



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите – С м о л я н

Ниво на класификация - 0/TLP-WHITE/

СЪОБЩЕНИЕ

за обществен достъп за постановено Решение за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционно предложение

Съгласно чл.8, ал.5, т.2 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда*, Регионална инспекция по околната среда и водите – Смолян съобщава за постановено на **12.03.2026 г. Решение № СМ-003-ПР/2026 г.** на Директора на РИОСВ – Смолян за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционно предложение: „Доизграждане на Главна пътна комуникация Смолян – от съществуващо кръгово кръстовище при км 0+000 до път II-86 при край на кв. Устово, гр. Смолян, обл. Смолян“, с възложител – Агенция пътна инфраструктура.

Решението е поставено за обществен достъп на информационното табло в сградата на РИОСВ - Смолян (партер), адрес ул. „Дичо Петров" №16, за период от 14 дни на **12.03.2026 г** и на следния електронен адрес на интернет страницата на РИОСВ – Смолян: https://smolyan.riosv.com/main.php?module=documents&object=category&action=list&doc_cat_id=2. Решението се намира в отдел „Превантивна дейност“, дирекция „Контрол и превантивна дейност“. Достъпът до него е по реда на Закона за достъп до обществена информация.

КОНСТАТИВЕН ПРОТОКОЛ

Днес **12.03.2026 г.** за период от 14 дни на основание чл.8, ал.5, т.2 от *Наредбата за условията и реда за извършване оценка на въздействието върху околната среда*, на информационното табло в сградата на РИОСВ – Смолян – партерен етаж, адрес: ул. „Дичо Петров" №16, гр. Смолян е поставено за обществен достъп **Решение за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда № СМ-003-ПР/2026 г. от 12.03.2026 г.** на Директора на РИОСВ – Смолян, **да не се извършва** оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение: „Доизграждане на Главна пътна комуникация Смолян – от съществуващо кръгово кръстовище при км 0+000 до път II-86 при край на кв. Устово, гр. Смолян, обл. Смолян“, с възложител – Агенция пътна инфраструктура.

Решението е публикувано за обществен достъп и на следния електронен адрес: https://smolyan.riosv.com/main.php?module=documents&object=category&action=list&doc_cat_id=2, на интернет страницата на РИОСВ – Смолян. Решението се намира в отдел „Превантивна дейност“, дирекция „Контрол и превантивна дейност“. Достъпът до него е по реда на Закона за достъп до обществена информация.

Присъствали на съобщаването:

1. Виолета Величкова, гл. експерт;
2. Димитър Кузманов, гл. експерт;
3. Гергана Бакалска, ст. експерт;



4700 гр. Смолян, ул. „Дичо Петров" № 16, ПК 99, e-mail: riosv-smolyan@mbox.contact.bg, riosvsm@smolyan.riosv.com, <http://smolyan.riosv.com>
Директор: 0301/60-113, Тех. сътрудници: 0301/60-100, 60-112, Fax: 0301/60-119





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на околната среда и водите

Регионална инспекция по околната среда и водите – Смолян

Ниво на класификация - 0/TLP-WHITE/

РЕШЕНИЕ

№ СМ-003-ПР/2026г.

за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда

На основание чл. 93, ал.1, т.1, ал. 3 и ал. 6 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл.7, ал.1 и чл.8, ал.1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал.4 и ал.6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл.40, ал.4, във връзка с ал.3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС), писмена документация от възложителя по Приложение №2 към чл.6 от Наредбата по ОВОС и по чл.10, ал.1 и 2 от Наредбата за ОС, както и становища на БД ИБР – Пловдив и РЗИ – Смолян.

РЕШИХ:

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение: „Доизграждане на Главна пътна комуникация Смолян – от съществуващо кръгово кръстовище при км 0+000 до път II-86 при край на кв. Устово, гр. Смолян, обл. Смолян, което **няма** вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда, както и върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

възложител: Агенция „Пътна инфраструктура“ гр. София, бул. "Македония" № 3

Характеристика на инвестиционното предложение (ИП):

Предложението предвижда доизграждане на Главна пътна комуникация Смолян – от съществуващо кръгово кръстовище при км 0+000 до път II-86 при край на кв. Устово, гр. Смолян. Главна пътна комуникация (ГПК) Смолян представлява обходен път на града и осигурява връзка на път II-86 „Асеновград – Чепеларе – Смолян – Рудозем – границата Гърция с път III-868 „Смолян – Рудозем“, както и връзка с ГКПП „Рудозем – Ксанти“. С изпълнението на инвестиционното предложение, обходният път на града ще бъде завършен, като по този начин ще се изведе транзитното и тежкотоварното движение от населеното място, в частност ще бъде избегнато преминаването през кв. Устово на целия товарен трафик от страната и област Пловдив, както и движението за общините Рудозем, Мадан, Златоград, Неделино и област Кърджали. Пътят е II клас с проектна скорост 60 км/ч. Началото на проекта за доизграждане на Главна пътна комуникация Смолян е при км 0+000 при изградено вече кръгово кръстовище при кв. Устово, с включване към път II-86 при км 1+869. Трасето е развито в източна посока към гр. Рудозем и пресича река Черна. Краят е при км 2+050. Включването се осъществява посредством предвидено пътно кръстовище. Максималният надлъжен наклон в участъка е 5.00%, а минималният е в края на участъка при включване към път II - 86 - 0.300%. В обхвата на инвестиционното предложение са включени пътни кръстовища и връзки - кръстовище при км 0+000; кръстовище при км 1+869 и връзка с жк „Петровица“ при км 0+575. Инвестиционното предложение предвижда изграждане на големи нови съоръжения - естакада при км 0+575.20 – дясно платно и км 585.20 – ляво платно, и мост



ПАК

ISO 9001:2015

Certificate No: BG/1398Q/1411

4700 гр. Смолян, ул. „Дичо Петров“ № 16, ПК 99, e-mail: riosv-smolyan@mbox.contact.bg, riosvsm@smolyan.riosv.com, <http://smolyan.riosv.com>
Директор: 0301/60-113, Тех. сътрудници: 0301/60-100, 60-112, Fax: 0301/60-119



над р. Черна от км 1 +690 до км 1 +820. За пътното трасе са определени общо 9 броя малки съоръжения - тръбни водостоци - 5 броя; правоъгълни водостоци – 4 броя. Отводняването на инвестиционното предложение ще се осъществява чрез дъждоприемни шахти (ДШ) или линейни отводнителни (ЛО), разположени по линията на бетоновите бордюри, прилежащи на тротоарите (за прав участък) и прилежащи на тротоарите и разделителната ивица за криви с едностранен напречен наклон. По тази линия се разполагат дренажните тръби, зауствани в съответните ДШ. Отвеждането на водите към СРШ на централно разположения колектор (в РИ) се осъществява с напречни отводнителни през платната за движение.

Така заявеното инвестиционно предложение попада в обхвата на глава шеста, **т.10 буква „д“ – строителство на пътища (инвестиционни предложения, невключени в приложение №1) на Приложение №2 на ЗООС** и съгласно разпоредбите на чл. 93, ал.1, т.1 от ЗООС, **подлежи** на преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС).

Инвестиционното предложение попада в обхвата на чл.31, ал.1 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС (обн., ДВ, бр. 73 от 11.09.2007 г., изм. и доп., бр.94 от 30.11.2012г.), поради което подлежи на оценка за съвместимост.

Инвестиционното предложение ще се реализира извън границите на защитена територия по смисъла на Закона за защитените територии, както и извън границите на защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположената защитена зона е: BG0001030 „Родопи Западни“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-278/31.03.2021 г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ бр.45/28.05.2021 г.), отстояща на около 4,76 км.

Съгласно чл.40, ал.4 от Наредбата за ОС, след анализ на представената информация и въз основа на критериите по чл. 16 от Наредбата по ОС, преценката на компетентния орган е, че настоящото инвестиционно предложение няма вероятност да окаже отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове (включително птици), предмет на опазване в защитени зони от мрежата на „Натура 2000“.

На основание чл. 4а от Наредбата за ОВОС е изискано становище от Басейнова дирекция Източнореломорски район – Пловдив (БД ИБР), относно допустимостта на инвестиционното предложение спрямо целите за опазване на околната среда и мерките, определени в ПУРБ на ИБР и в Плана за управление на риска от наводнения в Източнореломорски район (ПУРН на ИБР).

Съгласно чл.7, ал.2, т.2, буква „б“ от Наредбата за ОВОС, е проведена консултация с РЗИ – Смолян.

МОТИВИ:

I. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем; взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; ползване на природни ресурси, земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие; генериране на отпадъци; замърсяване и вредно въздействие; риск от големи аварии и/или бедствия; рисковете за човешкото здраве:

1. С реализацията на инвестиционното предложение се предвижда доизграждане на Главна пътна комуникация Смолян (ГПК) – от съществуващо кръгово кръстовище при км 0+000 до път II-86 при край на кв. Устово, гр. Смолян. ГПК Смолян представлява обходен път на града и осигурява връзка на път II-86 „Асеновград – Чепеларе – Смолян – Рудозем – границата Гърция с път III-868 „Смолян – Рудозем“, както и връзка с ГКПП „Рудозем – Ксанти“.

2. Пътят е II клас с проектна скорост 60 км/ч. Началото на проекта за доизграждане на Главна пътна комуникация Смолян е при км 0+000 при изградено вече кръгово кръстовище при кв. Устово, с включване към път II-86 при км 1+869. Трасето е развито в източна посока към гр. Рудозем и пресича река Черна. Краят е при км 2+050. Включването се осъществява

посредством предвидено пътно кръстовище. Максималният надлъжен наклон в участъка е 5.00%, а минималният е в края на участъка при включване към път II - 86 - 0.300%.

3. Предложеното оразмеряване на пътната настилка е направено за категория на движение „тежко“, оразмерително осово натоварване 11.5 т/ос, за експлоатационен период 20 години. Предложението за вида на износващия пласт е тип „SMA“. Предвижда се използване на полимермодифицирани битуми за износващия пласт от плътен асфалтобетон и за долния пласт на покритието (биндер). Дебелината на пластове на приетата пътна конструкция е следната:

- ✓ Асфалтова смес за горен пласт на покритието тип SMA с ПмБ 45/80-65 - 4 см;
- ✓ Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) с ПмБ 25/55-55 - 4 см;
- ✓ Асфалтова смес за основен пласт тип Ао - 8 см;
- ✓ Основен пласт от скален материал с подобрена зърнометрия - 40 см;
- ✓ Пласт от материали група А-1 за зона А - 50 см;

Предвижданите габарити на пътно платно са, както следва:

- ✓ Средна разделителна ивица - 1 x 2.00 м;
- ✓ Водещи ивици (до РИ) - 2 x 0.50 м;
- ✓ Ленти за изпреварване - 2 x 3.25 м;
- ✓ Активни ленти за движение - 2 x 3.50 м;
- ✓ Водещи ивици - 2 x 0.25 м;
- ✓ Тротоари в изкоп - 2 x 1.50 м;
- ✓ Тротоари в насип - 2 x 2.00 м;
- ✓ Тротоари в смесен профил - 1 x 2.00 + 1 x 1.50 м;
- ✓ Общ габарит на участък в изкоп - Г 20.0 м;
- ✓ Общ габарит на участък в насип - Г 21.0 м;
- ✓ Общ габарит на участък в смесен профил - Г 20.5 м.

Геометричната ос на пътя е в средата на разделителната ивица, а нивелетното решение съвпада с двата външни ръба на разделителната ивица (РИ) и е еднакво за двете платна за движение. Връзката на новото трасе със съществуващото на път II-86 след км 2+000 е с габарит Г9, съществуващ в участъка - ленти за движение 2 x 3.0 м; водещи ивици 2 x 0.25 м; банкети 2 x 1.25 м; платно за движение - 6.50 м; пътно платно - 9.00 м.

4. В обхвата на инвестиционното предложение са включени пътни кръстовища и връзки:

✓ **кръстовище при км 0+000** - Кръгово кръстовище от IV – ти тип - Главна пътна комуникация Смолян и път II – 86 (посока гр. Чепеларе). Кръстовището е изградено на предишен етап от изграждането и проектирането на ГПК Смолян. На фаза идеен проект се запазва съществуващото положение на елементите на кръстовището – външен диаметър, радиус на централен остров, широчината на платното за кръгово движение, брой на лентите за движение. В обхвата на ИП попада източната връзка за квартал Устово.

✓ **кръстовище при км 1+869** - Кръстовище с Път II-86 – разработени са два варианта:

- Първи вариант - км 1+869 – кръгово кръстовище с път II-86 за гр. Чепеларе от IV-ти тип в урбанизирана територия. Предвидени са две ленти за движение в кръга с обща широчина 9 м и диаметър на описаната по външния ръб окръжност $D = 45$ м.

- Втори вариант - км 1+858 – ляво – триклонно кръстовище с път II-86 за гр. Чепеларе от III-ти тип за пътища с четири и повече ленти за движение. Предвидени са ленти за лявозавиващите (за сметка на разделителната ивица) и дяснозавиващите от главното направление. По второстепенното направление ще се изградят капковиден и триъгълен острови, изпълнени със скосени бетонови бордюри.

✓ **Връзка с жк „Петровица“** - Разработен е вариант за осигуряване на връзка с жк „Петровица“ при км 0+575. Предвидени са четири броя пътни връзки като целта е да се осигурят всички посоки на движение от новопроектираната ГПК Смолян с улица „Хаджи Хр. Попгеоргиев“. Пътните връзки са разработени за $V_{пр}=30$ км/ч. Връзките са съобразени със съществуващите постройки и застрояване, както и със съществуващото положение на улицата в хоризонтално и вертикално отношение.

5. Инвестиционното предложение предвижда изграждане на големи нови съоръжения - естакада с дължина 130 м и мост над р. Черна.

- Естакадата при първи вариант е: естакада ляво платно на км 0+585.20 с отвори $17.625+3 \times 27.25+26.63 = 130$ м, и естакада дясно платно на км 0+575.20 с отвори $17.625+3 \times 27.25+17.625 = 121$ м. Естакадата е разработена като две отделни конструкции за двете пътни платна. Статическата схема на естакадата е температурно непрекъсната система, реализирана със сглобяеми греди и непрекъсната монолитно изградена пътна плоча над средните опори. Предвидено е пилотно фундиране. Естакадата при втори вариант е разработена като две рамкови конструкции, по една за всяко платно, статически неопределими, с неопренови лагери само при устоите. Двете пътни платна включват 5 отвора. Средните отвори са с дължина 29 м за ляво и 28 м за дясно пътно платно, а крайните - 18.5 м. Така общата дължина на съоръжението е съответно 128 м за ляво платно и 124 м за дясно платно. Предвидено е пилотно фундиране. И при двата варианта настилката в обхвата на съоръжението е с дебелина от 11 см, от които: плътен асфалтобетон - 10 см и хидроизолация 1 см.

- Мостът над река Черна от км +690 до 1 +820 при първи вариант е разработен като две отделни конструкции за двете пътни платна. Двете пътни платна включват по 5 отвора. Средните отвори са по 27.25 м, а крайните по 21.625 м. Общата дължина е 129 м, Статическата схема на моста е температурно непрекъсната система, реализирана със сглобяеми греди и непрекъсната монолитно изградена пътна плоча над средните опори. Устоите се състоят от стоманобетонен ригел с височина 120 см, стъпващ върху монолитен фундамент. При втори вариант, мостът е разработен като две рамкови конструкции поотделно за двете пътни платна, статически неопределими, с неопренови лагери само при устоите. И двете пътни платна включват 5 отвора. Средните отвори са с дължина 28 м, а крайните - 20 м. Така общата дължина на съоръжението е 128 м. Фундирането е плоскостно. И при двата варианта настилката в обхвата на съоръжението е с дебелина на 11 см, от които, плътен асфалтобетон - 10 см и хидроизолация - 1 см. Предвижда се изграждане на 3 бр. подпорни стени, 1 бр. укрепителни стени и 1 бр. армонасипни стени с обща дължина 375 м.

6. За пътното трасе са определени общо 9 броя малки съоръжения, както следва: тръбни водостоци $\Phi 1.5$ м - 5 броя; правоъгълен водосток 2.0/1.5 м - 1 брой; правоъгълен водосток 2.0/2.0 м - 2 броя, и правоъгълен водосток 4.0/3.0 м - 1 брой.

7. Отводняването на платната за движение ще се осъществява чрез дъждоприемни шахти (ДШ) или линейни отводнителни (ЛО), разположени по линията на бетоновите бордюри, прилежащи на тротоарите (за прав участък) и прилежащи на тротоарите и разделителната ивица за криви с едностранен напречен наклон. По тази линия се разполагат дренажните тръби, зауствани в съответните ДШ. Отвеждането на водите към СРШ на централно разположения колектор (в РИ) се осъществява с напречни отводнителни през платната за движение.

8. При извършване на строителството ще се използват следните суровини и материали: инертни материали (пясък, чакъл, трошен камък), скални материали за насипи, битум и минерални фракции, вода за бетониране и овлажняване, горива и масла за механизация; електроенергия за оборудването. Няма да се използват подземни богатства и не се предвиждат взривни работи. По време на експлоатация, в случай на извършване на ремонтни дейности, ще се използват същите суровини и материали, както при строителството. При зимни условия за нормална експлоатация на трасето ще се осигуряват необходимите количества пясък, луга и др.

9. По данни на възложителя, прогнозната степен за материално оползотворяване на строителните отпадъци за проекта ще е 76%. Посочен е видът на рециклирания материал, който следва да бъде вложен в строежа за направа на основни пластове – рециклиран скален материал. Прогнозната степен на влагане на рециклирани строителни материали е 3.6%.

10. По време на експлоатация на пътното трасе ще се генерират различни по вид отпадъци от трафика на пътно превозните средства и от ремонтни дейности на пътното платно. Третирането на отпадъците ще включва разделно събиране, мин. 75% оползотворяване, предаване на лицензирани оператори, строго управление на опасните

отпадъци и забрана за заустване в р. Черна. Организацията по извозването, съхранението и последващото третиране на отпадъците ще се осъществява от лицензирана за тази дейност фирма.

11. По време на строителството се очаква да се генерират следните отпадъци - отработени хидравлични масла; отработени моторни и смазочни масла и масла за зъбни предавки; отпадъци от течни горива; излезли от употреба превозни средства и отпадъци от разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства и части от ремонт и поддръжка; батерии и акумулатори; земни и скални маси, които не отговарят на проектни спецификации за влагане в строежа; отпадъчен бетон; асфалтови смеси; метални отпадъци; смесени битови отпадъци; отпадъци от горското стопанство; дървесина; хартия; пластмаса.

12. Битовите отпадъци, които ще се генерират по време на експлоатацията на пътя, включват основно изхвърлени опаковки от хранителни продукти, напитки и др. Разлетите/разпилени и изхвърлени отпадъци на пътя и около него, в т.ч. и в местата за почивка и на площадките за принудително спиране, са в малки количества и периодично ще се почистват при поддръжката на пътя. Неминуемо е задържането на част от отпадъците в околното пространство. Службите по пътна поддръжка ще контролират замърсяването на крайпътното пространство, като периодично ще отстраняват натрупаните край пътя отпадъци и ще ги предават за последващо оползотворяване/или обезвреждане.

13. При ПТП, аварии или неизправност на автомобили, движещи се по пътя, могат да се генерират опасни отпадъци, включително двигателни и смазочни масла, масла за зъбни предавки, спирачни течности, антифризни течности и други, както и неопасни отпадъци като автомобилни гуми, агрегати и части от автомобили и изхабено оборудване от тях. При ремонтни дейности и поддръжка на пътя могат да се генерират отпадъци от бетон, метали и асфалтови смеси. Възможно е генерирането на опасни отпадъци и при разливи/течове от цистерни и товарни автомобили, превозващи опасни вещества, в т.ч. и горива, както и при разливи, течове, аварии, инциденти и ПТП, при които се използват абсорбентни материали (абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества) за почистване. Залпови замърсявания могат да възникнат при пътнотранспортни произшествия или аварии на транспортни средства, превозващи опасни вещества, опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. При аварийни ситуации, незабавно ще се уведомяват специализираните компетентни органи.

14. Инвестиционното предложение ще се реализира при осъществяване на конкретни мерки, свързани с избягване, предотвратяване, намаляване или компенсиране на предполагаемите значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве, а именно:

- ✓ ИП предвижда модерна отводнителната система, което ще предотвратява пряко заустване, изграждане на маслени сепаратори и утаители, седиментите ще се улавят в улеите и канавките, при мостовото съоръжение ще се проектира каломаслоуловител.

- ✓ Предвидените шумозащитни мерки ще бъдат осъществени преди въвеждане на обекта в експлоатация.

- ✓ Да се работи в светлата част на денонощието и съобразно Наредбата за опазване на обществения ред на гр. Смолян;

- ✓ Използваните строителни машини и съоръжения да отговарят на Наредбата за съществени изисквания и оценяване съответствието на машини и съоръжения, които работят на открито.

- ✓ Преди започване на строителството да се изготви план за шумните дейности, който да се съгласува с общината.

- ✓ Осветлението следва да бъде насочено към пътното тяло и да е с топла светлина, в рамките на 2700 K- 3000 K (топло бяло).

- ✓ Употреба на лични предпазни средства и подходящо за сезона работно облекло от работниците;

- ✓ Въвеждане на добра работна организация – строго определени маршрути на движение на пътнотранспортната техника.

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

✓ Биологичното укрепване или крайпътно озеленяване да се извършват само с местни видове, характерни за района.

✓ В техническия проект, в частта му за озеленяване, да се заложат мерки за обезпечаване на съпътстващите строителството загуби на дървесни видове.

✓ В участъците извън регулациите на населените места да се съобразят строителните дейности с размножителния период на животинските видове.

✓ Непосредствено преди дейностите по разчистване на храстова растителност, да се огледа трасето и при наличие на животни, те да се преместват на безопасно за тях място.

✓ Укрепване на скатовете и склоновете за ограничаване на развитието на ерозионни процеси.

✓ Поддръжка, ремонти и зареждане с гориво на транспортна и строителна техника да се извършва на определените за това места, за да се предпазят почвите от замърсяване с нефтопродукти.

✓ Доставка на химически тоалетни за персонала.

✓ Наличие на издадено разрешително за ползване на воден обект по чл. 46, ал. 1, т. 1 от ЗВ за дейностите по изграждане на моста над р. Черна.

✓ Изграждане на каломаслоуловител за колекторната система в близост до р. Черна.

✓ Да не се зауства директно повърхностен отток.

✓ Да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземни води от дейностите по ИП, в това число и нефтопродукти от строителната техника.

✓ Да не се допуска включването на отпадъчни води с друг характер (различни от атмосферни/дъждовни) в отводнителните системи от настоящото ИП.

✓ Използваните строителни машини ще покриват изискванията на Наредба №10/2004 г., хармонизирана с Директива 2002/88/ЕС, допълваща Директива 97/68.

✓ Няма се допуска разсипване на насипни материали, поради претоварване на транспортиращите машини.

✓ В периоди на засушаване ще се извършва периодично овлажняване или покриване на местата за съхранение на насипни материали, което ще ограничи неорганизираните емисии на прах.

✓ Своевременно почистване на площадките за складиране на инертни материали и строителни отпадъци за намаляване на неорганизираните емисии на прах.

✓ По време на експлоатацията - периодично отстраняване на наносите от пътното платно, в резултат от зимната поддръжка на пътя, за намаляване на неорганизираните емисии на прах.

✓ Възстановяване на увредената пътна инфраструктура в района (ако има такава), в резултат на транспортирането на техника, материали и персонал, както и в резултат от използването на други пътища като обходни маршрути.

✓ Определяне на точното местоположение на инженерни мрежи, пресичани от ИП, съвместно с представител на фирмата собственик, преди започването на изкопни дейности.

✓ Извършване на изкопните работи в близост до подземните съоръжения внимателно на ръка.

✓ Ограждане и сигнализиране (светлинно през нощта) на изкопите за избягване на злополуки.

✓ Обозначаване на видими места на всички спирателни кранове и пожарни хидранти в обхвата на пътя.

✓ Предвижда се превантивна мярка наблюдение от археолог при земни работи с по-голяма дълбочина.

✓ По време на строителството и в случай на разкрити археологически обекти, своевременно ще се преустанови работа до завършване на процедурата по опазване на обекта.

✓ Ще се предвиди и изпълни подходящо биологично укрепване и ландшафтно оформяне на склоновете – скатове и откоси към трасето.

✓ Площадките за съхранение на земни маси ще бъдат съгласувани предварително със съответната общинска администрация, на чиято територия е съответната площадка.

✓ Третирането на строителните отпадъци ще се извършва, съгласно одобрен план за управление на строителните отпадъци.

✓ Отпадъците ще се предават за третиране, въз основа на писмени договори на лица, притежаващи съответния документ по чл. 35 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

✓ След приключване на строителните работи, местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците ще се транспортират на отредените за третиране на строителни отпадъци места, в съответствие със ЗУО.

15. Трасето на заявеното инвестиционно предложение е част от дългосрочната концепция за обход на гр. Смолян. Участъците в кв. Смолян и кв. Райково вече са изградени (общо 8.2 км). Проектът се явява последната необходима отсечка за цялостното функциониране на обходния път. В района са установени и други инвестиционни предложения със сходен характер – „Строителство (инженеринг) на виадукт при км 134+380 на път II-86 Средногорци - Рудозем, област Смолян“, Основен ремонт (рехабилитация) на път III868 „Рудозем-Смолян“ от км 0+000 до км 20+108 (≡ км 20+175) и от км 20+190 (≡ км 20+285) до км 22+012.35 (≡ км 22+225) и Основен ремонт (рехабилитация) на път II-86 „Соколовци-Смолян-Средногорци“ от км 94+240 до км 125+727. Кумулиране с други инвестиционни предложения е вероятно само ако строителните дейности, се реализират едновременно и в непосредствена близост.

16. При стриктно спазване на предложените мерки, целящи ограничаване на неблагоприятните въздействия върху околната среда, както и нормативните изисквания, в резултат от реализацията на предложението, не се очаква възникване на кумулативни въздействия със значителен отрицателен ефект и поява на замърсяване и дискомфорт върху околната среда.

17. С реализацията на предложението, не съществува риск от инциденти при стриктното спазване на технологичната дисциплина и изискванията на безопасност на труда.

18. Съгласно становище на РЗИ - Смолян с изх.№ 10-4-1/06.03.2026 г., при зададените условия, реализацията и експлоатацията на инвестиционното предложение няма да окаже неблагоприятно въздействие върху жизнената среда и здравето на хората.

II. Местоположението на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване; относителното изобилие, достъпност, качество и възстановителна способност на природните богатства; абсорбиционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околна среда; планински и горски райони; защитени със закон територии; засегнати елементи от Националната екологична мрежа; територии, свързани с инвестиционното предложение, в които нормите за качество на околната среда са нарушени или се смята, че съществува такава вероятност; гъсто населени райони; ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност; територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита:

1. Инвестиционното предложение обхваща терени в южната част на гр. Смолян, в района на кв. Устово, който се намира в най-ниската част на град Смолян, по северния склон на долината на р. Черна. Районът е силно урбанизиран, със смесен характер, включващ жилищни зони в квартали с различна плътност на обитаване, индустриални терени, складови бази, пътна инфраструктура, фрагментирани зелени площи, военни терени (Под.926391), частни дворове.

№	Вид територия по предназначение	Имоти (бр.)	Обща площ на имотите [дка]	Трайно засегната площ [дка]	Площ за промяна на предн. [дка]	Площ за обезщетяване [кв.м.]
---	---------------------------------	-------------	----------------------------	-----------------------------	---------------------------------	------------------------------

1	Урбанизирани територии	88	285.078	64.511	64.511	31412
2	Земеделски територии	8	24.897	11.281	11.281	11281
3	Територии за транспорт	2	20.790	5.013	-	
4	Територии, заети от води и водни обекти	1	40.365	1.195	1.195	-
5	Урбанизирани територии	44.1	204.723	40.268	-41.949	-8850
6	Земеделски територии	45.6	223.481	42.757	-95.179	-28981
7	Територии за транспорт	47.1	242.238	45.246	-	
8	Територии, заети от води и водни обекти	48.6	260.995	47.735	152.779	-
9	Съсобственост	2	9.2485	0.522	0.522	522
10	Изключителна държавна собственост	3	21.25367	5.180	0.167	-
	ВСИЧКО	99	371.130	82.000	76.987	42693

2. Проектният обхват пресича 99 броя имота, като преобладаващи са урбанизираните територии (78.67%), транспортните територии (6.11%) и територии, заети от води и водни обекти (1.46%). Осем броя имоти (13.76%) представляват земеделски земи. Общата трайно засегната площ, съгласно предварителният ПУП-ПП е 82,000 дка, от които 42,693 дка подлежат на обезщетение.

3. Съобразно получено становище по чл. 155, ал.1, т.23 от Закона за водите с вх. № КПД-11-442-(4)/03.06.2025г. на Басейнова дирекция Източнореломорски район - Пловдив (БД ИБР), инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на План за управление на речните басейни (ПУРБ на ИБР) и План за управление на риска от наводнения (ПУРН на ИБР), Закона за водите и подзаконовите актове към него, при спазване на следните условия:

- Наличие на издадено разрешително за ползване на воден обект по чл. 46, ал.1, т.1 от ЗВ за дейностите по изграждане на моста над р. Черна;

- Да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземни води от дейностите по реализиране на инвестиционното предложение (ИП), в това число и нефтопродукти от строителна техника;

- Да не се допуска включването на отпадъчни води с друг характер (различни от атмосферни /дъждовни) в отводнителната система, предмет на настоящото ИП.

4. Инвестиционното предложение при моста на р. Черна, пресича район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с код BG3_AR_06: р. Черна - гр. Смолян, от определените РЗПРН в ПУРН на ИБР 2022-2027 г., а на места трасето на пътя попада в зоните, които могат да бъдат наводнени, съгласно сценариите по чл. 146е, ал.1 от Закона за водите за гореспоменатия РЗПРН с код BG3_AR_06. Съгласно извършена от БДИБР – Пловдив преценка за възможно увеличаване на риска от наводнение от реализацията на ИП е направено заключение, че не се очаква реализацията на предложението да доведе до увеличаване на риска от наводнения.

5. Предложението ще се реализира извън обхвата на защитени зони, поради което няма вероятност от пряко увреждане и/или унищожаване, включително и фрагментиране на природните местообитания и местообитания на видове, вкл. птици, предмет на опазване в защитените зони от мрежата „НАТУРА 2000“, както и върху най-близко разположената защитена зона BG0001030 „Родопи Западни“.

6. Предвид местоположението и характерът на предложението, няма вероятност реализацията му да доведе до значителна по степен фрагментация на местообитания на видове и прекъсване на биокоридорни връзки, с което да се наруши кохерентността на мрежата Натура 2000. Няма вероятност да бъде нарушен благоприятния природозащитен статус на

местообитанията или видовете, предмет на опазване, в най-близко разположената защитена зона.

7. Не се предполага генериране на шум, емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в най-близко разположената защитена зона, включително и безпокойство на видове.

8. Не се очаква реализацията на инвестиционното предложение да доведе до кумулативно въздействие със значителен ефект върху видовете и местообитанията, вкл. птици, предмет на опазване в най-близката защитена зона, спрямо процедури и одобрени до момента планове, програми, проекти и/или инвестиционни предложения.

9. Не се очаква да бъдат засегнати обекти от културното наследство при строителството и експлоатацията на обекта.

10. Качествата и регенеративната способност на природните ресурси в района, не се очаква да бъдат засегнати, при спазване на условията и мерките, заложи в съгласувателните документи на специализираните компетентни органи.

III. Тип и характеристика на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието, естество на въздействието, трансграничен характер на въздействието; интензивност и комплексност на въздействието; вероятност за въздействието; очаквано настъпване, продължителност, честотата и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:

1. Териториалният обхват на въздействие на инвестиционното предложение ще бъде ограничен и локален, в рамките на разглежданата територия.

2. Съобразно писмо на РЗИ – Смолян с изх. № 10-4-1/06.03.2026г., така заявеното инвестиционно предложение е съгласувано, при следните констатации и заключения:

✓ В обхвата и непосредствена близост до трасето на ИП са разположени обекти, подлежащи на здравна защита, както и жилищни сгради в гр. Смолян. Проектният път минава в близост до детска градина, професионална гимназия по туризъм и строителство, общежития и открит спортен обект.

✓ Въздействията върху населението и човешкото здраве са основно в резултат от извършването на различни строителни дейности, необходими за изграждането на ИП, и съпътстващите ги емисии на прах и вредни вещества в атмосферата, шум и вибрации. Основният фактор, от който зависят естеството, вида, продължителността, обхвата и степента на въздействието е разположението на населеното място, спрямо строителните площадки. Продължителност – краткосрочно, по време на строителството, обхват – локален, обратимо. По време на експлоатацията - ИП се отнася до изграждане на път в урбанизирана среда, който ще изнесе трафика от града, не се очаква увеличение на замърсителите, генерирани от транспортния трафик, спрямо настоящите нива. От друга страна, новата пътна настилка ще доведе до намален разход на гориво на МПС, движещи се по пътя, и намален унос (вторично разпрашаване) на прахови частици от пътните настилки, което ще има положително въздействие върху количествата азотни оксиди и фини прахови частици, емитирани във въздуха. Въздействието ще е положително за жителите на кв. Устово.

✓ Шум и вибрации в жилищни, обществени сгради и урбанизирани територии - след проведено акустично обследване са определени нормативните показатели и са конкретизирани съответните мерки за ограничаване на въздействието върху обектите, подлежащи за здравна защита. За трасето е извършено проектно моделиране на нивата на шум от пътен трафик при реализация на околновръстен път на гр. Смолян и развитие на варианти за намаляване на шума под граничните норми чрез шумозащитни стени. След прилагането на описаната по-горе методология, по модела е направена оценка на шумовото натоварване върху фасадите на жилищните и административни сгради (вкл. училища и заведения за дневна детска грижа), чрез проверка на стойностите за най-близкия до фасадата рецептор в посока на проектното трасе. Изчисленията показват леко превишение на нивата на шум L_{Aeq} през деня, но

максималното превишение е 3 db – 58 db за някои от фасадите. Това минимално превишение ще бъде коригирано с поставянето на шумозащитна бариера. Като се има предвид, че всички такива панели имат минимална степен на шумопоглъщане 8 db, то чрез изграждане на едностранни бариери с буфер 30 метра преди и след сградите по протежение на трасето, нивата ще бъдат сведени под максимално -допустимите норми.

✓ В териториалния обхват на инвестиционното намерение няма водоизточници, които се ползват за питейно-битово водоснабдяване на населението. Инвестиционното предложение не попада в санитарно - охранителни зони на източници за питейно - битово водоснабдяване. Като цяло при експлоатацията на обекта не се очаква да има негативно въздействия върху хората по пътя на водите.

✓ Дейността не включва използване източници на йонизиращи и/или нейонизиращи лъчения.

✓ Дейността не включва химични фактори и биологични агенти;

✓ В близост до площадката няма налични курортни ресурси, които да бъдат засегнати.

3. Съгласно писмо на БДИБР – Пловдив с вх. № КПД-11-442-(4)/03.06.2025г. (техен изх. № ПУ-01-482-(1)/30.05.2025 г.), инвестиционното предложение няма да окаже чувствително негативно влияние върху водите в района и върху заложените цели за поддържане на тяхното добро състояние, при спазване на разпоредбите на Закона за водите и условията, посочени в становището.

4. В района на настоящото инвестиционно предложение се реализира друго инвестиционно предложение - "Строителство (инженеринг) на виадукт при км. 134+380 на път II-86 Средногорци - Рудозем, област Смолян". Местоположението му е на около 1 км от началото на път III-868 в гр. Рудозем и към момента е в процес на изпълнение, поради което не се очаква строителните дейности, свързани с изграждането на виадукта да съвпаднат времево с тези по рехабилитацията на път III-868. Следователно не се очаква да възникне кумулативно въздействие по отношение население и човешко здраве, както и върху компоненти на околната среда - земни недра, почви, води, въздух и климат, културно наследство, биологично разнообразие и ландшафт. Кумулативно въздействие може да възникне единствено по отношение на материалните активи и по-конкретно, влошаване на състоянието на пътните участъци, които ще се използват за доставяне на материалите и техниката, необходими за реализацията на двете инвестиционни предложения. Потенциалното комбинирано въздействие е с локален обхват, ниска степен и обратимо, поради което и не се очакват значителни последствия за материалните активи в случай на възникването му.

5. С изпълнението на инвестиционното предложение, обходният път на града ще бъде завършен, като по този начин ще се изведе транзитното и тежкотоварното движение от населеното място, в частност ще бъде избегнато преминаването през кв. Устово на целия товарен трафик от страната и област Пловдив, както и движението за общините Рудозем, Мадан, Златоград, Неделино и област Кърджали.

6. Реализацията на предложението не предполага трансгранично въздействие.

IV.Обществен интерес към предложението за строителство, дейности или технологии:

1. Съгласно писмо с вх. №КПД-11-442-(12)/11.03.2026г. на кмета на Община Смолян, в периода 19.02.2026г. – 06.03.2026г. е осигурен обществен достъп на информацията по Приложение №2 на интернет страницата и на информационното табло на общината. В писмото е посочено, че в резултат на осигурения обществен достъп в законоустановения срок, не са постъпвали становища/мнения/възражения и др. срещу реализацията на предложението;

2. В срока на обявяванията и към настоящия момент, в РИОСВ – Смолян не са постъпвали възражения срещу реализацията на предложението.

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:

1. Дейностите по реализация на предложението да се извършват в границите на утвърденото трасе и без да се увреждат съседни на него територии, поради изграждане на временни площадки за строителна техника и материали.

2. Да не се допуска замърсяване на повърхностните и подземни водни тела от дейностите по реализиране и експлоатация на инвестиционното предложение (ИП);

3. Да не се допуска включването на отпадъчни води с друг характер (различни от атмосферни /дъждовни) в отводнителната система, предмет на настоящото ИП.

4. Формираните от строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение отпадъци, да се третират съобразно действащото екологично законодателство.

5. При възникване на евентуални аварийни ситуации на автомобилната техника /разливи на масла или други нефтопродукти/, по време на строителството, да се осигурят налични абсорбенти /пясък, трици и др./ за предотвратяване на замърсяване на компонентите на околната среда.

6. При реализацията на инвестиционното предложение да не се допуска унищожаване и/или увреждане на съществуващата растителност (дървесна и храстова), извън определените граници на трасето и сервитута на пътя.

Настоящото решение се отнася само за конкретно заявеното предложение и в посочения му капацитет.

Настоящото решение не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда /ЗООС/ и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл.93, ал.7 от ЗООС при промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящото решение, възложителят или новият възложител трябва своевременно да уведоми РИОСВ, гр. Смолян.

При констатиране на неизпълнение на условията и мерките в решението, виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.

На основание чл.93, ал.8 от ЗООС, настоящото решение губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

Решението може да бъде обжалвано чрез РИОСВ-Смолян пред Министъра на околната среда и водите и/или пред съответния Административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административно-процесуалния кодекс.

Дата: 12.03.2026г.

ИНЖ. ЕКАТЕРИНА ГАДЖЕВА
Директор на РИОСВ-Смолян

