да не се допуска складиране на нефтопродукти и опасни вещества и материали;
- при извънредни ситуации (земетресения, замърсяване при аварийно разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали) да се предприемат действия за намаляване и ликвидиране на отрицателните последици, регламентирани в действащите закони и нормативни документи и да се сигнализират незабавно службите, пряко ангажирани в борбата с бедствия и аварии.

●Растителен и животински свят, защитен територии

На фазите на проучване и проектиране:

Не се очертава негативно въздействие върху растителния, животинския свят и защитените територии; с проекта са предвидени достатъчен брой водостоци, подлези и мостове, които могат да служат и като проходи за животни.

На фаза строителство:

Като смекчаваща мярка трябва да се следи за отнемане на растителността само на територията, предопределена за „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6“. При определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите да има забрана за преминаване през защитени територии, зони, местности и природни забележителности.

На фаза експлоатация:

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

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

●Отпадъци

На фазите на проучване и проектиране:

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

На фаза строителство:

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

Осигуряване на лицензирана фирма за доставка и почистване на преносимите химически тоалетни;

Определяне местата за депониране на генерираните отпадъци по време на строителството;

Извозване на генерираните отпадъци от лицензирана фирма на съответните сметища на гр. Казанлък (за ТБО и за строителни отпадъци), при необходимите разрешителни от РИОСВ – Стара Загора и община Казанлък за тая дейност;

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

На фаза експлоатация:

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

Забрана за складиране на сол и препарати против замръзване на трасето на обходния път;

Употреба на оптимални количества от разрешени химически субстанции против залежавания по обходния път;

Непрекъснат контрол за недопускане на криминални сметища покрай „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6”, с което ще се влошат естетическите и екологичните условия на околната среда.

● **Земни и почви**

На фазите на проучване и проектиране:

Изчисляване на количества хумус, подходящи и неподходящи земни материали за направа на насип. Определяне на местата на временни и постоянни депа на земни маси (като количества на изкопните земни маси), при получено съгласие от РИОСВ – Стара Загора и община Казанлък. В колаборация с община Казанлък - оползотворяване на част от неподходящите земни маси за благоустройствени цели чрез набелязване на близки обекти, извън инвестиционните, за които са необходими земни маси за рекултивация (пустеещи земи, паркови пространства и др.); При необходимост - изготвяне на проекти за постоянни депа на неподходящи за обратно влагане в строителството и рекултивацията земни маси.

Не се налагат други смекчаващи мерки.

На фаза строителство:

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

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

На фаза експлоатация:

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

При нормалната експлоатация не се налагат други смекчаващи мерки.

● **Ландшафт**

На фазите на проучване и проектиране:

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

За озеленяването да се предвидят местни растителни видове.

На фаза строителство:

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

На фаза експлоатация:

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

● **Вредни физични фактори - шум**

На фазите на проучване и проектиране:

Не се налагат и смекчаващи мерки.

На фаза строителство:

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

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

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

На фаза експлоатация:

При експлоатацията не се налагат смекчаващи мерки.

• Санитарно-хигиенни условия на селищната среда

На фазите на проучване и проектиране:

Не се налагат и смекчаващи мерки.

На фаза строителство:

Осигуряване на лични предпазни средства, сезонни работни облекла и обувки за работещите; контрол върху носенето им и своевременно подмяна при негодност за употреба. Осигуряване на добри битови условия за работещите.

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

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

На фаза експлоатация:

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

Таблица IV.7 – 1.

План за изпълнение на мерките при строителството „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6”.

№	Мерки	Период (фаза) на изпълнение	Резултат
1	Атмосферен въздух		
1.1	Оросяване на пътното легло и дисперсните материали при сухо и ветровито време с оглед намаляване на праховото замърсяване на района;	строителство	Намаляване на праховите емисии в околната и работната среда
1.2	Работа с изправни машини и съоръжения за намаляване замърсяването на въздуха в района; недопускане работа на техниката на празен ход с цел намаляване на ЕВВ в атмосферния въздух;	строителство	Намаляване на ЕВВ в околната и работната среда
1.3	Определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите; забрана за преминаване през защитени територии и зони; при възможност използване на обходни на населените места пътища.	строителство	Опазване на ЗТ и ЗЗ и населените места от ЕВВ и прахови емисии
1.4.	Поддържане чистота трасетата на пътното платно и добро зимно поддържане срещу снегонавявания и залежавания.	експлоатация	Превенция на аварии
2	Повърхностни води		
2.1.	Заустанването на канавките да не бъде в обработваеми частни терени	строителство	Предпазване на почвите от преовлажняване, замърсяване

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за обект:
"Обходен път на гр. Казанлък свързващ Път I-5 и Път I-6"

2.2.	Редовно почистване на канавките, водосточите и подмостовите пространства от отпадъци, растителност и почвени материали.	експлоатация	Добро отводняване на пътно платно и прилежащите терени; превенция при наводнения
3	Подземни води – не са необходими смекчаващи мерки при строителство и експлоатация		
4	Земни недра		
4.1	Проектиране на обекта въз основа на резултатите и препоръките в доклада за проведените инженерно-геоложки и хидрогеоложки проучвания и изследвания	Раб. проект	Опазване на земните недра
4.2	Качествено изпълнение на строителните работи в съответствие с работния проект чрез цялостна система за неговото управление и рекултивация на терена около пътно трасе	Строителство	Опазване на земните недра и подземните води
4.3	Да не се допуска създаване на негативни безотточни релефни форми и подприщване на повърхностните води, разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали от строителните и транспортни средства	Строителство	Опазване на земните недра от замърсяване
4.4	Да се вземат всички необходими мерки за недопускане на оводняване на строителните изкопи от подземни и повърхностни води и да се предвиди възможност за изпомпване на водите, навлизащи на строителната площадка.	Строителство	Осигуряване качествено изпълнение на проекта – а оттам – намален риск от инциденти и трайност на построения обход на гр. Казанлък
4.5	Да бъде създаден вътрешен ред за събирането, извозването и третирането на битовите и технологичните отпадъци	Строителство	Опазване на земните недра от замърсяване
4.6	В района на инвестиционното предложение да не се допуска складиране на нефтопродукти и опасни вещества и материали;	Строителство	Опазване на земните недра от замърсяване
4.7.	При извънредни ситуации (земетресения, замърсяване при аварийно разливане на нефтопродукти и други опасни вещества и материали) да се предприемат действия за намаляване и ликвидиране на отрицателните последици, регламентирани в действащите законови и нормативни документи и да се сигнализират незабавно службите, пряко ангажирани в борбата с бедствия и аварии.	Експлоатация	Опазване на земните недра и подземните води от замърсяване
5	Растителен и животински свят, защитен територии		
5.1	Да се следи за отнемане на растителността само на територията, предопределена за изграждане на пътният обект	Строителство	Опазване на растителността
5.2	Грижливо извозване на депонираните земни маси без да се засягат и увреждат местообитания на животни	Строителство	Опазване на част от съществуващата в почвения слой безгръбначна фауна (мекотели, членестоноги, червеи, почвени амеби и пр.) върху затрупаните терени
5.3.	При определяне на маршрути за движение на строителната техника, доставяща материалите да има забрана за преминаване през защитени територии и зони.	Строителство	Опазване на ЗТ, ЗЗ от шум, вредни емисии, замърсявания с разсипани инертни строителни материали и др.
5.4.	Въвеждане на строг режим на работа на всички строителни машини особено в размножителния период и забрана за работа на празен ход.	Строителство	Избягване на шумово натоварване като дестабилизиращ популациите на птици и бозайници фактор.
5.5.	Недопускане изхвърляне хранителни отпадъци и недопускане на криминални сметища покрай пътният обект	Експлоатация	Опазване на животинския свят.

6	Отпадъци		
6.1.	Разработване на план за управление на отпадъците при извършване на строителството, създаване на вътрешен ред за тяхното извозване и третиране	Преди започване на строителството	Контрол и управление на отпадъците
6.2	Определяне местата за депониране на генерираните отпадъци по време на строителството	Строителство	Предотвратяване замърсяването на района от генерираните отпадъци, възможност за тяхното оползотворяване и третиране
6.3	Разделно събиране (на битови от строителни отпадъци) и своевременното им извозване до съответното депо след съответните разрешения.	Строителство	Опазване на околната среда от замърсяване с отпадъци
6.4	Недопускане изхвърлянето на отпадъците и формиране на криминални сметища	Строителство	Опазване на естетическото и екологично състояние на околната
6.5	Доставка и почистване на преносимите химически тоалетни.	Строителство	Опазване на околната среда от замърсяване с отпадъци
6.6.	Редовно почистване на пътно платно, на откосите, канавките, и събиране на отпадъците. Непрекъснат контрол за недопускане на криминални сметища покрай пътните обекти;	Експлоатация	Поддържане на естетическо и екологично състояние на района;
6.7.	Забрана за складиране на сол и препарати против замръзване на пътно платно	Експлоатация	Опазване на почвите от замърсяване
7.	Земни и почви		
7.1	Депониране на останалата част от земните маси на депо или на посочен и одобрен от РИОСВ - Стара Загора и община Казанлък терен.	Строителство	Опазване на земите
7.2	Разделно депониране на хумуса от останалите земни маси.	Строителство	Опазване на хумуса
7.3	Биологичното укрепване на насипа на откосите с подходяща растителност от местни видове.	Строителство	Предотвратяване възникването на ерозия.
7.4.	Поддържане на чистота в крайпътната ивица и дозирано използване на химически средства за обработка на трасето против заледряване.	Експлоатация	Опазване чистотата на почвите, осигуряване безопасност на движение при зимни условия
8	Ландшафт		
8.1	Изработване на рекултивационно-озеленителен проект	Проучване и Проектиране	Опазване на естетическото състояние на района.
8.2	Стриктно изпълнение на проекта за рекултивация и озеленяване	Строителство	Безпроблемното вписване на обходния път в околния ландшафт.
8.3.	Почистване на пътно платно и прилежащите площи от отпадъци	Експлоатация	Поддържане на естетическо и екологично състояние на района;
9	Вредни физични фактори – шум		
9.1.	Извършване на строителната дейност през деня (светлата част от депоноцието)	Строителство	Опазване на околната среда от наднормени шумови нива през вечерен и ношен период
9.2.	Спазване на допустима скорост от 30 km/h при преминаване през населени места от обслужващия строителството транспорт, като по възможност се използват обходни пътища.	Строителство	Опазване на жилищната среда от наднормени шумови нива
9.3.	За пряко заетите в строителна дейност лица да се предвидят индивидуални средства за защита (антифони)	Строителство	Опазване здравето на работещите
9.4.	Да не се допуска работа на празен ход на строителната техника.	Строителство	Намаляване експозицията на работещите в условия на шум
10.	Санитарно-хигиенни условия на селищната среда		
10.1	Осигуряване на подходящо сезонно работно облекло и лични предпазни средства на работниците и добри	Строителство	Намаляване риска от заболявания, травми и

10. Приложения:

1. Писмо на РИОСВ – Стара Загора до АПИ изх. № КОС01-2444 / 04.08.2014 г.
2. Обзорна карта – схема на вариантите за обходен път на гр. Казанлък
3. Списък на 14 дружества, заявили наличие на техни съоръжения в обхвата на разработката с необходимост от реконструкция
4. Списък на 9 дружества заявили липса на техни съоръжения в обхвата на разработката или такива, които не се засягат
5. Карта на Защитените зони в България
6. Протокол на ИАОС за предоставяне на достъп до обществена информация № 5 / 04.02.2014 г.
7. Прогнозен трафик за движението – обход на гр. Казанлък – I-ви и II-ри вариант (оптимистична прогноза)
8. Състояние на повърхностните води за периода 2010 г. – 2014 г. по данни на ИАОС
9. Състояние на подземните води за периода 2010 г. – 2014 г. по данни на ИАОС
10. Състояние на почви за периода 2010 г. – 2014 г. по данни на ИАОС
11. Извлечение от Национална база данни за земното покритие на България, разработена по общоевропейския проект "КОРИНЕ Земно покритие"
12. Карта на видовото богатство на България
13. Карта на редките видове в България
14. Снимков материал

	битови условия; Спазване на строително-технологичния процес – оросяване на пътно легло при ветровито време, непретоварване на строителната техника с по-финодисперсни материали (намаляване на прахови емисии), изправна техника, забрана за работа на празен ход на пътно-строителната техника		злополуки при работа, осигуряване на подходящи условия за почивка.
11.2	Провеждане на периодични инструктажи с работниците по строителството и поддръжката на обекта на инвестиционното предложение и запознаването им с възникнали специфични условия	Строителство Експлоатация	Намаляване на трудови злополуки при строителството; поддръжане на обектите в добро експлоатационно състояние и осигуряване безопасност на движението при експлоатацията им.

8. Трансграничен характер на въздействията

Въздействието върху компонентите на околната среда ще бъде локално и няма да бъде значително както при реализиране на ИП, така и при експлоатацията на „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6”.

То няма да има трансграничен характер.

9. Заключение

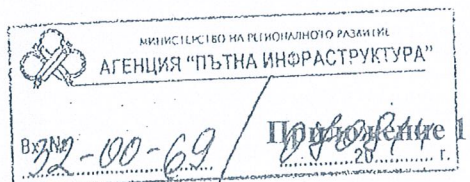
На базата на направените проучвания на инвестиционното предложение „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и път I-6”, от двата предложени варианта за неговата реализация, предимство има западния обход на гр. Казанлък (II-ри син вариант) поради по-малката му дължина, която е свързана с и по-малка степен на замърсяване на атмосферен въздух, почви, растителност, животински свят, по-малко количество на генерирани отпадъци и по-добри технически характеристики. Вторият вариант е включен и в одобрения общ устройствен план на община Казанлък и отговаря на изискванията на Министерство на отбраната по отношение избягване преминаването през „опасна зона” по I-ви вариант.

При спазване посочените в настоящата Информация мерки, които да се включат в етапите на строителство и експлоатация на обекта, се очаква въздействието върху компонентите на околната среда да бъде незначително.



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите-Стара Загора



Изх. № КОС 01 – 2444
гр. Стара Загора, 04.08.2014 г.

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

КОПИЕ:
КМЕТ НА ОБЩИНА КАЗАНЛЪК

Относно: Уведомление за инвестиционно предложение за „Изграждане на обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6“ в землището на гр. Казанлък

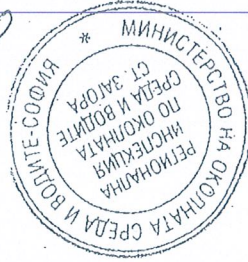
На основание чл. 93, ал.1 от Закона за опазване на околната среда и чл. 5, ал.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, Ви уведомяваме, че Вашето инвестиционно предложение е включено в приложение № 2 към чл. 81, ал. 1, т. 2 от ЗООС. За тези инвестиционни предложения се преценява необходимостта от извършване на ОВОС. Компетентният орган за вземане на решение е Директора на РИОСВ съгласно чл. 93, ал. 3 от ЗООС.

За преценяване необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда на заявеното от Вас инвестиционно предложение съгласно изискванията на чл. 6 от Наредбата е необходимо да внесете в РИОСВ - Стара Загора:

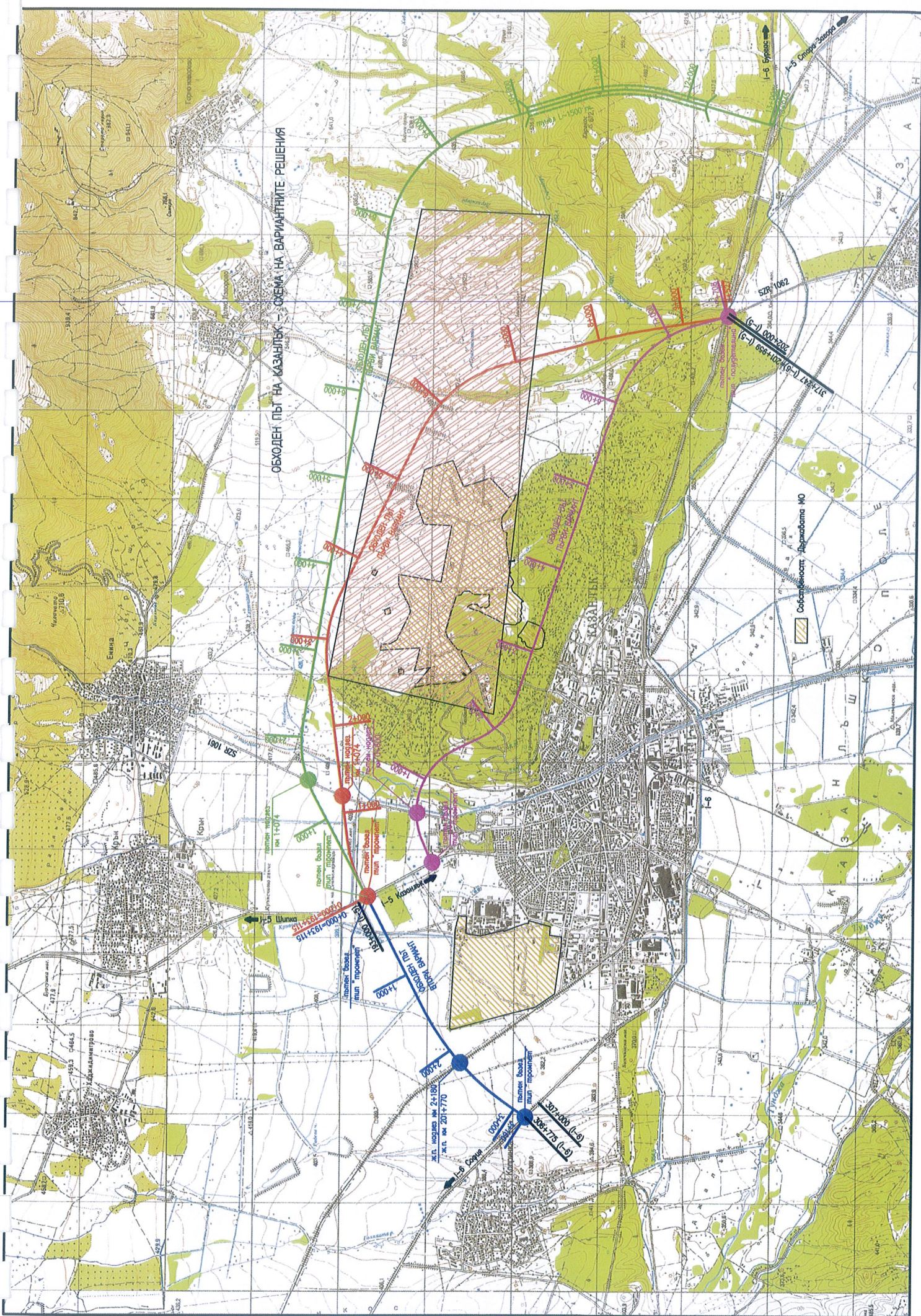
1. писмено искане до директора, придружено с един екземпляр от информацията по приложение № 2 от Наредбата по ОВОС на хартиен и два екземпляра на електронен носител,
2. доказателства за изпълнението на задълженията по чл. 4, ал. 2 (уведомяване на кмета на населеното място и засегнатото население),
3. информация относно обществения интерес към инвестиционното предложение, ако такъв е бил проявен. За изясняване на обществения интерес:
 - възложителят предоставя копие на хартиен и електронен носител на приложение № 2 от Наредбата за ОВОС на съответната община и поставя съобщение на своята интернет страница и/или по друг подходящ начин за 14 дни и осигурява достъп до информацията за изразяване на становища;
 - съответната община и кметство, в срок до 3 дни след получаване на информацията, осигурява обществен достъп до нея за 14 дни, като поставя съобщение за достъпа до информацията и за изразяване на становища от заинтересувани лица на интернет страницата си (ако има такава) и на обществено достъпно място. В срок до 3 дни след изтичане на определения срок съответната община и кметство изпращат служебно резултатите от обществения достъп, в т.ч. по начина на осигуряването му, на РИОСВ Стара Загора.
4. документ за платена такса съгласно чл. 1, ал. 5 от Тарифата за таксите, които се събират в системата на Министерството на околната среда и водите, утвърдена с ПМС № 136 / 13. 05. 2011г. по сметка:
Получател: РИОСВ Стара Загора,
IBAN: BG 80 UNCR 7630 3100 1161 81
BIC: UNCR BGSF
Уни Кредит Булбанк Стара Загора.
основание: ПМС № 136 / 13. 05. 2011г., чл. 1 ал. 5, т. 1
сума: 500 лв.

Въз основа на представената информация и на основание чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС), в хода на процедурата по ОВОС ще бъде извършена и преценка за вероятната степен на въздействие на инвестиционното предложение върху предмета и целите на защита в най – близката защитена зона от Европейската екологична мрежа „Натура 2000“.

МАРИЯ ХРИСТОВА
Директор на РИОСВ-Стара Загора



ОБХОДЕН ПЪТ НА КАЗАНЛУК – СХЕМА НА ВАРИАНТНИТЕ РЕШЕНИЯ



Собственост: Държавна МО

Л-5

Л-5

Л-5

Л-5

Л-5

Л-5

Дружества, заявили наличие на техни съоръжения в обхвата на разработката с необходимост от реконструкция.

1. Водоснабдяване и канализация ЕООД гр. Стара Загора, изх. № ЦУ-483 / 12.03.2014 г.
2. EVN България гр. Пловдив , протокол за съгласуване. № 206 /03.04.2014 г.
3. Електроенергиен системен оператор ЕАД гр. София , писмо изх. № ЕСО-2132 /14.04.2014 г.
4. ДП „НКЖИ” гр. София, писмо изх. № ЖИ-7686 / 17.03.14 г.
5. ДП „НКЖИ” – поделение „Сигнализация и телекомуникации” секция „С и Т” – Пловдив – писмо изх. № 774 /31.03.2014 г.
6. БДУВ „Източнобеломорски район с център Пловдив”, писмо изх. № РД-11-34 /04.03.2014 г.
7. Виваком – БТК АД гр. София, писмо изх. № 25-Р-131 / 11.05.2014 г.
8. Мобил Тел ЕАД гр. София , писмо изх. № 2538 / 10.04.2014 г.
9. ИА ЕСМИС гр.София, писмо изх. № 0094-871 / 12.03.2014 г.
10. М-во на културата, писмо изх. № 33-НН-785 / 25.09.2014 г.
11. „Би Би Си Кейбъл” - писмо вх. № 006 / 25.02.2014 г.
12. „Ситигаз” България - писмо изх. №73 / 04.03.2014 г.
13. М-во на отбраната, писмо Рег. № 11-00-80 / 14.03.2014 г.
14. Община Казанлък , писмо изх. № 168-1171-1 / 14.04.2014 г.

ЕООД „ВОДОСНАБДЯВАНЕ

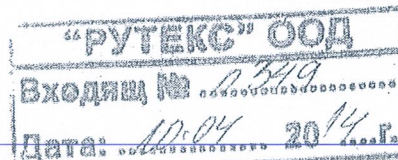
И

КАНАЛИЗАЦИЯ“

6000 Стара Загора
ул. „Хр.Ботев“ № 62

факс: (042) 601 507
телефон: (042) 601 096

Изм. № ЦУ-483
12.03.2014 г.



ДО

„РУТЕКС“ ООД

ГР. СОФИЯ

УЛ. „ИСКЪРСКО ШОСЕ“ № 12

На Вх. № ЦУ-483 / 25.02.2014 г.

Относно: *Разработване на идеен проект с парцеларен план за:*

Обект: „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“

ЕООД „В и К“ – Стара Загора приема и одобрява разработените вариантни трасета на обект „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“ при следните условия:

1. При изготвяне на работния проект, да бъдат заснети и нанесени точно местата на пресичане на трасето на пътя със следните водопроводи, експлоатирани от ЕООД „В и К“ – Стара Загора:
 - водопровод Ф 475 мм етернитови тръби, $h_{np} \approx 1,50$ м от дренаж „Сахране“ до ЦПС - Казанлък;
 - водопровод Ф 530 мм стоманени тръби, $h_{np} \approx 1,50$ м от с. Габарево до ЦПС - Казанлък;
 - водопровод Ф 630 мм стоманени тръби, $h_{np} \approx 1,50$ м от с. Габарево до ЦПС - Казанлък;
 - водопровод Ф 200 мм етернитови тръби, $h_{np} \approx 1,50$ м от ПС „Енина“ до НР 360 м³ с. Енина;
2. Да бъде изготвен работен проект за подмяна на гореупоменатите водопроводи в участъка на пресичането им с трасето на обходния път, който да бъде съгласуван с отдел „Технически“ на ЕООД „В и К“ – Стара Загора.
3. Детайлите по изработване на този проект да бъдат уточнени с отдел „Технически“ на ЕООД „В и К“ – Стара Загора.

С уважение:


ИНЖ. РАДОСТИН МИЛАНОВ
Управител

ЖС/ТО

„ЕВН България Електроразпределение“ ЕАД Тел.: +359 (0) 7001 7777
ул. „Христо Г. Данов“ 37 Факс: +359 (0) 32 99 00 10
4000 Пловдив, България e-mail: info@evn.bg
ЕИК 116552190 www.evn.bg



Протокол за съгласуване на проекти от "ЕВН България Електроразпределение" ЕАД

Пореден №206, Дата 03.04.2014г.

Организационна единица: КЕЦ Казанлък , Име/ Тел. Николай Вълков 0882834623

Данни за проекта:

Обект: Съгласуване на идеен проект „Обходен маршрут на гр.Казанлък“

Възложител: "Рутекс"ООД

Населено място/регион: гр.Казанлък

Улица/и

Бяха нанесени следните съоръжения на ЕВН ЕР ЕАД:

Кабел НН	<input type="checkbox"/>	Въздушни електропроводи НН	<input type="checkbox"/>
Кабел СрН	<input checked="" type="checkbox"/>	Въздушни електропроводи СрН	<input checked="" type="checkbox"/>
Оптичен кабел	<input type="checkbox"/>	Други	<input type="checkbox"/>

Лица, информирани за местоположението на съоръженията на ЕВН ЕР АД:

Фирма инвеститор "Рутекс"ООД ; Отговорник

Планирано начало на стр.мероприятия

Планирана продължителност на стр.мероприятия

Най-късно три дни преди започване на строителството ще заплати на ЕВН ЕР ЕАД всички такси съгласно точки:

-
-
-

от действащия ценоразпис в размер на лв. без ДДС.

Забележки:

Намиращите се на гърба на страницата Общи указания и изисквания са важна и неразделна съставна част от този протокол.

Следва да се съблюдават:

- Предадени планове
- Всички нанесени съоръжения на ЕВН ЕР ЕАД;
- Изискванията на Наредба № 3 и Наредба № 9;
- Изискванията на Наредба № 8;
- Изискванията на Правилника по безопасност;
- Евентуално извършено от страна на ЕВН ЕР ЕАД маркиране за местонамирането на съоръженията.

Ако местонамирането на съоръженията или опорните точки не може да бъде извършено или очевидно не са верни, преди началото на изграждането следва да се извърши съгласуване със съответното представителство на ЕВН ЕР ЕАД.

Представителите на строителната фирма или инвеститора са информирани, че с изкопните работи в района на съоръженията на ЕВН не може да бъде започнато, преди на мястото да пристигнат компетентните сътрудници, които да осъществят договорения надзор от страна на ЕВН.

В случай, че по време на извършване на изкопните работи строителната фирма се натъкне неочаквано на кабели, кабелна маркировка, сигнална лента или други подобни, както и на други съоръжения, незабавно следва да се уведоми съответното представителство на ЕВН ЕР ЕАД.

В случай, че бъдат засегнати съоръжения, за това следва незабавно да бъде информирана ЕВН ЕР ЕАД. До пристигане на аварийната група на ЕВН ЕР ЕАД работите в този район (поради съществуваща опасност за живота) следва да бъдат преустановени, зоната на опасност да се освободи и обезопаси.

Ако в хода на провеждане на изкопните работи от страна на строителна фирма бъдат увредени съоръжения на ЕВН ЕР ЕАД, да се вземе предвид, че за нанесените първични и вторични щети на ЕВН ЕР ЕАД следва да се извърши обезщетение в пълен размер.

Всички пресичания и приближавания до съоръженията на ЕВН ЕР ЕАД следва да се осъществяват съгласно съответните актуални наредби.

Преди възстановяване след изкопната дейност в тези зони съответното регионално представителство на ЕВН ЕР ЕАД следва да бъде уведомено с цел осъществяване на проверка или измерване. При неспазване на това изискване може да бъде изискано допълнително стваряне на съответните места за сметка на строителната фирма.

Ако изкопните работи не започнат в рамките на горепосочения период следва непосредствено преди началото на изкопните работи да се извърши повторно съгласуване с ЕВН ЕР ЕАД.

ЕВН ЕР ЕАД не носи отговорност за съдържащите се в проектната документация данни за обекти и съоръжения на други лица.

ЕВН ЕР ЕАД си запазва правото да фактурира възникналите в процеса разходи по допълнително съгласуване на проекти, обезопасяване, надзор и т.н.



За инвеститора

"Рутекс"ООД

"РУТЕКС" ООД
Изходящ № 1384
Дата: 16.04.2014 г.

ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЕН СИСТЕМЕН ОПЕРАТОР ЕАД
1404 София, бул. „Гоце Делчев“ №105; тел. (02) 9696802; факс (02) 9626 189; e-mail: eso@eso.bg

ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЕН СИСТЕМЕН ОПЕРАТОР ЕАД СОФИЯ
Изх. № ЦСМО-2132/4.02.2014

ДО
Г-Н ИВАНОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА
„РУТЕКС“ ООД
1592, гр. София, ул. „Искърско шосе“ 12
тел.: 0878 604 384, 02 979 14 26

ОТНОСНО: Предоставяне на изходни данни за изработване на идеен проект за обект „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИВАНОВ,

Във връзка с получено писмо в ЕСО ЕАД с Ваш Изх. № 0235/04.04.2014г, относно Предоставяне на изходни данни за изработване на идеен проект за обект „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“, становището на ЕСО ЕАД е следното:

Приложено Ви изпращаме наличните географски данни в ЕСО ЕАД, за електропроводите високо напрежение пресичащи цитирания по-горе обект, в цифров вид на CD.

Проектните трасета за „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“ пресичат ВЛ 110 kV „Рачо“ и ВЛ 110 kV „Освобождение“.

Необходимо е при проектирането да се изготвят проекти за пресичанията на електропроводите с новопроектирания път и да се съгласуват с ЕСО ЕАД. При проектирането стриктно да се спазват изискванията на Наредба № 3 от 09.06.2004г. за устройство на електрически уредби и електропроводни линии обн. ДВ.,бр.90 и 91 от 2004г.

Приложение:

Съгласно текста – 1 брой CD.

С уважение
ШИШИМАН ЧАУШЕВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
ЕСО
ЕАД

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



бул. „Мария Луиза” №110, София 1233
тел.: (+359 2) 932 39 58
факс: (+359 2) 932 26 07

www.rail-infra.bg
p.ivanova@rail-infra.bg

ДО
Г-Н ИНЖ. ИЛ. ИВАНОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА „РУТЕКС” ООД
УЛ. „ИСКЪРСКО ШОСЕ” № 12
ГР. СОФИЯ 1592

ДП НК ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА
Централно управление
п.к. 1233 София, бул. „М. Луиза” № 110, тел.: 932 6112
ШЛ - 7080 / 17.03.14.

Ваш изх. № 11117/19.02.2014 г.
Наш вх. № ЖИ-5154/20.02.2014 г.

„РУТЕКС” ООД
Входящ № 11280
Дата: 21.03. 2014 г.

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

Относно: *Изработване на идеен проект с парцеларен план за обект: „ Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6”*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИЗП. ДИРЕКТОР,

Във връзка с писмо Ваш изх. № ЖИ – 11117/ 19.02.2014 г., относно изготвяне на идеен проект за обект: „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6”, Ви уведомяваме следното:

Съгласно приложените от Вас ситуация и извадка от КВС, проектното трасе на втори вариант на обходния път на гр. Казанлък пресича железопътната инфраструктура в района на км 201+910 от жп линия София – Карлово - Бургас в междугарието Дунавци – Казанлък чрез пътен надлез.

ДП „НК Железопътна инфраструктура” не възразява да се изгради пътен надлез при следните условия:

1. Да се представи за съгласуване инвестиционен проект за пътен надлез, изготвен при изискванията на Закона за железопътния транспорт, Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура, Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, Правилници и разпоредби на ДП „НК ЖИ”.
2. В проекта да се отрази железопътната линия, точен жп километър на пресичане със съоръжението и границите на имот 35167.0.89, предоставен за управление на ДП „НК ЖИ”. Устоите на съоръжението да се ситуират извън горедитирания имот. Данни за имота и точния жп километър следва да изискате от ЖП Секция Пловдив.
2. Да бъде спазен строителния габарит на железопътната линия в мястото на пресичане на двете инфраструктури съгласно чл. 34, ал. 1 от Наредба № 58 по отношение на:

- минимални странични свободни пространства, мерени от оста на коловоза до най-близките части на предметите в междугарие и в гаров район;
- минимална светла височина над главата на релсата на строителния габарит за жп линии със стандартно междурелеме в права и крива за надлези.

3. Проектът да е съобразен със съществуващите подземни и наземни комуникации на ДП „НК ЖИ“ в района на пресичане на жп линията, данни за които ще получите от Секция „Сигнализация и телекомуникации“ Пловдив, ул. „Бачо Киро“ № 1, гр. Пловдив и РП „Енергосекция-Пловдив“, ул. „Бачо Киро“ № 1, гр. Пловдив. При необходимост да се изготвят проекти за преустройство на контактната мрежа и проект за изместване на съществуващи кабели на ДП „НК ЖИ“.

4. Да се изготви проект за отводняване на пътя, от който да става ясно, че не се засяга жп линията.

5. Да се разработи подробна технология за изпълнение на пътното съоръжение в режим на влакови и електрически „прозорци“.

Инвестиционният проект /в три екземпляра/, придружен с писмени становища от ЖП Секция Пловдив, Секция „Сигнализация и телекомуникации“ Пловдив и РП „Енергосекция-Пловдив“, да се представи в ДП „НК ЖИ“ за преглед и съгласуване.

С уважение,

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



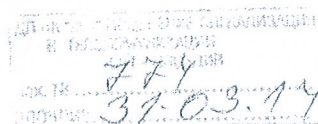
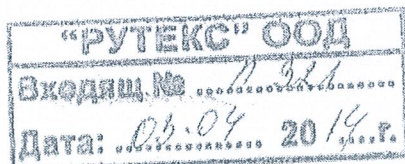
ПОДЕЛЕНИЕ „СИГНАЛИЗАЦИЯ И ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ”

ул. „Бачо Киро” №1, Пловдив 4000
тел.: (+359 32) 627 232

СЕКЦИЯ „С и Т” - ПЛОВДИВ

www.sst-po.rail-infra.bg
sst-po@rail-

ДО
„РУТЕКС” ООД
ГР. СОФИЯ



Относно: Проучване за съществуващи подземни и наземни комуникации на ДП „НК ЖИ” в гр. Казанлък на км 201+910.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

За изработване на идеен проект за обект: Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6 на км 201+910, прилагаме наша схема с 1бр. Магистрален кабел.


След изготвяне на работен проект, същият да ни бъде предоставен за становище, след което го съгласувате в София, ДП НК „Железопътна инфраструктура“

При изготвяне на работния проект да се спазват всички изисквания на:

НАРЕДБА №55 от 29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура /Издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството и министъра на транспорта и съобщенията, обн. ДВ, бр. 18 от 5.03.2004 г., попр. бр. 20 от 12.03.2004 г., бр. 42 от 21.05.2004 г./

НАРЕДБА №58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт /Издадена от министъра на транспорта, обн. ДВ, бр. 73 от 5.09.2006 г., в сила от 1.11.2006 г./

С уважение,
инж. Илия Илиев:
Началник Секция „С и Т” - Пловдив





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

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

Изх. № РД-11-34
Пловдив, 04.03.2014г.

ДО
ИНЖ. ИВАНОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
НА РУТЕКС
УЛ. " ИСКЪРСКО ШОСЕ" № 12
СОФИЯ 1592

"РУТЕКС" ООД
Входящ № 11210
Дата: 12.03.2014г.

Относно: Становище във връзка с изработване на Идеен проект с парцеларен план за обект: „Обходен път на град Казанлък, свързващ път 1-5 и 1-6 и предоставяне на информация за наличие на санитарно-охранителни зони в обхвата или в близост до новопроектираното трасе.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИВАНОВ,

В отговор на Ваше писмо Изх. №И119/19.02.2014 г. и наш вх. №РД-11-34/25.02.2014 г., след запознаване с предоставените ни схеми за вариантни разработки, Басейнова Дирекция за управление на водите в Източнобеломорски район с център Пловдив дава следното становище:

В близост до предложения първи вариант на обходен път на град Казанлък (отбелязани на картния материал) се намират 6 (шест) броя водоизточника за питейно-битово водоснабдяване, около които не е учредена санитарно-охранителна зона (СОЗ) по Наредба №3/2000г., но изготвянето на Идеиния проект с парцеларен план следва да се съобрази с тях, както и с пресичанията на водните обекти.

Приложение: Съгласно текста

С уважение,

ИНЖ. НИКОЛА КЪРНОЛСКИ
Директор на Басейнова дирекция за управление на водите
в Източнобеломорски район с център Пловдив



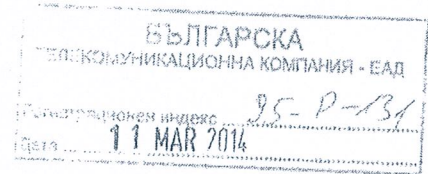
Водоизточници за питейно-битово водоснабдяване в близост до обходен път -Казанлък

№ местополож	име_обект	N_имот	място_на_п	X	Y	H	вид_водовз	източник
1	с.Енина	615	с.Енина	4658432,75	9416361,73	417,72	Тръбен кладенец	Вик Ст.Загора
2	с.Енина	615	с.Енина	4658444,82	9416468,89	418,35	Тръбен кладенец	Вик Ст.Загора
3	с.Енина	615	с.Енина	4658464,14	9416517,15	419,11	Тръбен кладенец	Вик Ст.Загора
4	с.Енина	615	с.Енина	4658409,8	9416591,73	420,44	Тръбен кладенец	Вик Ст.Загора
5	с.Енина	615	с.Енина	4658393,34	9416517,3	418,69	Тръбен кладенец	Вик Ст.Загора
6	с.Енина	221026	гр.Казанлък	4658137,39	9415765,21	409,43	Тръбен кладенец	Вик Ст.Загора



До

„Рутекс“ ООД
ул. „Искърско шосе“ №12
1592 София,



Становище

Относно: Заявления с вх. № В-124/24.02.2014г.; за предоставяне на изходни данни за проект:

Обект: „Обходен път на гр.Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“

УВАЖАЕМИ ГОСПОЖИ И ГОСПОДА,

Българска телекомуникационна компания ЕАД (БТК) съгласува входираната проектна документация при следните условия и препоръки:

1. Електронно съобщителната мрежа, собственост на БТК, е нанесена схематично върху приложената ситуация;
2. Вариантните трасета на обект: „Обходен път на гр.Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“, засягащ електронна съобщителна мрежа, собственост на БТК ЕАД /VIVACOM/, в следните участъци:
 - 2.1. Първи вариант:
 - 2.1.1. В района на пътен възел Черганово (км 202+000, пресичащи общински път SZR1062) дясно от път I-5 Казанлък – Стара Загора
 - 144 FO в HDPE ф40 Стара Загора – Казанлък
 - 24 FO в HDPE ф40 Стара Загора – Казанлък
 - МККБ 4x4x1,2+15x4x1,2 Казанлък – Мъглиж – Гурково
 - 2.1.2. В района на пътен надлез км 1+074 (1+667), дясно от общински път SZR1061
 - МККБ 4x4x1,2+15x4x1,2 Казанлък – Енина
 - 2.1.3. В района на пътен възел км 193+000, дясно от път I-5 Казанлък – Габрово:
 - 144 FO в HDPE ф40 Казанлък – Габрово
 - 24 FO в HDPE ф40 Казанлък – Габрово
 - ТЗБ 14x4x1,2 Казанлък – Крън
 - МККБ 4x4x1,2+15x4x1,2 Казанлък – Шипка
 - 2.2. Втори вариант:
 - 2.2.1. В района на пътен възел км 307+000, дясно от път I-6 Казанлък – София
 - МККБ 4x4x1,2+17x4x0,9 Казанлък – Габарево, ляво от път I-6 Казанлък – София
 - ТЗБ 14x4x1,2 Казанлък – Копринка
 - 2.2.2. В района на пътен възел км 193+000, дясно от път I-5 Казанлък – Габрово:
 - 144 FO в HDPE ф40 Казанлък – Габрово
 - 24 FO в HDPE ф40 Казанлък – Габрово
 - ТЗБ 14x4x1,2 Казанлък – Крън
 - МККБ 4x4x1,2 Казанлък – Шипка

3. Във фаза "Работен проект", проектната документация да бъде предоставена за съгласуване от БТК;
4. За засегната от проекта електронна съобщителна мрежа, собственост на БТК, да бъде изготвена част "Телекомуникация", съгласно изискванията на Наредба № 8 от 1999г. за правила и норми за разполагане на технически проводни и съоръжения в населени места и с Наредба № 5 от 2009г., указваща сервитутите на електронните съобщителни мрежи, съоръжения и свързаната с тях инфраструктура;
5. Съобразно чл.284 от Закона за електронните съобщения в случай на строителни работи, които засягат електронна съобщителна мрежа, е необходимо изместване на мрежата, което следва да бъде реализирано съгласно предвижданията на чл. 64, ал. 5 и чл. 73 от Закон за устройство на територията и въз основа на Споразумение.
6. Съгласно разпоредбите на чл.163, ал.3 от Закон за устройство на територията, в случай на причиняване на повреди, на съществуваща мрежа, строителят носи имуществена отговорност за причинени щети и пропуснати ползи от свои виновни действия или бездействия;
7. Да се предостави информация за фирмата изпълняваща подобекта и план-график на предвидените строително-монтажните работи.
8. При необходимост от реконструкция на кабелни шахти, собственост на БТК, действията на Възложителя да бъдат съгласувани с Дружеството.
9. Съгласувателното становище е неразделна част от входиранията в БТК проектна документация;

За допълнителна информация и координация:

тел: 0878 330 994 – Екатерина Николова

e-mail: Ekaterina.Nikolova@vivacom.bg

Старши Мениджър "Паспортизация на мрежи и
съгласуване на проекти":.....

ОД/МА

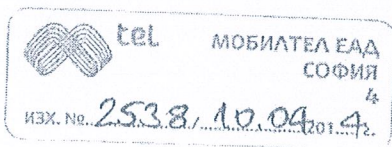
/инж. В. Зарков/





Мобилтел ЕАД

ул. Кукуш I
София 1309, България
www.mtel.bg



До „Рутекс“ ООД
ул. „Искърско шосе“ № 12
София 1592

Ваш № П-105/19.02.2014 г.
Наш № 1684/20.02.2014 г.



ОТНОСНО: „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6“

В зоната на пресичане на обходния път с път I-5 (между с. Крън и Казанлък) „Мобилтел“ ЕАД има изградена подземна тръбна мрежа от 3 бр. HDPE тръби Ф 40 мм и оптичен кабел в една от тях в десния сервитут на пътя на отстояние 4-6 м от ръб асфалт. В същото трасе има и 1 бр. HDPE тръба на Община Казанлък.

В зоната на връзка на обходния път с път I-5 и път I-6 (пътен възел Черганово), „Мобилтел“ ЕАД има изградена подземна тръбна мрежа от 3 бр. HDPE тръби Ф 40 мм и оптичен кабел в една от тях в десния сервитут на пътя на отстояние 4-6 м от ръб асфалт.

На следващата фаза на проектиране да се представи проект за защита (изместване) на съществуващото подземно оптично трасе в съответствие с приетия вариант за реализация на обходната пътна връзка.

С уважение:

Иван Иванов

/Началник отдел „Мрежа за достъп и пренос“/



МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА



ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ
"ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩИТЕЛНИ МРЕЖИ И ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ"

ул. "Ген. Гурко" № 6, София 1000
тел.: (+359 2) 949 2115
факс: (+359 2) 981 8787

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

"РУТЕКС" ООД	
Входящ №	0094-848
Дата:	21.03.2014 г.

ИА "ЕЛЕКТРОННИ СЪОБЩИТЕЛНИ МРЕЖИ И ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ" София 1000, ул. "Гурко" № 6	
Рег. №:	0094-848
Дата:	12.03.14г.

ДО

Г-Н ИЛИЯН ИВАНОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР „РУТЕКС“ ООД
УЛ. „ИСКЪРСКО ШОСЕ“ № 12
1592 ГР. СОФИЯ

На Ваш изх. № П 109/19.02.2014г.

Относно: *Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИВАНОВ,

В отговор на Ваше писмо (наш рег. № 0094-608/24.02.2014г.) за отразяване на съществуващи съоръжения на Изпълнителна агенция „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи“ (ИА ЕСМИС) на картен материал за обект „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6“ Ви уведомяваме, че обектът засяга участъци от следните съществуващи подземни кабелни линии:

- кабелна линия, изградена с оптичен кабел в защитна HDPE тръба и положена успоредно на пътя Казанлък – Габрово. Означаваме трасето на засегнатия участък с червена прекъснатата линия и надпис „ОК ИА ЕСМИС“;

- кабелни линии, собственост на ИА ЕСМИС и на Българската телекомуникационна компания АД (БТК АД), трасетата на които означаваме със синя прекъснатата линия и надпис „1 бр. СК ИА ЕСМИС и БТК“ и „3 бр. СК ИА ЕСМИС и БТК“.

С оглед опазване на съществуващите кабелни линии и условията за бъдещата им експлоатация, при изготвянето на проекта за изграждането на Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6 е необходимо да бъде включена и част „Защита на телекомуникационни мрежи и съоръжения“, като се вземат предвид изискванията, определени в Наредба № 8/27.07.1999 г. за правила и норми за разполагане на технически проводи и съоръжения в населени места, Наредба № 35/30.11.2012 г. за правилата и нормите за проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация на кабелни електронни съобщителни мрежи и прилежащата им инфраструктура и Наредба № 5/23.07.2009 г. за реда и начина за определяне на размера, разположението и специалния режим за упражняване на сервитутите на електронните съобщителни мрежи, съоръжения и свързаната с тях инфраструктура, за всички участъци на сближение и пресичане.

Предвиденото в техническото задание полагане на оптични кабели на ИА ЕСМИС в рамките на сервитута на новопроектирания път да се проектира за една защитна HDPE тръба Ø40, оптичен кабел 24FO(1x12G652+1x12G655), една разклонителна муфа на новопроектирания пътен възел при км 193+000 с път I-5 (Казанлък - Габрово), една съединителна муфа на новопроектирания пътен възел при км 308+868 с път I-6 (Казанлък -

София) и една съединителна муфа на новопроектирания пътен възел при км 202+000 с път I-5 (Казанлък - Стара Загора).

Представител на ИА ЕСМИС за контакти и взаимодействие при определяне на точното местопреминаване на съобщителните кабелни линии и уточняване на технически въпроси, свързани с проектните решения за опазване и защита на подземната мрежа от повреди и запазване на условията за ремонт и експлоатация е Койо Коев – тел. 042 602771, 0885353309.

Приложение: Вариантни трасета в М 1:25 000 – 1брой копие и извадка от ТЗ

С уважение,


Красимир Симоиски

Изпълнителен директор на Изпълнителна агенция

„Електронни съобщителни мрежи и информационни системи“



**МИНИСТЕРСТВО
НА КУЛТУРАТА**

Иск. №:

33-НН-785/31.07.2014г.

Дата:

25.09.2014г.

МИНИСТЕРСТВО НА КУЛТУРАТА

На основание чл. 84, ал.5, във връзка с чл. 83 от Закона за културното наследство, заповед № РД 09-716/26.08.2014г. на Министъра на културата, становище на Националния институт за недвижимо културно наследство (вх. 4800-240/03.03.2014г. и изх. № 4800-240/24.07.2014г.) и образувана преписка в Министерство на културата № 33-НН-785/31.07.2014г.

ПРЕДВАРИТЕЛНО СТАНОВИЩЕ

ОТНОСНО: Изработване на Идеен проект за строителство на Път 1-5 „Обход на гр. Казанлък” и Пътните съоръжения - Пътни възли.

Възложител: „РУТЕКС” ООД.

Представената предварителна карта предлага варианти на трасетата на обходния Път 1-5 „Обход на гр. Казанлък” и Пътни съоръжения - Пътни възли. За източния и северен червен първи вариант, Министерството на отбраната, позовавайки се на Постановление № 44/19.03.2010г. на МС, не допуска изграждане на граждански съоръжения в тази зона, тъй като трасето на червения вариант преминава през стрелкови полигон. Първият вариант е представен и с второ - розово трасе, преминаващо през регулацията на града. При този розов вариант трасето на обходния път преминава в непосредствено южно от парка „Тюлбето” с „Казанлъшката гробница” - световна недвижима културна ценност, като не засяга територията на ценността и нейната охранителна зона. Трасето на западния втори син вариант свързва двата първи варианта (червен и розов) с Път 1-6 „София – Бургас” и по него няма регистрирани недвижими културни ценности.

В тази връзка Министерството на културата счита за нецелесъобразен розовия първи вариант, преминаващ покрай световната недвижима културна ценност, тъй като Път 1-5 „Обход на гр. Казанлък” ще се проектира за скорост от 90км/ч. При тези условия са възможни неблагоприятни влияния върху „Казанлъшката гробница”, вследствие на увеличен трафик, вибрации и замърсеност и ще затруднява подхода към нея!

ЗАМ. - МИНИСТЪР:



БОИЛКАНОВ

БИ БИ СИ КЕЙБЪЛ

далекосъобщителен оператор
гр. Казанлък

"РУТЕКС" ООД
Сходящ № *М.146*
Дата: *27.02.2014*

Вх. № *005* / *25.02.14*

ДО

РУТЕКС ООД

Ул. Искърско шосе 12, София

УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

Във връзка с ваше писмо изх.№ П114 от 19.02.2014г. относно Идеен проект с парцеларен план за обект: Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6, Ви информираме, че "БИ БИ СИ КЕЙБЪЛ" ООД има одобрен инвестиционен проект за прекарване на оптичен кабел по път I-5 от км 190+400 до км 194+100 в дясно и предстои изграждане на съответния. Към настоящия момент нямаме никакви съоръжения по вариантите трасета.

Лице за контакти: инж. Борис Кърчев, управител на "БИ БИ СИ КЕЙБЪЛ" ООД,
Ул. "23-ТИ ПЕХОТЕН ШИПЧЕНСКИ ПОЛК" 11, 6100 Казанлък, e-mail:
boris@bbccable.net
Телефони: 0893 610 081, 0431 6 21

Управител:

(инж. Б.Кърчев)



„Би Би Си Кейбъл“ ООД
гр. Казанлък бул. „ 23-ти Пехотен Шипченски Полк“ 11 ет. 4
тел.: +359 431 621 62; факс: +359 431 621 81;

„РУТЕКС“ ООД
Входящ № П 187
Дата: 06.03 2014 г.

До
„Рутекс“ ООД
На вниманието на
Изпълнителния директор
инж. Ил. Иванов

Изх. № 73/04.03.2014 г.

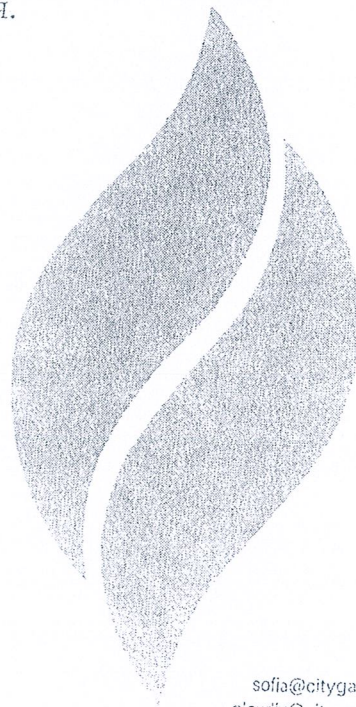
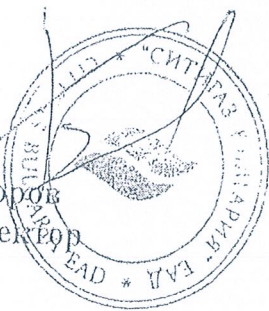
На Ваш Изх. № П 96/19.02.2014 г. и наш Вх. № 126/28.02.2014 г.

Уважаеми господин Иванов,

Във връзка с горесцитираното Ваше писмо, Ви уведомявам, че всички наши съоръжения са нанесени в кадастъра на Община Казанлък, откъдето можете да вземете нужната Ви информация.

С уважение,

инж. Борис Тодоров
Технически директор



СИТИГАЗ БЪЛГАРИЯ ЕАД

1366 София, ул. „Арам Миткович“ № 4А, ет. 3, тел. 02/ 925 94 95, факс: 02/925 94 96
1000 Пловдив, бул. „Марша“ № 27, тел. 032/ 39 39 10, 032/ 39 39 12, 032/ 39 39 13, факс: 032/ 39 39 11
1000 Казанлък, бул. „Пейо Яворов“ № 1 (партер), тел. 0431/ 6 20 45, факс: 0421/6 20 54
1000 Хасково, ул. „Гордеевска“ № 70, тел. 033/ 66 23 05, 66 23 06, факс: 033/ 66 21 07
1000 Кърджали, ул. „Джордж Вашингтон“ № 1, Кошакска „Пентагон“, сграда „А“, магазин 26 тел. 0897 851 453
5200 Раднево, ул. „П. Дяволев“ № 6, ет. 1, тел. 0839 985 216
5200 Димитровград, ул. „Цар Борис I“ № 7 (партер), тел. 0391 212 19, 0391 601 394
5200 Сливница, ул. „Добруджа“ № 41, вх. II, ет. 1, офис 12, тел. 0397 291 400
1000 Пловдив, ул. „Орбелски“ № 27, тел. 0327 353 457

sofia@citygas.bg
plovdiv@citygas.bg
kazanlak@citygas.bg
haskovo@citygas.bg
kardjali@citygas.bg
radnevo@citygas.bg
dimtrovgrad@citygas.bg
slivnitsa@citygas.bg
gornoostruga@citygas.bg
www.citygas.bg



Министерство на отбраната на Република България

София 1092, ул. "Дякон Игнатий" № 3, тел.: 92 20 922, факс: 987 96 93

Рег. № 11-00-80

София, 14.03.2014 г.

"РУТЕКС" ООД
Входящ № 1.179
Дата: 26.03.2014 г.

ДО
ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯ ДИРЕКТОР

НА „РУТЕКС“ ООД
ИНЖ. ИЛ. ИВАНОВ

Гр. София-1592, ул. „Искърско шосе“ № 12

На Ваш изх. № 90/14.02.2014 г.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИВАНОВ,

По повод постъпило в Министерство на отбраната (МО) Ваше писмо под горния регистрационен номер във връзка със сключен договор за изработване на идеен проект за обект „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“ и след проведената тристранна среща с Ваши представители, Сухопътни войски (СВ) и експерти от Главна дирекция „Инфраструктура на отбраната“ Ви уведомявам за следното:

Първият вариант на пътно трасе засяга територията на войсков район (ВР) 1484 в гр. Казанлък и попада в директрисата на стрелба и зоната на безопасност, поради което този вариант не може да бъде одобрен от СВ, в чието управление е имотът.

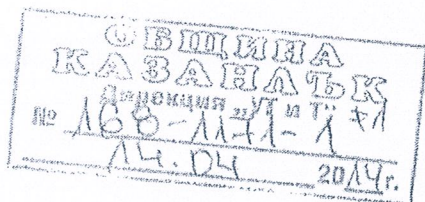
Вторият вариант не е приемлив в този си вид, но при условие че трасето се измести на не по-малко от 50 м от оградата на военния имот, същият би бил приемлив.

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
„ИНФРАСТРУКТУРА НА ОТБРАНАТА“

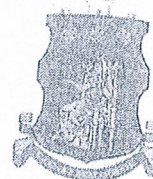


ТАТЯНА АЛЕКСАНДРОВА

Ил. Иванов
Зв. Петров
В. Василев



ОБЩИНА КАЗАНЛЪК



ДО
ИНЖ. АСЯ ЧИПЕВА
ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ ИПОП
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ
И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
БУЛ. "МАКЕДОНИЯ" № 3
ГР. СОФИЯ, 1606

КОПИЕ ДО:
ИНЖ. ВЕСЕЛИН ВАСИЛЕВ
„РУТЕКС“ ООД
БУЛ. "ИСКЪРСКО ШОСЕ" № 12
ГР. СОФИЯ, 1592



Относно: Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЧИПЕВА И УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ВАСИЛЕВ,

Предложените варианти на парцеларен план за обект: „Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и път I-6“ бяха обстойно разгледани и обсъдени от представители на община Казанлък, след което даваме следното становище:

По предложения ПЪРВИ ВАРИАНТ и трите трасета към него, изказваме *отрицателно становище*, в предвид теренните дадености, а именно:

Първи вариант /розово/ се предвижда да премине през урбанизираната територия на гр. Казанлък. Това трасе е неподходящо поради факта, че е в близост до охранителната зона на „Казанлъшката гробница“, преминава през неурегулирани поземлени имоти в населеното място и обект на военните структури. Идейният проект и парцеларния план следва да бъдат съгласувани с „Министерство на културата“, „Министерство на отбраната“ и „Министерство на вътрешните работи“, което е трудно осъществимо.

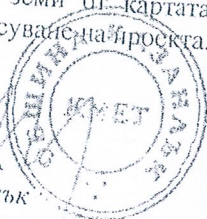
Първи вариант /червения/ засяга опасна зона, която не е собственост на „Министерство на отбраната“, но е част от съществуващия полигон.

Първи вариант /зелено трасе/ е икономически неподходящ с дължината от 13,050 км и тунелно решение, което ще окаже отрицателно въздействие върху значителна територия от землището на гр. Казанлък и с. Долно Изворово и с. Черганово. Всички предложени трасета са със значителни дължини, което е недостатък на първи вариант.

Община Казанлък *подкрепя* ВТОРИ ВАРИАНТ – западен обход, каквото е Вашето становище и това на АПИ в предварителните разговори. По действащия общ устройствен план на гр. Казанлък се предвижда връзката между път I-5 и път I-6 да се осъществи по предвидения вариант. Предложеният син вариант на обходния път е с дължина 3,160 км, което е най-късото разстояние за връзка между двата пътя. Действително ще е необходимо да се изградят два пътни възела и един надлез над ж.п. линия, но тази територия е изцяло заета със земеделски земи от картата на възстановената собственост и няма да има ограничения при съгласуване на проекта.

С уважение,

ГАЛИНА СТОЯНОВА
Кмет на община Казанлък



Приложение 4.

Дружества заявили липса на техни съоръжения в обхвата на разработката или такива, които не се засягат.

1. Напоителни системи ЕАД, клон Горна Тунджа гр. Стара Загора, писмо изх № 421 / 27.02.2014 г.
2. Министерство на вътрешните работи, писмо Рег № ДС-19279, екз. № 2 / 29.04.2014 г.
3. Булгартрансгаз ЕАД гр. София, писмо изх № 24-00-913 / 06.03.2014 г.
4. Газтек БГ АД гр. София, писмо изх № ГТ-ИД-42 / 25.02.14 г.
5. Орбител ЕАД гр. София, писмо изх № 4247 / 28.02.2014 г.
6. Макс Телеком гр. София, писмо изх № 78 / 14.03.2014 г.
7. Интернет Груп ООД гр. Стара Загора писмо изх № 638 / 05.03.2014 г.
8. Кабелком 2002 ООД гр., писмо изх № вх. № П 150 / 28.02.2014 г.
9. Космо България Мобайл ЕАД гр. София, писмо изх № NID / ID-007 / 24.02.2014 г.
10. ДП „ЖИ” регионално поделение „Енергосекция” – Пловдив, писмо изх. № 822/31.03.2014 г.



НАПОИТЕЛНИ СИСТЕМИ ЕАД

клон Горна Тунджа - Стара Загора

Изх. № 111 / 19.022014 г.

"РУТЕКС" ООД	
Входящ № <u>111</u>
Дата: <u>04.03</u>	20 <u>14</u> г.

ДО
Г-н Ил. Иванов
Изпълнителен директор на
„РУТЕКС“ООД
Ул. Искърско шосе 12
Гр. София

На Ваш № 11101/19.02.2014 г.

Относно: Идеен проект с парцеларен план за обект: Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6

Уважаеми г-н Иванов,

„Напоителни системи“ ЕАД клон Горна Тунджа гр. Стара Загора няма съоръжения пресичащи вариантните трасета на обект: Обходен път на град Казанлък ,свързващ път I-5 и I-6.



г-нж. Филип Шукаров
Управител на „Напоителни системи“ЕАД-
клон Горна Тунджа-Стара Загора

МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ

ДИРЕКЦИЯ „УПРАВЛЕНИЕ НА СОБСТВЕНОСТТА И СОЦИАЛНИ ДЕЙНОСТИ“

Рег. № ДС-19289, екз. № 2

29.04.....2014г.



ДО
ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯ ДИРЕКТОР
„РУТЕКС“ ООД
ИНЖ. ИЛ. ИВАНОВ

София-1592, ул. „Искърско шосе“ 12

На Ваш № И 102/19.02.2014 г.

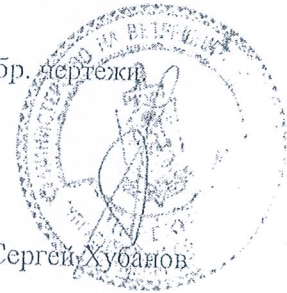
УВАЖАЕМИ ИНЖЕНЕР ИВАНОВ,

Във връзка с писмо под горния номер, вх. № ДС-8187/24.02.14 г., за предварително съгласуване и изработване на идеен проект с парцеларен план за обект: Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6, Ви уведомявам, че ДУССД направи необходимите проучвания за наличие на имоти, съоръжения и комуникации по вариантите трасета, предоставени на хартиен носител и ги съгласува без забележки.

ПРИЛОЖЕНИЯ: Вариантни трасета в М 1:25 000 – 2 бр. чертежи

ДИРЕКТОР:

Сергей Хубанов





БУЛГАРТРАНСГАЗ

До
Г-н Илиян Иванов
 Изпълнителен директор на
 "РУТЕКС" ООД
 ул. "Искърско шосе" № 12
 гр. София
 на Ваш изх. №И 100/19.02.14г.

ИЗХ. № БТГ **24-00-913**
 06.03.2014
 дата: 20 г.

Копие:
 Агенция "Пътна инфраструктура"
 Бул. "Македония" № 3
 гр. София

Копие:
 "Булгаргаз" ЕАД
 ул. "Петър Парчевич" № 3
 гр. София
 на Ваш изх. № БГ-24-00-441/24.02.14г.

"РУТЕКС" ООД
 Входящ № **1109**
 Дата: 2014 г.

Копие:
 Югоизточен експлоатационен
 Район "Стара Загора"
 към "Булгартрансгаз" ЕАД

На писма с Наш вх. № БТГ-24-00-696/21.02.2014г. и БТГ-24-00-781/26.02.2014г.

ОТНОСНО: Предоставяне на изходни данни за съоръжения, собственост на "Булгартрансгаз" ЕАД във връзка с проектирането на обект: Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6.

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ИВАНОВ,

Във връзка с постъпило заявление за предоставяне на изходни данни за съоръжения, собственост на "Булгартрансгаз" ЕАД необходими за проектирането на обект: *Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6*, Ви уведомяваме, че с обхвата на инвестиционното намерение не се засягат газопроводи и други обекти, собственост на "Булгартрансгаз" ЕАД, техни сервитути и зони за превантивна устройствена защита и нямаме възражения по него.

С уважение,

Кирил Темелков
 Изпълнителен директор на
 "Булгартрансгаз" ЕАД



"Булгартрансгаз" ЕАД,
 София 1336, п.к. 3
 бул. "Панчо Владигеров" № 66
 идент. № 175203473
 идент. № по ДДС: BG 175203478

т: (02) 939 63 00
 ф: (02) 925 00 60
 е: info@bulgartransgaz.bg
 w: www.bulgartransgaz.bg

Корпоративна търговска банка АД
 ВИС: KORP BGSF
 IBAN: BG11 KORP 9720 1009 1988 01 - ЛЕВА
 IBAN: BG90 KORP 9729 1409 1988 01 - ЕВРО



ДО
инж. Ил. Иванов
Изпълнителен Директор "Рутекс" ООД

ГАЗТЕК БГ АД
Изм. №: ГТ-ИД-42/25.02/14г.

ОТНОСНО: ОБЕКТ: ОБХОДЕН ПЪТ НА ГРАД КАЗАНЛЪК

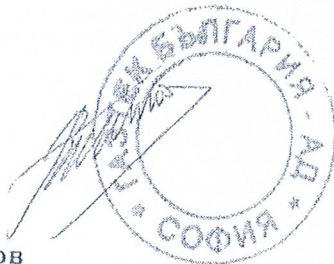
"РУТЕКС" ООД
Входящ № П.144
Дата: 27.02.2014г.

Уважаеми г-н Иванов,

По повод постъпило писмо вх.№ ГТ-ИД-35/ 24.02.2014г., ваш № П-97/19.02.2014г., относно изходни данни за изработване на Идеен проект с парцеларен план за обект: Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6, Ви уведомяваме, че в границите на проекта няма изградени газопроводи, собственост на "Овергаз", нито такива на етап работен проект.

Според данните, с които разполагаме има съществуващи чужди газопроводи, за които е необходимо да се вземат изходни данни от Собственика им.

С уважение,



Райко Вангелов
Зам. Изп. Директор
"ГАЗТЕК БГ" АД

BC/PC



Орбител ЕАД
Изх. № 4247
дата 28.02.2014 г.

"РУТЕКС" ООД
Входящ № 171
Дата: 05.03.2014 г.

Orbitel

НОВОТО ПОКОЛЕНИЕ

До
Г-н Ил.Иванов
Изпълнителен директор
на „Рутекс“ ООД

Относно: писмо с Ваш изх. № 1115/19.02.2014 година.

Уважаеми господин Иванов,

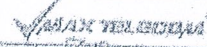
Във връзка с Ваше писмо с Изх. № 1115/19.02.2014 година относно изработване на идеен проект с парцеларен план за обект: Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6 с настоящото Ви уведомяваме, че посочените от Вас вариантни трасета не се пресичат със съоръжения на „Орбител“ ЕАД.

С уважение:


Христо Даскалов

Член на съвета на Директорите на „Орбител“ ЕАД

“РУТЕКС” ООД
Входящ № *М.В.*
Дата: *14.03.2014* г.


Изм. №
Дата: *14.03.2014*


ДО
Гр. София 1592
Ул. “Искърско шосе” №12
РУТЕКС ООД
За инж. Веселин Василев
Главен Проектант

Относно: Предварително съгласуване с Макс Телеком

Уважаеми инженер Василев,

Във връзка с писмо с Ваш изх. №148/04.03.2014 г., касаещо наличие на наши съоръжения, пресичащи варианти трасета, свързани с Идеен проект на обект „Обходен път на гр. Казанлък”, Ви уведомяваме, че в обсега на вариантите трасета такива нямаме.

Благодарим за навременното уведомяване, желаем Ви успех!




/ инж. Венета Кюркчиева
Ръководител Придобиване и
въвеждане в експлоатация
на обекти в Макс Телеком ООД



"ИНТЕРНЕТ ГРУП" ООД

Пълен достъп до Internet по комутируема и наета линия

Microsoft **certified**

6000 Стара Загора, ул. "Св. Княз Борис" 93, "Дом на строителя" . ет. 7.Офис 4. тел. 042/919290, 919293

Официален представител на DELL за регион Стара Загора

	ИНТЕРНЕТ ГРУП ООД
Изх.№ <u>038</u>	Стара Загора
<u>05.03</u>	<u>2014</u> г.

"РУТЕКС" ООД
Входящ № <u>П.179</u>
Дата: <u>06.03 2014</u>

До
инж.Веселин Василев
гл.проектант
Рутекс ООД

Отговор на писмо от 19.02.2014 г.

Във връзка със запитването Ви за изработването на Идеен проект с парцеларен план за обект:Обходен път на гр.Казанлък, свързващ път I-5 и I-6 ние нямаме съоръжения пресичащи вариантите трасета.

Връщаме Ви копие от картния материал.

Гр. Стара Загора
05.03.2014г.

Интернет Груп ООД



До „РУТЕКС“ ООД
На вниманието на инж. Василев

„РУТЕКС“ ООД
Входящ № *1150*
Дата: *28.02.* 20*14* г.

Г-н Василев, във връзка със запитването, което получихме, Ви уведомяваме, че фирма „КАБЕЛКОМ 2002“ ООД, няма никакви съоразения в участъка, който сте посочили на картата!

Дата: 26.02.2014г

Подпис:



/ Г-н Христов /



Global
Out. No: 112/170-007
Date: 24.02.2014

ДО
„РУТЕКС“ ООД
1592 София, ул. „Искърско шосе“ № 12

СЪГЛАСОВАТЕЛНО ПИСМО

Относно:

Обект: Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6

Фаза: Идеен проект с парцеларен план

„РУТЕКС“ ООД
Входящ № 11/100
Дата: 04.03 2014 г.


УВАЖАЕМИ ГОСПОДА,

В отговор на Ваше писмо с изх. № П 104/ 19.02.2014 и по предоставените за съгласуване вариантни трасета Ви уведомяваме следното:

„Космо България Мобайл“ ЕАД няма подземни комуникации и базови станции, които ще се засегнат от новопроектирания обект.

„Космо България Мобайл“ ЕАД съгласува без забележки предоставените вариантни трасета с настоящото съгласователно писмо.

гр. София
24.02.2014 г.

С уважение: 
/ Владимир Радойчиц

Главен Директор Проектиране и
Управление на Мрежата



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



РЕГИОНАЛНО ПОДЕЛЕНИЕ "ЕНЕРГОСЕКЦИЯ" – ПЛОВДИВ

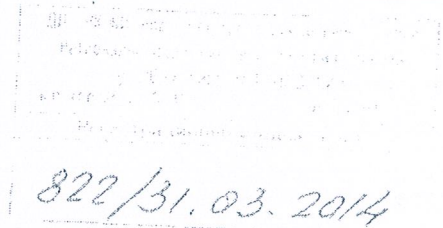
бул. „Бачо Киро” №1, Пловдив 4000
тел.: (+359 32) 638 810
факс: (+359 32) 638 810

www.rail-infra.bg
enspo@rail-infra.bg

ДО
ИНЖ. ИЛ. ИВАНОВ
ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
РУТЕКС ООД
УЛ. „ИСКЪРСКО ШОСЕ“ № 12
СОФИЯ 1592

На Ваш № П 196/25.03.2014 г.

Относно: *Изработване на идеен проект с парцеларен план за обект:
„Обходен път на гр. Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“*

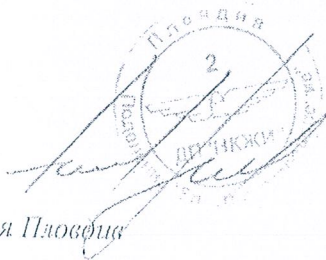


УВАЖАЕМИ ИНЖЕНЕР ИВАНОВ,

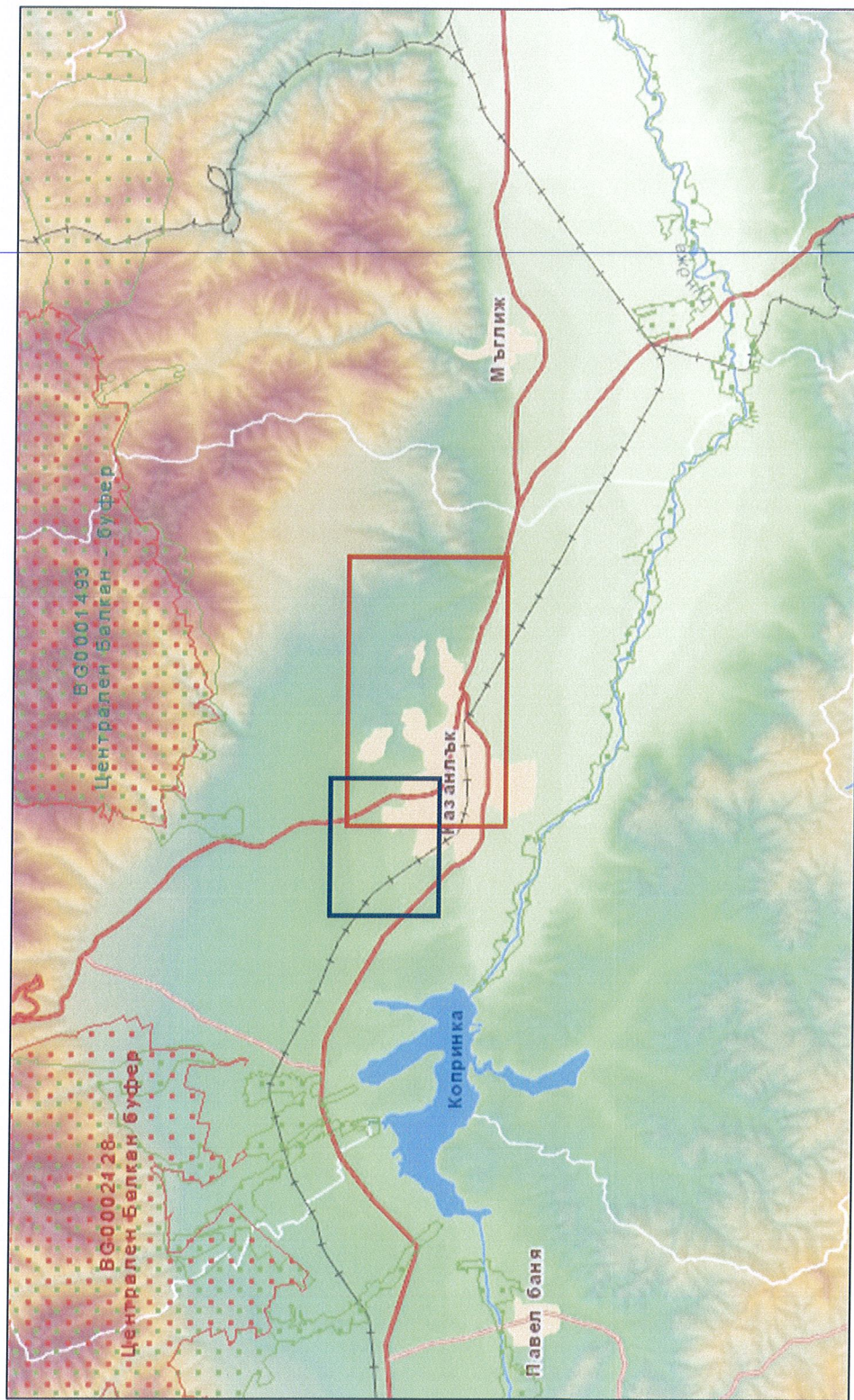
Във връзка с разработвания от Вас проект за обходен път на гр. Казанлък Ви уведомяваме, че Енергосекция Пловдив няма подземни и наземни комуникации в мястото на пресичане около жп км 202+000 по 3-та жп линия.

Очакваме инвестиционният проект да ни бъде предоставен за становище.

С уважение,
инж. Асен Николов
Началник Енергосекция Пловдив



Извадка от карта на защитените зони от екологичната мрежа по Natura 2000



- Първи вариант



- Втори вариант

ПРОТОКОЛ

за предоставяне на достъп до обществена информация

№ 5

София, 04.02.2015 г.

С настоящия протокол се удостоверява предоставянето от

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

н.с.инж. д-р К. Кочемидова – Управител, „Клементина Григорова“
(трите имена на заявителя/наименование и седалище на юридическото лице и
трите имена на представителя)

във връзка с постъпило заявление, с вх. № 26-00-86 / 12.01.2015 г. и в
съответствие с Решение № 5/ 24.01.2015 г.
(номер и дата на акта за предоставяне на достъп)
следната информация:

Данни за замърсяване атмосферен въздух, повърхностни и подземни води,
почвите около гр. Казанлък за 2010-2014 г.

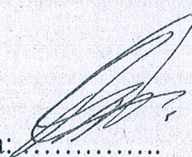
Копия от протоколи на изпитване:

№ 12-1046/ 13.06.2011 г., № 12-0954/ 06.06.2011 г., № 12-0795/ 02.05.2011 г., №
12-0715/ 04.04.2011 г., № 12-0684/ 21.03.2011 г., № 12-1205/ 18.07.2011 г., № 12-
1281/ 01.08.2011 г., № 12-1439/ 12.09.2011 г., № 12-1668/ 24.10.2011 г.

Под формата на хартиен и технически носител.

Заявител: 

Lyubka Antonova Kucheva

Предоставил
информацията: 

Приложение 7
Прогнозен график за движението – обход на гр. Казанлък – I-ви вариант (оптимистична прогноза) – в една посока

ГОДИНИ	леки	автобуси	леко-тов.	средно-тов.	тежки тов	T+ремарке	МПС	ЕПА	ОЧИ
2010	1085	46	289	143	137	100	1799	2687	294
2015	1223	52	325	161	154	112	2027	3023	331
2016	1255	53	334	164	157	114	2077	3095	339
2017	1287	54	342	167	160	116	2127	3169	347
2018	1272	55	351	165	164	118	2126	3185	348
2019	1304	56	360	169	167	121	2178	3260	357
2020	1381	57	368	177	170	123	2276	3384	370
2021	1419	59	377	182	174	126	2337	3473	380
2022	1456	59	388	187	179	129	2397	3560	389
2023	1442	62	384	184	191	137	2398	3591	393
2024	1480	65	394	188	204	145	2476	3723	407
2025	1568	64	417	200	192	137	2579	3827	419
2026	1617	65	430	206	198	141	2658	3943	431
2027	1666	68	444	212	208	149	2747	4086	447
2028	1645	73	438	208	225	160	2748	4128	452
2029	1695	75	451	214	232	165	2831	4251	465
2030	1813	72	482	230	220	157	2975	4409	482
2031	1869	74	498	237	227	162	3067	4544	497
2032	1926	76	513	244	234	167	3159	4681	512
2033	1902	78	506	239	241	165	3130	4645	508
2034	1960	80	522	246	248	169	3225	4784	523
2035	2096	81	558	264	254	181	3434	5084	556
2036	2161	84	575	272	242	187	3520	5202	569
2037	2227	86	593	280	248	192	3626	5357	586
2038	2199	89	585	275	254	189	3592	5313	581
2039	2267	92	603	283	261	195	3700	5471	599
2040	2423	94	644	304	266	208	3939	5814	636

Прогнозен график за движението – обход на гр. Казанлък – II-ри вариант (оптимистична прогноза) – в една посока

ГОДИНИ	леки	автобуси	леко-тов.	средно-тов.	тежки тов	T+ремарке	МПС	ЕЛА	ОЧИ
2010	1021	44	274	135	132	94	1699	2541	278
2015	1155	50	309	152	146	103	1915	2854	312
2016	1186	51	318	155	149	105	1963	2924	320
2017	1217	52	326	159	152	107	2013	2995	328
2018	1250	53	335	162	155	109	2064	3069	336
2019	1283	54	344	165	158	112	2117	3144	344
2020	1309	55	351	168	161	113	2158	3203	351
2020	1309	55	351	168	161	113	2158	3203	351
2021	1346	56	361	172	165	116	2217	3290	360
2022	1383	58	371	177	169	119	2277	3378	370
2023	1471	61	394	189	180	126	2422	3592	393
2024	1566	64	419	201	192	134	2577	3821	418
2025	1493	61	400	190	182	128	2454	3638	398
2026	1541	63	413	196	187	132	2533	3754	411
2027	1625	66	435	207	198	139	2669	3955	433
2028	1748	70	468	224	213	149	2873	4256	466
2029	1805	72	483	231	220	154	2964	4390	480
2030	1734	70	465	220	210	148	2846	4214	461
2031	1790	71	480	226	216	152	2936	4346	476
2032	1846	73	495	233	223	157	3028	4481	490
2033	1905	75	511	241	229	162	3123	4621	506
2034	1966	77	527	248	236	166	3221	4765	521
2035	2010	79	539	253	242	170	3293	4871	533
2036	2074	81	556	261	249	175	3397	5024	550
2037	2140	84	574	269	256	181	3504	5181	567
2038	2208	87	592	277	264	186	3615	5344	585
2039	2278	89	611	286	272	192	3728	5511	603
2040	2330	91	625	292	278	196	3812	5634	616

Състояние на повърхностни води по данни на ИАОС за периода 2010 г. – 2014 г.

№	Показател	Дименсия	Норма	Пробовземни пунктове		
				Р.Енинска преди вливането ѝ в р. Тунджа	Р.Тунджа преди Казанлък след яз. „Копринка”	Р.Крънска устие след гр.Казанлък
1	pH	-	6,0 - 8,5	-	7,68 - 8,31	7,76 - 8,37
2	Електропроводимост	µS/cm	700 - 1600	-	250 - 434	415 - 616
3	Разтворен кислород	mg/dm ³	6 (4; 2)	-	5,8 - 10,4	6,2 - 7,8
4	Насищане с O ₂	%	75	-	68 - 106	66,2 - 82,0
5	Амониев азот	mg/dm ³	0,1 (2;5)	-	-	0,241 - 0,518
6	Нитритен азот	mg/dm ³	0,002 (0,04;0,06)	-	-	0,035 - 0,065
7	Нитратен азот	mg/dm ³	5 (10; 20)	-	0,575 - 3,16	2,9 - 3,16
8	Общ азот	mg/dm ³	-	-	-	3,1 - 4,6
9	Ортофосфати	mg/dm ³	0,2 (1;2)	0,031 - 0,665	-	0,043 - 0,226
10	Общ фосфор	mg/dm ³	0,4 (2; 3)	-	-	0,155 - 0,29
11	ХПК	mg/dm ³	25 (70; 100)	-	-	9,1 - 136
12	БПК5	mg/dm ³	5 (15; 25)	-	-	4,7 - 45,0

Състояние на подземните води по данни на ИАОС за периода 2010 г. – 2014 г.
(порови води ВГ3G000 код на пункта ВГ3G000 стар код 8185 – Казанлък)

№	Показател	Дименсия	От - до	Норма
1	pH	-	6,72 – 8,01	6,5 – 9,5
2	NH ₄ ⁺	mg/dm ³	0 – 0,537	0,5
3	As	mg/dm ³	0 - 0,00145	0,01
4	Електропроводимост	μS/cm	300 - 717	2000
5	Fe	mg/dm ³	0 – 0,06	0,2
6	Hg	mg/dm ³	0 - 0	0,001
7	Cd	mg/dm ³	0 – 0,00008	0,005
8	K	mg/dm ³	0,872 – 11,86	-
9	Ca	mg/dm ³	45 - 113	150
10	CO ₃ ⁻²	mg/dm ³	0 - 0	-
11	Mg	mg/dm ³	0 - 48,8	80
12	Mn	mg/dm ³	0 - 0,67	0,05
13	Cu	mg/dm ³	0 – 0,0081	0,2
14	Насищане с O ₂	%	15 - 103	-
15	Na	mg/dm ³	1,14 – 60,56	200
16	Ni	mg/dm ³	0 – 0,00435	0,02
17	NO ₃ ⁻	mg/dm ³	5,9 – 55,7	50
18	NO ₂ ⁻	mg/dm ³	0 - 0,014	0,5
19	Общ сух остатък	mg/dm ³	173 - 445	-
20	Обща твърдост	mg/dm ³	3,4 – 6,9	12
21	Окисляемост	mgO ₂ /dm ³	0 – 1,4	5
22	Pb	mg/dm ³	0 – 0,01433	0,01
23	Ортофосфати	mg/dm ³	0 – 0,069	0,5
24	Разтворен кислород	mg/dm ³	1,3 – 7,46	-
25	SO ₄ ⁻²	mg/dm ³	12,2 - 66	250
26	Cl ⁻	mg/dm ³	0 - 22	250
27	Cr ⁺⁶	mg/dm ³	0 – 0,29	-
28	Cr ⁺³	mg/dm ³	0 – 0,027	-
29	Zn	mg/dm ³	0 – 0,043	1,0

Състояние на почви по данни на ИАОС за 2010 г. и 2012 г.
(Пункт № 237 – Бузовград)

Приложение 10

№	Показател	Дименсия	Норма	Повърхностен слой		Подповърхностен слой	
				2010 г.	2012 г.	2010 г.	2012 г.
1	pH	-	-	6,93	6,78	7,1	6,8
2	Cu	mg/kg	34 (50;60;70)*	19,4	19,3	19,2	20,0
3	Zn	mg/kg	88	68,6	75,0	66,7	75,3
4	Cd	mg/kg	(110;160;180)*				
5	Pb	mg/kg	0,4 (0,6;0,6;1,0)*	0,5	0,5	0,5	0,5
6	Ni	mg/kg	26 (40;45;50)*	24,4	20,0	24,4	21,0
7	Cr	mg/kg	46 (60;65;70)*	21,5	19,8	21,1	21,0
8	As	mg/kg	65 (90;110;130)*	41,4	26,7	42,4	28,3
9	Hg	mg/kg	10 (15;15;20)*	6,9	9,7	7,0	9,6
			0,03 (0,05;0,07;0,08)*	0,20	0,04	-	-

Забележка:

Стойностите извън скоби са за стандартни почви.

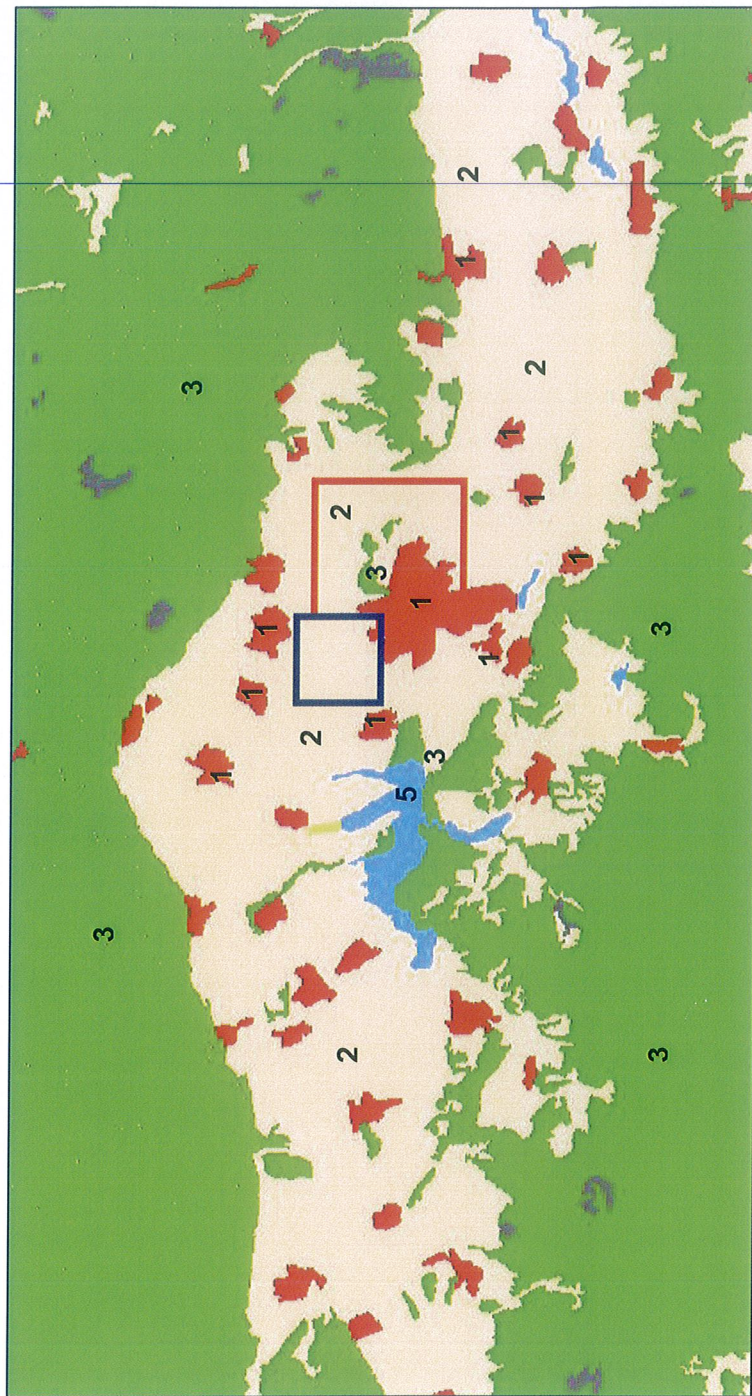
*Стойностите в скобите са за глинесто-песъчливи, пясъчливо-глинести и глинести почви.

Приложение 10 - продължение

УОЗ (mg/kg) – III 237 – Бузовград – дълбочина на пробоземане 0 – 20 cm

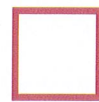
№	Показател	2010 г.	2012 г.	№	Показател	2010 г.	2012 г.
1	Нафталин	0,008	0,01	15	Дибензо(a,h)антрацен	0,0015	0,0015
2	Антрацен	0,001	0,001	16	PCB 52/2;2;5;5	0,0005	0,0005
3	Фенантрен	0,009	0,0025	17	PCB 101/2;2;4;5;5	0,0005	0,0005
4	Флуорантен	0,03	0,01	18	PCB 138/2;2;3;4;4;5	0,0005	0,0005
5	Бензо(a)антрацен	0,014	0,008	19	PCB 153/2;2;4;4;5;5	0,0005	0,0005
6	Хризен	0,013	0,007	20	PCB 180/2;2;3;4;4;5;5	0,0005	0,0005
7	Бензо(ghi)перилен	0,013	0,01	21	PCB-28/2;4;4	0,0005	0,0005
8	Индено(1;2;3-c;d)пирен	0,015	0,01	22	Гама - HCH - Линдан	0,001	0,001
9	Аценафтен	0,007	0,01	23	Алфа - HCH - хексахлорциклохексан	0,001	0,001
10	Аленафтилен	0,004	0,0005	24	Бета - HCH	0,001	0,001
11	Флуорен	0,009	0,01	25	Хексахлоробензен	0,0005	0,0005
12	Пирен	0,025	0,009	26	o,p и r,p-DDE	0,03	0,0225
13	Бензо(b,j,k)флуорантен	0,028	0,02	27	o,p и r,p-DDD	0,0023	0,00075
14	Бензо (a) пирен	0,077	0,009	28	o,p и r,p-DDT	0,0124	0,00585

Извлечение от Национална база данни за земното покритие на България, разработена по общоевропейския проект "КОРИНЕ Земно покритие"



Легенда:

- 1. Антропогенни обекти;
- 2. Земеделски земи;
- 3. Гори и полустествени площи;
- 4. Влажни зони;
- 5. Водни обекти.

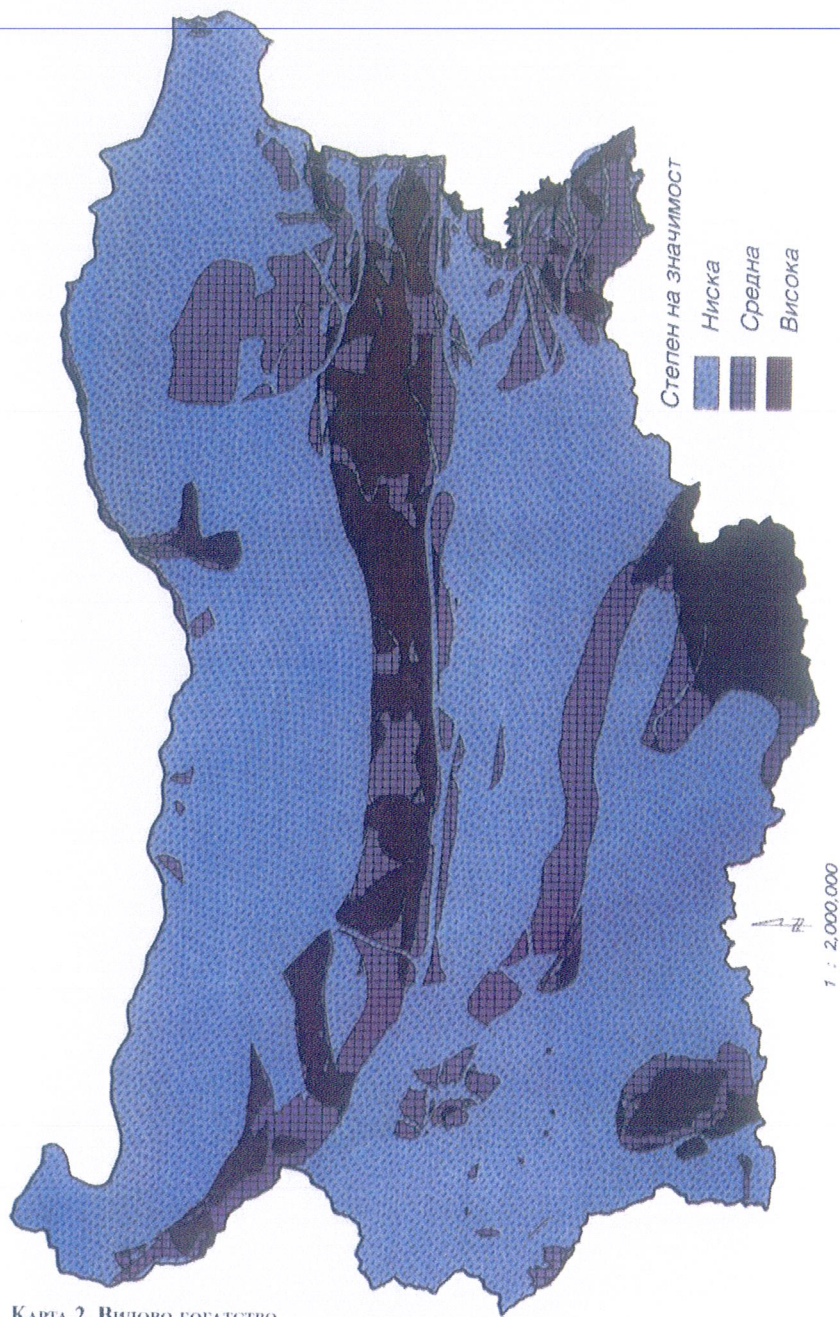


- Първи вариант



- Втори вариант

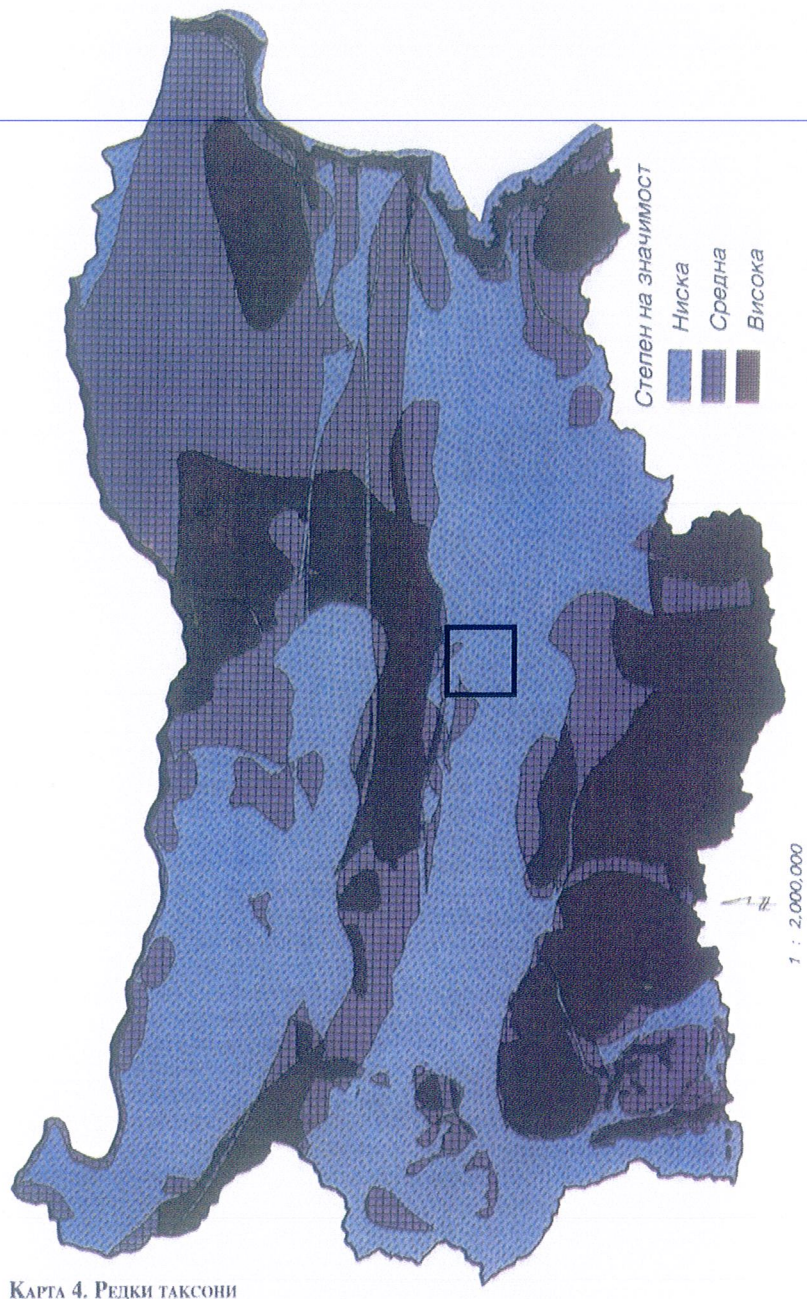
Карта на видовото богатство на България



КАРТА 2. ВИДОВО БОГАТСТВО

Степента на значимост на отделните райони по отношение на видовото богатство е определена въз основа на наличните данни за описания брой растителни и животински видове

Карта на редките видове в България



КАРТА 4. РЕДКИ ТАКСОНИ

Степента на значимост на отделните райони по отношение на редките таксони е определена въз основа на наличните данни за описаните редки растителни и животински видове.

**Снимков материал от района на проектните трасета
за обходен път на гр. Казанлък**



Сн.1 – Начало на двата варианта на път I-5 км 193+115



Сн.2 – Втори вариант – заблатен участък



Сн.3 – Втори вариант - изкуствени езера в близост до проучвания участък



*Сн 4 - Втори вариант – жп линия „София – Бургас”
в зоната на пресичане с новото трасе*



Сн. 5 – Край на втори вариант на път I-6 км 306+775



Сн. 6 – Край на първи вариант на път I-5 км 201+959 (I-5) ≡ км 317+247 (път I-6)