

Информацията по Приложение № 2 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

I. Информация за контакт с Възложителя:

1. ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура” - БУЛСТАТ 130823243
2. Пълен пощенски адрес: бул. „Кн. Мария Луиза” № 110, гр. София, 1233
3. Телефон, факс и адрес по електронна поща: тел. 02/ 932 60 02, факс 02/ 932 6444
4. Лице за контакти: Мирослава Доганджийска
тел. (359 2) 932 38 63
e-mail: m.dimcheva@rail-infra.bg

II. Характеристика на инвестиционното предложение.

1. Резюме на предложението.

Проект ИСПА2001BG16PPT003 - „Електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград и модернизация на коридора IV и IX”, е проект с мостово (преходно) финансиране по програма ИСПА и Оперативна програма „Транспорт”, същият е в етап на строителство, което се изпълнява на фази.

Това е преходен проект, който цели завършването на цялостния проект за електрификация и модернизация на железопътната линия Пловдив-Свиленград, изпълнен по програма ИСПА, като реализацията му по Оперативна програма „Транспорт” включва следните компоненти:

- работи по съоръжения, железен път и електрификация (проектиране и строителство) за железопътния участък от Димитровград до Свиленград;
- сигнализация, телекомуникации и системи SCADA за цялата железопътна линия от Пловдив до Свиленград и турска/гръцка граница (системи) – завършване на дейности по проектиране и строителство, които са започнали по програма ИСПА;
- проектиране и изпълнение на допълнителни работи, необходими за завършване на цялостния проект;
- проектиране и изграждане на съоръжения за пресичания на две нива между пътната и железопътната инфраструктура, с цел гарантиране на безопасността на превозите.

Фаза 4.2 на проекта е „Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли – Свиленград (от км 266+000 в междугарието Симеоновград – Харманли до км 297+750 в междугарието Свиленград – Граница с Република Турция) и по същество представлява проект за подобрене на железопътната инфраструктура с оглед повишаване на скоростта по железопътната линия до 160 км/час, монтиране на оборудване за контактна мрежа и смяна на сигнализацията по цялата линия от Пловдив-Свиленград и съответно до турска/гръцка граница в съответствие с принципите на ETCS - ниво 1.

Част от горесцитирания проект е и инвестиционното предложение: „**Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад), Участък 3: Любимец от км 285+150 до км 287+450**“.

Инвестиционното предложение е за изграждане на нов обходен път на град Любимец за осигуряване на пътна връзка между източната и западната част на града. Обходният път ще е част от републиканската пътна мрежа, III клас и елементите му ще отговарят на проектна скорост $V_{пр} = 70 \text{ km/h}$.

Новото трасе на обходен път ще осигурява връзка от международен път Е-80 (главен I-8) чрез пътен надлез на км 285+520 от жп линията, през индустриалната зона на града до път III – 597 в посока Ивайловград, както и прилежащите кръстовища с параметри за път III клас.

Началото на новопроектираното трасе започва от км 0+000, който е км 351+003 от път I-8 и се включва с кръгово кръстовище към съществуващото положение на път III-597 при км 57+205 на пътя). Така проектиран Западният обходен път на град Любимец е част от републиканската пътна мрежа. По своята същност инвестиционното предложение представлява част „Пътна“ на проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска граници“, фаза 4.2. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Димитровград – Свиленград“.

Инвестиционното предложение условно може да се раздели на следните участъци:

1. Обходен път с обща дължина 1606,52 м от км 0+140 до км 1+746,52, като част от републиканската пътна мрежа (път III-597) с проектна скорост – 70 км/ч;
2. Участък от път I-8 до обходен път запад: от км 0+000 до км 0+150 и от км 0+608 до км 0+817 и обща дължина от 359,93 м. Участъкът представлява продължение на улица от първостепенна улична мрежа и е с проектна скорост от 50 км/ч; Трасето от км 0+150 до км 0+608 е вече изпълнено, като част от проекта за пътен надлез на км 285+520 от жп линията.
3. Улица „Първи май“: от км 0+000 до км 0+107.49 с обща дължина от 107,49 м. Улицата е част от второстепенната улична мрежа и е с проекта скорост от 20 км/ч;
4. Улица „Здравец“: от км 0+000 до км 0,127.50 с обща дължина от 127,50 м. Участъкът е продължение на улица от второстепенната улична мрежа и е с проектна скорост 20 км/ч;
5. Кръгово кръстовище и прилежащите му връзки с обхват, както следва:
 - Изток – връзка с ул. Ивайловградска от км 0+000 до км 0+147,15 (краят на тази връзка съвпада с началото на проекта за предвиден прокар на км 287+154 по железопътната отсечка Харманли - Свиленград);
 - Юг - връзка с път III-597 към Ивайловград и гробищния парк от км 0+000 до км 0+084,42;
 - Запад – връзка към с. Белица до км 0+145,00;
 - Север – връзка с новопроектирания Обходен път.

За цялото кръгово кръстовище, проектната скорост е 50 км/ч.

2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение.

Разширяването на Европейския съюз създава нови възможности и предпоставки за развитие на пазара на железопътните транспортни услуги.

За да управлява модерна и надеждна железопътна мрежа, която да отговаря на изискванията за транспорт и да съответства на Директивите на ЕС, България е приела дългосрочна програма за модернизиране и рехабилитация на железопътните линии с финансовата помощ на Европейската комисия и Световната банка.

Необходимо е железопътният транспорт да постига все по-високи показатели за ефективност, съчетани с безопасност и сигурност. Постигането на тази цел изисква железопътната инфраструктура да бъде в състояние да изпълнява постоянно нарастващите изисквания към транспортната услуга – времетраене на превоза, надеждност и качества на транспортните услуги в отговор на специфичните потребности на клиентите.

Инвестиционното предложение „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад)”, се характеризира като строеж на нов автомобилен път. Изграждането му се налага от нормативните изисквания за осигуряване на пресичания на две нива при строителство на железопътни линии за скорост до 160 км/ч и изискванията за оперативна съвместимост на българската железопътна мрежа с европейската такава. Развитието на жилищната и индустриалната зона на град Любимец, разположена западно от железопътната линия, изисква осигуряването на по-добра и благоустроена улична мрежа.

Целта на инвестиционното предложение е да бъде изграден обходен път на град Любимец – двулентов път с проектна дължина около 2 км, който да осигурява безконфликтно и безопасно автомобилно и пешеходно пресичане на железопътната линия на територията на града за връзка между източната и западната му част, който да стане част от републиканската пътна мрежа.

С реализирането на инвестиционното предложение за обходния път ще се постигне висока сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа и на двете инфраструктури, както и ще се намали броя на транзитно преминаващите автомобили към и от Ивайловград през центъра на град Любимец.

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

Инвестиционно предложение „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад)” е част от проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска граници“, фаза 4.2. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Димитровград – Свиленград“, който се финансира чрез механизмите на ОП „Транспорт 2007-2013”.

През 2001 год. за проекта е разработен ДОВОС в съответствие с изискванията на ЗООС, по който има издадено положително решение от Министъра на околната среда и водите с №49 -12/2001 год. от 18.07.2001 год., чиято валидност е продължена с решение №49-12/2001 год. от 30.07.2002 год. и потвърдена през 2012 год. с писмо на Министъра на околната среда и водите № 48-00-858/31.07.2012 год.

През 2008 год. за проекта е разработен доклад за оценка на съвместимостта, за който също има издадено решение № 67-ОС/2008 год.

В съответствие с изискванията на ЗУТ със заповед №РД-02-14-382/26.06.2006 год. на МРРБ е одобрен и устройственият план на територията, свързана с реализацията на проекта. „Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли – Свиленград (от км 266+000 в междугарието Симеоновград – Харманли до км 297+750 в междугарието Свиленград – Граница с Република Турция).

ИП е свързано с изграждането на обходен път на гр. Любимец, при което се засягат допълнително имоти, както в урбанизирана територия, така и извън нея, за които е необходимо изработване на нов ПУП- ПП и ЧИПРЗ.

4. Подробна информация за разгледани алтернативи.

В идейния проект са разработени 3 варианта за осигуряване трасе на път III-597 извън границите на населеното място, като е съобразено и проектирането на пътен надлез над жп линията на км 285+517 в близост до съществуващия прелез, който да осигури транспортен достъп до земеделските площи, западно от линията.

1. ВАРИАНТ 1

1.1. Ситуация

Началото на варианта започва от Път I-8 с кръстовище от втори тип, като се предвижда едностранно уширение на първокласния път, за да се осигури лента за ляво завиване от посока гр. Любимец. Преминава през кръстовище с ул. Явор, включва се с надлез над жп линията, следва триклонно кръстовище от първи тип и връзка, с която се осъществява влизането в гр. Любимец. Главното направление обхожда града от западната му страна до път-597.

Разработката в частта си от Път I-8 до връзката за града е проектирана с елементи за проектна скорост от 50 km/h, поради стремежа за максимално разполагане на трасето в територии общинска собственост и минимизиране необходимите площи за отчуждаване. Останалата част от трасето е с елементи, отговарящи на проектна скорост от 60 km/h.

Ситуацията е проектирана със следните елементи:

- Обща дължина 2.582 km
- Брой хоризонтални криви 7 бр.
- Минимален радиус на циркулярна крива $R=85$ m при проектна скорост от 50 km/h и $R=120$ m при проектна скорост от 60 km/h;

При това решение трасето минава върху съществуващия енергогасител, който е изграден преди 50 години и е в края на експлоатационния си период, поради което се предвижда проектирането и изграждането на нов.

1.2. Нивелета

Надлъжният профил на пътя е проектиран при максимално съобразяване с околния терен, като в участъците в регулация е съобразен с околното застрояване.

Използваните параметри на надлъжния профил са:

- Минимален радиус на изпъкнала крива $R=1400$ m при проектна скорост от 50 km/h и $R=3200$ m при проектна скорост от 60 km/h;

- Минимален радиус на вдлъбната крива $R=900\text{ m}$;
- Максимален надлъжен наклон $q=6.2\%$ при проектна скорост от 50 km/h и $q=5.6\%$ при проектна скорост от 60 km/h .

2. ВАРИАНТ 2

2.1. Ситуация

Вариант 2 преповтаря в голяма част трасето и нивелетата на вариант 1, като промяната е в участъка от км 1+800 до км 2+400, в който са увеличени радиусите на последователните крива и контракрива с цел постигане на по-голяма плавност на трасето.

Ситуацията е проектирана със следните елементи:

Обща дължина 2.540 km

- Брой хоризонтални криви 7 бр.
- Минимален радиус на циркулярна крива $R=85\text{ m}$ при проектна скорост от 50 km/h и $R=120\text{ m}$ при проектна скорост от 60 km/h ;

При това решение трасето също минава върху съществуващия енергогасител, който е изграден преди 50 години и е в края на експлоатационния си период, и се предвижда проектирането и изграждането на нов.

2.2. Нивелета

Надлъжният профил в първи участък повтаря изцяло нивелетата на първи вариант, а след него е потърсено по плавно решение по терена.

Използваните параметри на надлъжния профил са:

- Минимален радиус на изпъкнала крива $R=1400\text{ m}$ при проектна скорост от 50 km/h и $R=3400\text{ m}$ при проектна скорост от 60 km/h ;
- Минимален радиус на вдлъбната крива $R=900\text{ m}$;
- Максимален надлъжен наклон $q=6.2\%$ при проектна скорост от 50 km/h и $q=3.8\%$ при проектна скорост от 60 km/h ;

3. ВАРИАНТ 3

Разработен е допълнителен вариант, който да отговаря максимално на техническото задание и да изнесе обходния път извън урбанизираните територии.

3.1. Ситуация

Началото на обекта е на около 300м по път I-8 в посока Свиленград от началото на първите два варианта при съществуващ паркинг в дясно и фотоволтаичен парк в ляво. Предлага се да се оформи триклонно кръстовище за връзка на път I-8 с новопроектирания обходен път. Кръстовището ще се разположи върху съществуващ паркинг.

Трасето тръгва в посока югозапад като пресича на долно ниво чрез подлез под косота 100^{gr} новопроектираната жп линия. Новопроектираната жп линия в участъка на пресичане се намира в насип от около 5м като се осигурява светъл габарит от 5м.

След пресичането трасето се насочва чрез две последователни леви криви към

включването си в другите два варианта при км 0+880.

При това решение ситуацията от км 0+000 до км 1+740 осигурява проектна скорост 70 km/h, след което проектната скорост е 60 km/h.

Ситуацията е проектирана до включването си към вариант 1 и 2 със следните елементи:

Обща дължина 840 m (удължение с 20m)

- Брой хоризонтални криви 2 бр.
- Минимален радиус на циркулярна крива $R=200$ m.

3.2. Нивелета

След отделянето си от път I-8 нивелетата тръгва с качване с минимален наклон 0.3% след което минава под новопроектираната жп. линия с подлез, която се намира в насип около 5-5,5 м. Осигурения светъл габарит на подлез е 5m. След подлеза следва изкачване с наклон 6.5% с цел излизане на ниво терен за да не се прекъсне съществуващ полски път осигуряващ достъп до вододайната зона. След като ездзе над терена нивелетата върви над терена на височина от 0.5м до 2м.

Използваните параметри на надлъжния профил до включването си към вариант 1и 2 са:

- Минимален радиус на изпъкнала крива $R=3400$ m;
- Минимален радиус на вдлъбната крива $R=2260$ m;
- Максимален надлъжен наклон $q=6.5\%$.

Идейният проект и разработените варианти са съгласувани с Агенция „Пътна инфраструктура“ с писмо изх. № 24-00-90/15.01.2015г., съгласно което АПИ „счита за целесъобразно в следващата фаза на проектиране трасето на обходния път да се разработи по следата на Вариант 3 от км 0+000 до км 0+850 и Вариант 2 от км 0+820 до км 2+540,84“. Съгласувателното писмо е приложено към настоящата информация.

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

Предмет на настоящото инвестиционно предложение е трасето на обходния път от западната страна на град Любимец, между международен път I-8 и път III 597, като част от проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска граници“, фаза 4.2. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Димитровград – Свиленград“.

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на град Любимец, община Любимец, област Хасково.

За „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад)“ е в процес на разработване ПУП – ПП и ПУП - ЧИПРЗ. Засегнатите от реализацията на ИП са земеделски земи и част от урбанизираната територия на гр. Любимец.

Проектът за ПУП – ПП ще засегне имоти от КВС в ляво и в дясно от трасето на обходния път и пресичащите се с него продължение на ул. Първи май, ул. Здравец и кръговото кръстовище, попадащи в масиви 1, 107, 13, 14, 128, 126, 125, 144, 15, 148, 149, 16, 585, 618, 617 и 223, както и имоти от 0 район по картата на възстановената собственост на гр. Любимец.

Проектът за ЧИПРЗ ще засегне действащата регулация и застрояване в кв.176; кв.138, кв.142, кв. 192, кв.146а, кв. 180а и кв.218. Уличната регулация ще претърпи изменение за следните осови точки: о.т. 485, о.т. 32, о.т. 486, о.т. 931, о.т. 932, о.т. 933, о.т. 623 и о.т. 1032.

Необходимите площи за разполагане на пътната инфраструктура са около 52 дка, като площите за отчуждаване ще бъдат точно определени в изработените ПУП- ПП и ЧИПРЗ.

Трасето не засяга защитени зони от европейската екологична мрежа „НАТУРА 2000“ и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

В обхвата на трасето не са идентифицирани обекти на културното наследство. – Становище на НИНК и МК Изх.№ 33-НН-1058/30.10.2015 г.

Доставката на необходимите материали за строежа на пътната инфраструктура ще се извършва по съществуващата републиканска пътна инфраструктура.

За временни площадки и лагери за работниците, ако са необходими за дейностите по време на строителството, ще бъдат използвани територии в границите на строителната полоса на пътната инфраструктура. Поради това не се налага заемане на нови площи за временни дейности (включително пътища) по време на строителството.

По същия начин се решава въпросът с местата за складиране на строителни материали и др. – като такива ще бъдат използвани вече определените места за изграждането на основния проект.

По време на строителството на трасето на обходния път на гр. Любимец ще се използват опасни вещества от приложение № 3 към ЗООС - горива (дизелово гориво и бензин), като същите няма да се съхраняват на строителната площадка на обекта.

В периода на експлоатация на обходния път няма да се извършват дейности с опасни вещества.

При реализацията на инвестиционното предложение не се очаква трансгранично въздействие.

6. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на дейностите и съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества от Приложение № 3 от ЗООС.

Западният обходен път на град Любимец осигурява връзка от международен път Е-80 (главен I-8) чрез пътен надлез на км 285+520 от ЖП линията, през индустриалната зона на града до път III – 597 в посока Ивайловград. Началото на новопроектираното трасе започва от км 0+000, който е км 351+003 от път I-8 и се включва с кръгово кръстовище към съществуващото положение на път III-597 при км 57+205 на пътя). Така проектиран Западният обходен път на град Любимец е част от републиканската пътна мрежа.

Към обхвата на инвестиционното предложение са разработени и ще бъдат изпълнени:

1. Пресичания на Обходния път с по-горе споменатите улици, като общо са разработени четири кръстовища:

- Триклонно кръстовище при път I-8;
- Четириклонно кръстовище на км 0+794,65 с ул. „Първи май“. Новопроектираният участък за ул. Първи май е разположен изцяло в права с обща дължина 107.49 m. В началото и в края си е съобразен ситуационно към съществуващите триклонни кръстовища.;
- Триклонно кръстовище на км 1+209,89, продължение на ул. „Здравец“;
- Кръгово кръстовище в края на Обходния път, при улица „Ивайловградска“.

2. Отводнителен канал, разположен от дясно на пътя от км 0+600 до км 1+720, който да отвежда максималните водни количества с обезпеченост 1%, формиращи се в следствие на интензивни валежи, от деретата в участъка, западно от град Любимец и ново водоприемно съоръжение в края на този канал, разположено точно преди кръговото кръстовище. С изграждането на отводнителния канал ще се постигне подобряване на проводимостта на градската канализация, която към момента няма капацитет да проведе цялото водно количество, идващо от западна страна на града. Новопроектираният канал ще събира водните количества от запад преди те да достигнат до новопроектираното трасе на обходния път. Състои се от три участъка:

- Участък 1 от км 0+600 до км 0+780 – открит бетонов трапецовиден канал с широчина на дъното 1 м, височина 1 м и откоси 1:1 и 1:1,5;
- Участък 2 от км 0+780 до км 1+400 – покрит канал – HDPE тръба с Ø 1300 SN8;
- Участък 3 от км 1+400 до км 1+720 – открит трапецовиден стоманобетонов канал с широчина на дъното 1,50 м, височина 1,50 м и откоси 1:1,5.

3. Пресичане на Обходния път с хранителен водопровод Ø 400 етернит при км 1+240. Пресичането ще се реализира по открит способ, като водопроводната тръба ще бъде поставена в обсадна стоманена тръба с Ø 600, перпендикулярно на обходния път за осигуряване на безконфликтна експлоатация на двете съоръжения. От двете страни на пресичането ще бъдат изградени и ревизионни шахти за обслужване на спирателни кранове с Ø 400.

4. Пресичане на трасето на бъдещия обходен път с ВЕЛ на няколко места, както следва:

- От км 0+608 до км 0+800 от проектното трасе има пресичане с три електропровода:

✓ **Пресичане на ВЛ 20 kV “Помпени станции”** - налага се преустройство поради наличие на проводници 50 мм² и ж.р. стълбове тип 501 в междустълбието на пресичане в нарушение на чл.665(1) на Наредба №3. Отделно от това ВЛ се засяга и от новият пътен надлез над ж.п.линията към фаза 1б.

✓ **Пресичане на ВЛ 2x20 kV „Момково-Добрево“** - налага се преустройство поради наличие на проводници 50 мм² и ж.р. стълбове тип 502 в междустълбието на пресичане в нарушение на чл.665(1) на Наредба №3. Отделно от това ВЛ се засяга и от новия пътен надлез над жп линията към фаза 1б.

✓ **Пресичане на ВЛ 20 kV „ДЕЦ“**- преустройството се налага поради попадането на голяма част от ВЛ на трасето на новия надлез над жп линията. Единственото решение тук е ВЛ в засегнатия участък да се кабелира.

- На км 0+150 и км 0+380 има пресичане на трасето на обходния път със съществуващ електропровод.
- В участъка при ул. Здравец успоредно на трасето минава електропровод, чийто севитут закача новото трасе по дължина от западната страна.
- В участъка при кръговото кръстовище отново има пресичане със съществуващ електропровод.

При пресичане на бъдещия обходен път с ул. Първи май и в участъка при кръговото кръстовище има съществуващ подземен електропровод 20 kV.

Възможно е да се наложи изместване на електропроводите, ако не отговарят на съответните норми и изисквания. За всички имоти от КВС, през които минава сервитута на електропроводите, трябва да се наложи ограничено право на ползване.

Основните видове дейности, които се включват в изпълнението на инвестиционното предложение, са свързани с изграждането на пътното плътно и съоръженията и са, както следва:

- Изгребване на хумусния пласт и депонирането му на предварително определени за целта места до последващото му използване при охумусяване на откосите;
- Изкопни работи, като земните маси ще се депонират на предварително определени за целта места и ще бъдат използвани при направата на насипи;
- Изграждане на теренната основа за насипа;
- Изготвяне на отводнителните елементи;
- Строителство на бордюри от бетон и отводнителните улеи;
- Полагане на асфалт според изискванията съгласно проекта, съобразен с Техническата спецификация на АПИ 2014 г.;
- Поставяне на маркировка и сигнализация;
- Строителство на ограничителни системи – предпазни огради;
- Коригиране на съществуващи инфраструктури с цел осигуряване на безконфликтно пресичане с кабелни трасета, линии на средно и ниско напрежение, трасета за телекомуникации на други оператори, изместване на съществуващи водоприемни съоръжения и други;
- Монтиране на стълбове за осигуряване на улично осветление чрез светодиодни (LED) осветители и ще бъде изградена мрежа за хранване.

По своя характер инвестиционното предложение се класифицира като ново строителство, свързано с изпълнението на основния проект „Електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград и модернизация на коридора IV и IX”.

Техническият проект за реализация на настоящото инвестиционно предложение е съгласуван с Общинска администрация Любимец и проектното решение е получило одобрение на Експертен съвет по устройство на територията при Община Любимец съгласно протокол №14 / 03.12.2015г.

За „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад)” е в процес на разработване ПУП – ПП и ПУП - ЧИПРЗ. Засегнатите от реализацията на ИП са земеделски земи и част от урбанизираната територия на гр. Любимец.

В близост до територията на инвестиционното предложение не са разположени обекти, подлежащи на здравна защита.

6. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.

Дейностите за реализацията на ИП не изискват допълнителни спомагателни или поддържащи дейности и за реализацията му не се изисква изграждането на нова техническа инфраструктура.

Доставката на необходимите материали по време на строителството на обходния път ще се извършва по съществуващата пътна инфраструктура. Временните пътища, които ще се използват по време на строителството, не са допълнителни за съществуващата пътна мрежа. По време на строителството ще се използват съществуващите пътища, но основната работа ще бъде извършвана в границите на сервитута на проекта.

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

Етапите на изпълнение на инвестиционното предложение са, както следва:

1.Проектиране:

- Технически проект се разработва във всички изброени в заданието части, съгласно изискванията на Наредба №4 за обхвата и съдържанието на инвестиционните проекти и заданието за проектиране.
- Съгласуване и одобряване на технически проект.
- Проектиране и одобряване на подробен устройствен план: ПУП - парцеларен план и ПУП-ЧИПРЗ за терените, които ще бъдат отчуждавани.

2.Строителство:

- Изпълнение на дейностите по строителството на трасето на обходния път от западната страна на град Любимец, между международен път I-8 и път III 597.

3.Провеждане на процедура по издаване на разрешение за ползване на обекта.

Преминаването във всяка следваща фаза на изпълнение ще става след приемане на предходната от Експертния съвет на Възложителя и одобряващите органи.

9. Предлагами методи за строителство.

Всички предвидени строителни операции ще бъдат обхванати в ПБЗ, приложен към проекта, с регламенти за мероприятия и дейности, осигуряващи безопасност при работа с видовете материали, строителна техника и др.

Строителните работи за реализиране на инвестиционното предложение „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад)” ще се извърши по одобрени проекти съгласно изискванията на Закона за устройство на територията (ДВ бр. 1/2001 г., посл. изм. ДВ. бр.15 от 23 Февруари 2016г.), разработени в съответствие със строителните, техническите, противопожарните, санитарно-хигиенните и екологичните норми и стандарти.

Основните строителни дейности са:

• *земни работи*

Земните работи, предвидени за изпълнение, включват всички работи, свързани с изграждането на пътното тяло и съоръженията. Това са всички траншейни, скатни и заимствени изкопи, изкопи за основи и строителни ями, направа и уплътняване на насипи, обратни засипки, окопи и др. Земните работи включват:

- изгребване на хумусния пласт на дълбочина от 0,30м – 10360 м³;
- направа на изкопи – 31113 м³;
- направа на насипи – 4777 м³.

Хумусът, неподходящата за насипи почва и излишната от изкопите почва ще се депонират на предварително определени за целта места, съгласувани с общинската администрация на град Любимец.

Не се предвижда използването на взривни материали.

• *комплексни строителни работи*

(кофражи, армиране, изливане на бетон) - при пресичане на пътища и водни обекти;

• *монтажни работи*

- Строителство на бордюри от бетон и отводнителните улеи;
- Полагане на асфалт според изискванията съгласно проекта, съобразен с Техническата спецификация на АПИ 2014 г.;
- Поставяне на маркировка и сигнализация;
- Строителство на ограничителни системи – предпазни огради;
- Коригиране на съществуващи инфраструктури с цел осигуряване на безконфликтно пресичане с кабелни трасета, линии на средно и ниско напрежение, трасета за телекомуникации на други оператори, изместване на съществуващи водоприемни съоръжения и други;
- Монтиране на стълбове за осигуряване на улично осветление чрез светодиодни (LED) осветители и ще бъде изградена мрежа за захранване.

• *транспортна дейност*

Превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа.

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

По време на строителството на обекта на инвестиционното предложение основният природен ресурс, който ще се използва е земята, върху която ще бъде разположено новото трасе. Друг природен ресурс, който ще се използва е трошен камък за изграждане на основния пласт с цел осигуряване устойчивостта и носимоспособността на пътното платно.

Ще бъде положен пласт от дренаращ материал с дебелина 1.0м, който ще служи да предпази останалата част от насипа от капилярно покачване на водата.

При извършването на подготвителните работи, повърхностният хумусен пласт с дебелина 0.30 м ще се из земе, извози и депонира на определено от Общинските служби място. Част от него се предвижда да бъде използван при изграждане на насипите за

охумусяване като противоерозионни мерки.

По време на изпълнението на строителството на пътното платно ще се използва пясък както за подлагане под бетоновите отводнителните канавки (пластът пясък ще е 0,10м), така и за подравняването по ниво на съществуващата тротоарна настилка с подложка от пясък от 15 см.

За строителството на пътното платно и съоръженията, като стоков продукт от пазара ще се доставят необходимите строителни материали като бетон, асфалт и др. необходими.

Друг природен ресурс, който ще се използва е водата, необходима за питейно-битови нужди на персонала по време на строителните работи.

За реализацията на инвестиционното предложение не се предвижда водовземане от повърхностни или подземни води. При необходимост, водните количества ще се набавят чрез обществено водоснабдяване.

По време на експлоатацията на инвестиционното предложение не се предвижда използването на природни ресурси.

По време на строителството и след това по време на експлоатация ще се използва и ел. енергия.

Всички необходими материали и суровини ще бъдат доставяни като стоков продукт от пазара.

Реализацията на инвестиционното предложение не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси.

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

При реализацията на инвестиционното предложение по време на строително-монтажните работи се очаква генерирането на смесени строителни отпадъци, дървесен материал, изкопани земни маси и хумус отпадъци от електрически кабели, отпадъци от електрическо и електронно оборудване, пластмасови, метални и битови отпадъци.

При установяване на налични демонтирани материали, годни за повторна употреба, то те ще бъдат предадени на Възложителя за повторна употреба. Същите се предвижда да се съхраняват в бази, определени от Възложителя.

По време на строителството на ИП

11.1. Твърди битови отпадъци.

Твърди битови отпадъци ще се образуват на:

- постоянни площадки – офиси и механизация на изпълнителя на ИП.
- временни строителни площадки по трасето на ИП

Твърдите битови отпадъци ще се образуват в рамките на работното време на площадките от жизнената дейност на персонала, почистване на работните места и площадки. Техният вид, код, наименование и произход, е даден в Таблица 1.

Таблица 1: Твърди битови отпадъци

№	Вид на отпадъка		Произход
	Код	Наименование	
1	2	3	4
1	20 03 01	Смесени битови отпадъци	Площадки при основните офиси на изпълнителя
2	20 03 03	Отпадъци от почистване на улици	
3	20 03 01	Смесени битови отпадъци	Временни площадки

11.2. Строителни отпадъци

По време на реализирането на инвестиционното предложение се очаква основно генериране на смесени строителни отпадъци от дейностите, свързани с изграждането на пътното платно и земните работи на обекта. При сключване на договор за изпълнение на строителството на ИП, фирмата, избрана за изпълнител, ще разработи и съгласува с компетентния орган План за управление на строителните отпадъците като част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

След издаване на разрешение за строеж за инвестиционното предложение, строителните отпадъци ще се третираат в съответствие с този план. Строителни отпадъци ще се съхраняват само на предварително предвидени в Плана за управление на строителните отпадъци места и ще се третират съгласно изискванията на Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

11.3. Отпадъци, притежаващи опасни свойства

Не се очаква да се генерират опасни отпадъци по време на строителството на обекта, тъй като отработените масла, филтри, антифризни течности и акумулатори от механизацията и транспортната техника ще бъдат сменяни и събирани в автосервиси. При инцидентно формиране на опасни отпадъци, същите ще бъдат третирани съгласно законодателството по управление на отпадъците (ЗУО и подзаконовите нормативни документи) и предавани за транспортиране на фирма, притежаваща регистрационен документ съгласно ЗУО.

11.4. Излезли от употреба автомобилни гуми

Излезли от употреба автомобилни гуми ще се генерират също само в рамките на специализираните ремонтни бази за обслужване и ремонт на строителната механизация на Изпълнителя на ИП. Не се предвиждат такива бази да бъдат изградени на територията на инвестиционното предложение.

11.5. Начини и съоръжения за третиране или безопасно съхраняване на битови и строителни отпадъци.**Битови отпадъци.**

Начините и съоръженията за събиране на битовите отпадъци, посочени в Таблица 1, зависят от системата, възприета в региона или от оператора, с който Изпълнителят на ИП ще сключи договор за събиране и транспортиране до депо за битови отпадъци. Приложими

са две системи - за смесено или за разделно събиране. И в двата случая операторът предоставя съдове за събиране на битови отпадъци, съвместими с неговата транспортна техника. Операторът по договора носи отговорност за схемата, честотата на събиране и транспортиране на битовите отпадъци до местата за депониране по първата схема или до местата за оползотворяване по втората схема.

Строителни отпадъци.

При издаване на разрешение за строеж за инвестиционното предложение, строителните отпадъци ще се третира в съответствие с Плана за управление на строителните отпадъци. Строителни отпадъци ще се депонират само на предварително одобрени за целта места и ще се оползотворяват съгласно изискванията на Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

11.6. Описание на специализираните инсталации за третиране, както и на терените, подходящи за третиране на отпадъци, притежаващи опасни свойства

Предаването и приемането на строителните и производствените отпадъци, както и всички дейности по транспортиране, подготовка преди оползотворяване и/или обезвреждане и материално оползотворяване ще се извършват само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 от ЗУО за съответната дейност и отпадъци със съответния код съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците. Това е съгласно изричното изискване на чл. 8, ал. (1) от ЗУО.

В случай на генериране (при аварийни ситуации) на отпадъци, притежаващи опасни свойства, ще се събират разделно на мястото на образуването в затворени метални варели/контейнери и своевременно ще се предават въз основа на писмен договор за транспортиране, оползотворяване и/или обезвреждане на лица, притежаващи разрешение по чл. 67 от ЗУО за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, за конкретния вид отпадък.

По време на експлоатацията на ИП

По време на експлоатацията на западния обходен път на град Любимец се очаква да се генерират и отпадъци основно от ремонтни дейности по пътя. Код на отпадъците, съгласно класификацията на отпадъците, Наредба № 2 от 23.07.2014 г., МОСВ и МЗ.

- 17 04 05 – желязо и стомана
- 17 05 06 – почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03
- 16 01 03 – излезли от употреба гуми
- 16 02 14 – излязло от употреба оборудване, различно от упоменатото в кодове от 16 02 09 до 16 02 13
- 16 01 22 – компоненти, неупоменати другаде;
- 17 05 03 * – почва и камъни, съдържащи опасни вещества;
- 16 01 07* – маслени филтри;
- 16 01 13* – спирачни течности;

- 16 01 14* – антифризни течности, съдържащи опасни вещества;
- 16 06 01* – оловни акумулаторни батерии

Количествата на генерираните различни по вид отпадъци е непрогнозируемо.

Битови отпадъци

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

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

- 15 01 01 - хартиени и картонени опаковки
- 15 01 02 - пластмасови опаковки;
- 15 01 04 - метални опаковки;
- 15 01 05 - композитни/многослойни опаковки;
- 15 01 07 - стъклени опаковки;
- 20 03 01- смесени битови отпадъци

Количествата на генерираните различни по вид отпадъци е непрогнозируемо.

Битовите отпадъци, генерирани при експлоатация на пътя в пространството покрай него, ще се събират от службите по поддръжката и ще се предават за последващо третиране на физически или юридически лица, които притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация за дейности с отпадъци по чл. 78, в случаите разрешени от ЗУО, за извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане или притежават комплексно разрешително, въз основа на писмен договор, за конкретния вид отпадък.

Залпови замърсявания ще възникват само при аварийни ситуации и/или транспортни произшествия с превозни средства превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. При аварийни ситуации, незабавно се уведомяват компетентните служби (Полиция, НС ПБЗН, МОСВ, МЗ), съгласно изискванията на чл. 42, ал. 1 от ЗУО и ПМС № 53/19.03.1999 год. за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци и Наредбата за прилагането му с приложенията към нея, където са описани първите мерки за ограничаване на вредното въздействие.

Действията при аварийни ситуации се извършват съгласно инструкции и документация, придружаващи опасните товари при техния транспорт, а ограничаването и ликвидирането на последствията от тях се извършва съвместно от служители от ДП „НКЖИ” и превозвача, чиято собственост е влака или вагона, Полиция и Пожарна безопасност.

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

Местоположението, размерът и продължителността на строителния процес са определящи по отношение на възникването на негативни въздействия върху околната среда.

Най-общо мерките за ограничаване на отрицателните въздействия върху компонентите и факторите на околната среда са:

12.1. Атмосферен въздух:

Мерките за намаляване на отрицателните последици са в пряка връзка с очакваното въздействие върху атмосферния въздух с неговите характеристики – вид, обхват, продължителност и обратимост, както и нивото на замърсяване.

По време на строителство

В периода на строителните работи атмосферният въздух ще се замърсява с прах и отпадъчни газове от работата на ДВГ на строителната техника и товарните ППС при извършване на изкопни работи, товаро-разтоварни работи на насипни строителни материали, земни маси и строителни отпадъци.

Местата на временно складиране на насипните инертни материали и строителни отпадъци ще бъдат източници на неорганизираните емисии при сухо и ветровито време. Мерките, които следва да бъдат предприети, за да се намали негативното въздействие върху околната среда, са следните:

- Да се уточнят местата за зоните за временно съхраняване на инертни материали, както и площадките за депониране на отпадъци, свързани с подготовка на временна приобектова база след съгласуване с общинската администрация;
- Местата за временно съхранение на насипни инертни материали и строителни отпадъци при сухо и ветровито време да се омократ, за да се намалят неорганизираните емисии на прах;
- След приключване на строителните работи на даден участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно ще се почистват, като отпадъците се извозят на отредените за депониране на строителни отпадъци места;
- Да не се допуска да работят строителни машини и ППС с неизправни двигатели с вътрешно горене и да не работят на празен ход;
- Да не се допуска извънгабаритно товарене на ППС с насипни материали (баластра, пясък, земни маси и пр.) и да се осигури техника със закрити транспортни отделения.

По време на експлоатация

По време на експлоатация атмосферният въздух ще се замърсява основно от реемитирани емисии на прах.

12.2. Води

Повърхностни води

По време на строителство

- Спазване на условията, заложиени в Разрешителните за ползване на водни обекти;
- Спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти;
- Използване на изправна строителна и транспортна техника;

- Доставка на химически тоалетни за хигиенните нужди на персонала.

По време на експлоатация

- Спазване на нормативните изисквания за експлоатация на пътища.

Подземни води

По време на строителство

- Спазване на съгласуваните и одобрени проекти.

По време на експлоатация

- Спазване на нормативните изисквания за експлоатация на пътища.

12.3. Почви

- Изземване на хумусния слой и депонирането му на временни депа, като в последствие се използва за рекултивация на нарушени терени съгласно Наредба № 26;

12.4. Растителен и животински свят

- Да не се допуска сеч на дървета извън полосата, предвидена за строителство;
- Да не се допуска престой на ремонтна и строителна механизация извън определените за целта места.

12.5. Отпадъци

Преди началото на строителните дейности

- Разработване на План за управление на строителните отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 от ЗУО в обхват и съдържание, определени с Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали;
- Съгласуване на местоположението на временно депо за земни и скални маси, които още се използват на обекта със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответното депо, съгласно чл. 19, ал. 1 от ЗУО;

По време на строителството

- Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно одобрен План за управление на строителните отпадъци по реда на чл. 11, ал. 4 от ЗУО;
- Образуваните отпадъци да се събират разделно и предварително съхраняват на площадки до предаването им за третиране, съгласно изискванията на Глава Втора, Раздел Първи на Наредбата за изискванията за третиране и транспортиране на производствени и опасни отпадъци на определените за това места, приета с ПМС № 53/19.03.1999 г. Събирането на отпадъците да се осъществява по схема в съответствие с изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците;
- Използване на технически изправни транспортни средства за транспортиране на опасни и производствени отпадъци;

- Местата за оползотворяване или депониране на излишни земни и скални маси да се съгласуват със съответната общинска администрация, съобразно регионалната или общинска система за управление на отпадъците;
- Строителните отпадъци да се третират и транспортират от лица, отговарящи на изискванията на чл. 35 от ЗУО по силата на сключен договор;
- Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито;
- Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на аварийна/непредвидена подмяна на консумативи (генерирани опасни отпадъци);
- След приключване на строителните работи на даден строителен участък, местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци, своевременно да се почистват, като отпадъците се извозват на отредени за третиране на строителни отпадъци места в съответствие със ЗУО;

По време на експлоатация

- Отпадъците, генерирани по време на експлоатацията на обходния път, да се транспортират за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците към съответните общини.

12.6. Шум

Завишени шумови нива може да се очакват само на строителната площадка, в резултат на работата на строителната механизация и извършването на различните строително-монтажни работи.

За предотвратяване на неблагоприятни условия се предвиждат следните мерки:

- а) ограничаване на работните часове във времевите зони, определени от местните власти;
- б) лични предпазни средства на работниците за защита от шум;
- в) поддържане на техническата изправност на строителната механизация, с цел ограничаване на вредните шумови емисии.

По време на експлоатация на инвестиционното предложение се очаква нивата на шум да са аналогични и съизмерими със съществуващите в момента, като вероятността е да намалее, поради по добрите параметри на пътя, което води до работа на двигателите на по-оптимални режими. Освен това движението през централната част на града ще бъде изнесена извън жилищните територии и ще преминава през част от индустриалната зона.

13. Други дейности, свързани с инвестиционните предложения.

Инвестиционното предложение: „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад), Участък 3: Любимец от км 285+150 до км 287+450“ не предполага други дейности освен строителните по време на реализирането му, както и такива извън обхвата на проекта.

14. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционните предложения.

За реализиране на инвестиционното предложение е необходимо да се получат съпътстващите проектирането и строителството на обекта документи като:

- Проектиране и одобряване на ПУП – Парцеларен план;
- Съгласуване по закона за културното наследство;
- Положително становище на РСПБЗН;
- Разрешителни за ползване на площадки и депа за хумус, земни маси, инертни материали и отпадъци;
- Съгласуване за пресичания с други подземни и/или надземни инфраструктури;
- Придобиване на имотите, необходими за реализация на проекта и промяна на предназначението им;
- Разрешение за строеж по реда на ЗУТ.

15. Замяряване и дискомфорт на околната среда.

Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда по време на експлоатацията, спрямо съществуващото състояние към момента. По време на строителството е възможно допълнително създаване на дискомфорт от работата на строителната техника на място и при доставка на необходимите материали, което ще бъде временно. Очакват се предимно неорганизираните емисии на прах на строителните площадки и отпадъчни газове от строителната техника, както и емисии на шум по време на строителните работи от специализираната механизация.

16. Риск от инциденти.

В заданието за проектиране и строителство ще бъде включено като задължение Изпълнителят да разработи план за безопасност и здраве в съответствие с изискванията на Наредба № 2 от 2004г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строително-монтажни работи. Рискът от инциденти по време на строителството е свързан най-вече с неспазване на безопасните условия на труд по време на СМР, описани в ПБЗ.

По време на експлоатация, рискът от инциденти произтича от неспазване правилата за движение по пътищата, несъобразяване с ограниченията на скоростта на движение, както и непредвидими аварийни ситуации.

III. Местоположение на инвестиционните предложения.

1. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики.

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на град Любимец, община Любимец, област Хасково.

Трасето не засяга защитени зони от европейската екологична мрежа „НАТУРА 2000“ и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

В обхвата на трасето не са идентифицирани обекти на културното наследство. – Становище на НИНК и МК Изх.№ 33-НН-1058/30.10.2015 г.

За временни площадки и лагери за работниците, ако са необходими за дейностите по време на строителството, ще бъдат използвани територии в границите на строителната полоса на пътната инфраструктура. Поради това не се налага заемане на нови площи за временни дейности (включително пътища) по време на строителството.

По същия начин се решава въпросът с местата за складиране на строителни материали и др. – като такива ще бъдат използвани вече определените места за изграждането на основния проект.

За териториите в участъците, където се налага излизане на пътя от сервитута на ДП НКЖИ, ще бъде изготвен ПУП - ПП и ПУП-ЧИПРЗ и ще бъдат проведени отчуждителни процедури съгласно Закона за държавната собственост.

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

При разработването на техническия проект за новия обходен път на гр. Любимец е направено и проучване за вида на засегнатите територии. Установено е, че при реализацията на инвестиционното предложение ще бъдат засегнати земеделски земи и част от урбанизираната територия на гр. Любимец. Проектът за ПУП – ПП ще засегне имоти от КВС в ляво и в дясно от трасето на обходния път и пресичащите се с него продължение на ул. Първи май, ул. Здравец и кръговото кръстовище, попадащи в масиви 1, 107, 13, 14, 128, 126, 125, 144, 15, 148, 149, 16, 585, 618, 617 и 223, както и имоти от 0 район по картата на възстановената собственост на гр. Любимец.

Проектът за ЧИПРЗ ще засегне действащата регулация и застрояване в кв.176; кв.138, кв.142, кв. 192, кв.146а, кв. 180а и кв.218. Уличната регулация ще претърпи изменение за следните осови точки: о.т. 485, о.т. 32, о.т. 486, о.т. 931, о.т. 932, о.т. 933, о.т. 623 и о.т. 1032.

Необходимите площи за разполагане на пътната инфраструктура са около 52 дка, като площите за отчуждаване ще бъдат точно определени в изработените ПУП- ПП и ЧИПРЗ.

По време на строителството ще се използва съществуващата в района пътна мрежа, като няма да се налага изграждането на нови пътища.

3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове.

На настоящия етап се разработва ПУП-ПП и ПУП – ЧИПРЗ за засегнатите земеделски земи и част от урбанизираната територия на гр. Любимец. Отчуждаването на земите започва след влизане в сила на ПУП и се извършва по реда на Закона за държавната собственост.

По време на експлоатацията няма да има вредни влияния върху земеделски земи в близост до жп линията.

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

При реализацията на инвестиционното предложение: „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад), Участък 3: Любимец от км 285+150 до км 287+450“ не се засягат защитени зони от европейската екологична мрежа „НАТУРА 2000“ и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Не се засягат СОЗ и други чувствителни и уязвими зони и не се налагат ограничения от специализираната нормативна уредба.

В района на ИП няма данни за наличие на уникални или естествени ландшафти с консервационно значение.

4а. Качеството и регенеративната способност на природните ресурси.

Промени в качеството на природните ресурси ще настъпи по време на самото строителство при усвояването на терените за обходния път, където се налага излизане от сервитута на собствеността на ДП НКЖИ. Строителството на линейни обекти е свързано с трайно засягане на земи от поземления и/или горския фонд за разполагането на елементите на пътната инфраструктура.

Поради местоположението на инвестиционното предложение в земеделски земи и част от урбанизираната територия на гр. Любимец, ограниченият обхват и сравнително малките размери на площите, за които ще се проведат отчуждителни процедури, реализацията на инвестиционното предложение няма да засегне качеството и регенеративните способности на природните ресурси.

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположението.

В т. II.4 от настоящата разработка е представена подробна информация за реализиране на инвестиционното предложение, като е включена информация и за неговото местоположение. Местоположението на трасето на ИП се предопределя от обвързаността му с елементите на съществуващата в град Любимец улична мрежа и съществуващата пътната инфраструктура, както и от местоположението на предвидените съоръжения за пресичане на две нива.

IV. Характеристика на потенциалното въздействие.

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

1.1. Атмосферен въздух

Вредни вещества в атмосферния въздух по време на строителството на западен обходен път на гр. Любимец ще бъдат генерирани в резултат на неорганизираните емисии на прах от строителните площадки и отпадъчни газове, отделяни при работата на използваната механизация за строителство.

Източниците на прах ще са основно от товаро-разтоварни работи при доставка на необходимите за строителството инертни материали, изкопни дейности, товарене и разтоварване и депониране на земни маси.

За недопускане и/или намаляване на запрашаването ще се предприемат мерки като: периодично оросяване на строителната площадка при сухо и ветровито време, ще се използват покривала при транспортиране и съхранение на открито на инертни материали.

За недопускане и/или намаляване на емисиите от вредни газове, от изпълнителя ще се изисква използването на изправна техника за строително-монтажни работи и транспортни дейности.

По време на експлоатацията на западен обходен път на гр. Любимец може да се очаква единствено реемисия на прахови частици от земната повърхност. Въздействието ще бъде кратковременно и локализирано само в района на пътя.

1.2. Води

Разглежданото инвестиционно предложение попада в обхвата на дейност на Басейнова дирекция за управление на водите – Източнобеломорски район – Пловдив. ИП не е свързано с използването на водни количества и поради тази причина не е свързано и с формирането на отпадъчни водни потоци. По време на строителство може да се очаква ограничени по време и количество замърсявания с неразтворени вещества.

По време на експлоатация не се очаква негативно въздействие върху водите.

1.3. Земи и почви

Строителството на западен обходен път на гр. Любимец е свързано с трайно засягане на земи от поземления фонд за разполагането на елементите на пътната инфраструктура. Въздействието върху почвата по време на строителството ще бъде пряко, отрицателно и дълготрайно, но на ограничена площ. Свързано е с механичното увреждане на земите и промяната на тяхното предназначение в обхвата на пътя. По време на експлоатация въздействието може да се оцени като незначително, непряко, без кумулативно действие, с локално въздействие в полосата на железопътното трасе.

1.4. Растителен и животински свят.

При реализация на ИП ще бъдат засегнати земеделски земи и част от урбанизираната територия на гр. Любимец и не се очаква отрицателно въздействие.

Очакваните въздействия върху земеделски земи по време на строителство са унищожаване на растителността в строителните граници. В урбанизираните територии на гр. Любимец се засягат имоти в ляво и дясно от трасето на обходния път и пресичащите се с него продължение на ул. Първи май, ул. Здравец и кръговото кръстовище, както и имоти от 0 район по картата на възстановената собственост на гр. Любимец и не се очаква отрицателно въздействие.

По отношение на растителния и животинския свят не се очакват неблагоприятни въздействия.

За ограничаване на въздействието върху представителите на растителния и животински свят извън урбанизираните територии се предвижда строително монтажните работи да се ограничат само в строителната полоса на обекта.

1.5. Отпадъци

Видът на ИП и дейностите, които предвижда предопределят и вида на генерираните отпадъци, които са описани в т. II.11.

Очакваното въздействие на генерираните отпадъци по време на изграждането „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад)” може да се класифицира като незначително, временно (за периода на строителството), постоянно (за периода на експлоатация) с малък териториален обхват.

1.6. Рискови енергийни източници

Шум

Въздействията от шум се очаква да бъдат кратковременни и само от строителната механизация. Строителната дейност ще се извършва през дневния период. Обекти на шумово въздействие по време на строителството ще са предимно жилищни територии, през които минава трасето на обходния път.

За ограничаване на шумовото въздействие от строителната дейност се предвиждат следните мерки: ограничаване на скоростта на движение по избран маршрут, добро техническо състояние на използваната механизация и забрана за работа на машините на празен ход.

Вибрации

По време на експлоатацията на обходния път не се очаква разпространение на вибрации в околната среда.

1.7. Ландшафт

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

1.8.Здравно-хигиенни аспекти

Рискови фактори съществуват единствено за здравето на работниците по време на строителството на пътната инфраструктура, като те са: прах, шум, общи локални вибрации, неблагоприятен микроклимат и физическо натоварване. За избягване и/или ограничаване на негативното въздействие върху здравето на работниците е необходимо да се изработи и спазва План за безопасност и здраве по време на работа.

Целта на инвестиционното предложение е да бъде изграден обходен път на град Любимец – двулентов път с проектна дължина около 2 км, който да осигурява безконфликтно и безопасно автомобилно и пешеходно пресичане на железопътната линия на територията на града за връзка между източната и западната му част.

С реализирането на инвестиционното предложение за обходния път ще се постигне висока сигурност на влаковото движение и осигуряване на условия за безопасна експлоатационна работа и на двете инфраструктури, както и ще се намали броят на транзитно преминаващите автомобили към и от Ивайловград през центъра на град Любимец.

1.9.Културно наследство

За опазване целостта на археологическите обекти се предвижда провеждане на археологическо проучване, свързано с издирване на археологически обекти и при установено наличие на такива в строителните граници на трасето, следва да бъдат извършени пълни спасителни археологически разкопки.

2. Въздействие върху елементите от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до обекта на инвестиционните предложения.

Предмет на настоящото инвестиционно предложение е трасето на обходния път от западната страна на град Любимец, между международен път I-8 и път III 597, като част от проект „Електрификация и реконструкция на железопътната линия Пловдив – Свиленград – гръцка/турска граници“, фаза 4.2. „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Димитровград – Свиленград“.

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на град Любимец, община Любимец, област Хасково.

Трасето не засяга защитени зони от европейската екологична мрежа „НАТУРА 2000“ и защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

3. Вид на въздействието.

Атмосферен въздух

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не

Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Повърхностни води

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Подземни води

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	не	не
Положително	не	не
Отрицателно	не	не

Земни недра

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	не	не

Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	не	не
Положително	не	не
Отрицателно	не	не

Почви

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	да
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Растителен и животински свят

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	да	да
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Отпадъци

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	да
Постоянно	не	да
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Шум

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	да
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	да
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Здравно – хигиенни аспекти

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не

Положително	не	да
Отрицателно	не	не

Културно наследство

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По врем на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

4. Обхват на въздействието – географски район, засегнато население, населени места.

Инвестиционното предложение „Западен обходен път на гр. Любимец по направление на път III-597 (Обходен път запад)”, се характеризира като строеж на нов автомобилен път. Развитието на жилищната и индустриалната зона на град Любимец, разположена западно от железопътната линия, изисква осигуряването на по-добра и благоустроена улична мрежа.

Западният обходен път на град Любимец осигурява връзка от международен път Е-80 (главен I-8) чрез пътен надлез на км 285+520 от ЖП линията, през индустриалната зона на града до път III – 597 в посока Ивайловград. Началото на новопроектираното трасе започва от км 0+000, който е км 351+003 от път I-8 и се включва с кръгово кръстовище към съществуващото положение на път III-597 при км 57+205 на пътя.

По административно разположение, инвестиционното предложение е на територията на град Любимец, община Любимец, област Хасково.

Обхватът на въздействието ще е само в границите на инвестиционното предложение.

5. Вероятност на поява на въздействие.

Вероятността за поява на неблагоприятни въздействия от реализацията на инвестиционното предложение е ниска.

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието.

Продължителността на въздействието е краткотрайно, основно в рамките на срока на строителството и зависи от качеството на извършените ремонтни работи и използването на съвременни материали и методи за извършването на дейностите.

За периода на строителството въздействието ще бъде периодично с продължителност в рамките на работното време.

За периода на експлоатация, въздействието ще бъде постоянно в границите на собствеността на ДП НКЖИ.

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

Мерките за намаляване на отрицателните последици са в пряка връзка с очакваните въздействия – вид, обхват, продължителност и обратимост. Предлагащите мерки са, както следва:

По време на строителство	По време на експлоатация
<i>Атмосферен въздух</i>	
Определяне на места за временно съхранение на инертни материали и площадки за депониране на отпадъци след съгласуване с общинските администрации.	Поддържане на териториите, заети от пътната инфраструктура.
Оросяване при сухо и ветровите време на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци.	
Почистване на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци след приключване на строителството.	
Използване на изправна строителна механизация.	
Да не се допуска извънгабаритно товарене на пътната механизация с насипни материали.	
<i>Води</i>	
Спазване на съгласуваните и одобрени работни проекти.	
Използване на изправна строителна и транспортна техника	
Доставяне на химически тоалетни за хигиенните нужди на персонала.	
<i>Почви</i>	
Изземване на хумусния слой и депонирането му на временни депа, като в последствие се използва за рекултивация на нарушените терени, съгласно Наредба №	

По време на строителство	По време на експлоатация
26/22.03.2002.	
<i>Растителен и животински свят</i>	
Да не се допуска сеч на дървета извън границите на строителната полоса, предвидена за строителство.	
Да не се допуска престой на ремонтна и строителна механизация извън определените за целта места.	
Рекултивационните мероприятия да се извършват само с местни растителни видове.	
<i>Отпадъци</i>	
Разработване и изпълнение на план за управление на строителните отпадъци, в съответствие с чл. 11, ал. 1 от ЗУО в обхват и съдържание, определени в Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.	Разделно събиране на образуваните отпадъци
Преди началото на строителството да се определят, съвместно с общинските администрации, местата за депониране на земни маси.	Генерираните отпадъци да се транспортират за оползотворяване и/или обезвреждане на Регионална система за управление на отпадъците към общината.
Разделно събиране на образуваните отпадъци и предварителното им съхранение до предаването им за третиране.	
Отпадъците да се предават за третиране единствено на лица, които притежават Разрешение по чл. 67 и/или Регистрация по чл. 78 от ЗУО.	
Използване на технически изправни строителни машини с цел ограничаване на аварийна/непредвидена смяна на консумативи.	
<i>Културно-историческо наследство</i>	
Провеждане на археологически проучвания за издирване на археологически обект, съгласно изискванията на чл. 161, ал. 1 от Закона за културното наследство.	
<i>Здравно-хигиенни аспекти</i>	

По време на строителство	По време на експлоатация
Използване на лични предпазни средства.	
Въвеждане на организация на работа, която да гарантира спазване на строго определени маршрути за движение на строителната механизация и ограничаване на работа на празен ход	

8. Трансграничен характер на въздействията.

При реализацията на инвестиционното предложение не се очаква трансгранично въздействие на територията на друга държава.

Приложения:

1. Ситуация на проектното трасе на обходния път на гр. Любимец – на хартиен и електронен носител;
2. Задание за ПУП – ПП и опорен план – на електронен носител;
3. Задание за ПУП – ЧИПРЗ и опорен план - на електронен носител;
4. Становище на Министерство на културата изх. № 33-НН-1058/30.10.2015г.
5. Писмо изх. № 24-00-90/15.01.2015г. на Агенция „Пътна инфраструктура“ за съгласуване на идейния проект.