



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 **30.08.2016 г. Решение № СМ-011-ПР/2016г.** на Директора на РИОСВ – Смолян за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционно предложение: „Път II-86 „Асеновград-Чепеларе-Смолян-Рудозем“: участък 1 от км.125+757.46 до км.129+660 – реконструкция; участък 2 от км.129+660 до км.132+920 – рехабилитация; участък 3 от км.132+920 до км.135+530 – обходен път на гр.Рудозем по съществуващи улици и ново трасе, с възложител: Агенция „Пътна инфраструктура“, 1606 гр. София, бул. „Македония“№3 - да не се извършва ОВОС. Решението е поставено за обществен достъп на информационното табло в сградата на РИОСВ - Смолян (партер) на адрес ул. „Дичо Петров“ №16, на **30.08.2016 г.** за период от 14 дни.

Решението се намира и в отдел „Превантивна дейност“, дирекция „Контролна и превантивна дейност“. Достъпът до него е по реда на Закона за достъп до обществена информация.

(публикувано на **30.08.2016г.**)





РЕШЕНИЕ

№ СМ-011-ПР/2016г.

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. 5 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 (Наредба 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 Наредба за ОС, както и становища на БДИБР – Пловдив и РЗИ – Смолян.

РЕШИХ:

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение: „Път II-86 „Асеновград-Чепеларе-Смолян-Рудозем“: участък 1 от км.125+757.46 до км.129+660 – реконструкция; участък 2 от км.129+660 до км.132+920 – рехабилитация; участък 3 от км.132+920 до км.135+530 – обходен път на гр.Рудозем по съществуващи улици и ново трасе, 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, бул. „Македония“ №3, гр. София 1606.

Характеристика на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение предвижда основен ремонт (рехабилитация), реконструкция и ново строителство в отделни участъци от път II-86, част от Републиканската пътна мрежа, обединени в един обект, който Агенция „Пътна инфраструктура“ ще реализира със съфинансиране по Програма за трансгранично сътрудничество „ИНТЕРРЕГ Гърция – България“ 2014 – 2020 г.

Път II-86 „Асеновград-Чепеларе-Смолян-Рудозем“ в разглежданите участъци е с влошени експлоатационни и технически характеристики (стеснен габарит на места, както и елементи в план и в профил, неотговарящи на класа на пътя). Очаква се увеличаване на транспортните потоци и социалната значимост на направлението Рудозем – границата с Република Гърция, предвид планираното изграждане на ГКПП „Рудозем – Ксанти (Елидже)“ и прокарването на нов път по същото направление от гръцка страна, които ще осигурят връзка България – Гърция през Родопска планина (проходът „Елидже“), включително и за тежкотоварния транспорт.

Предвид характера на строително – монтажните работи, проектното трасе на пътя е разделено на следните участъци:

- Участък 1- от км 125+727.46 до км 129+660 - реконструкция.

Участъкът се намира на територията на област Смолян, разположен в землищата на гр. Рудозем, община Рудозем и с. Средногорци, община Мадан. Съществуващият път е в лошо състояние - има хоризонтални криви с малки радиуси, осигуряващи скорост 30-40 км/ч. Покритието е асфалтобетонено с дебелина 4-5 см; амортизирано с множество дупки, положено върху основа от каменни материали с дебелина 20-35 см. Настилката в по-голямата си част е изградена върху изкуствен насип от несортиран трошен камък или баластра. Пътят е с лошо отводняване. Окопите са затрупани. Има изградени малки съоръжения с отвори 0,50-1,00м, със затлачени и затрупани вток и отток. Скатовете са от изветрели и напукани скали, които се обрушват. За този участък е предвидена реконструкция. С цел подобряване на трасето са разработени технически и ситуационни промени в участъци от км 126+050 до км 126+250, от км 127+329 до км 127+818 и от км 128+127 до км 128+486. Проектното решение при тези ситуационни промени преминава по съществуващото трасе с уширение на съществуващия габарит наляво към реката до получаване на проектния габарит Г/10.5. Също така за съществуващите пътни съоръжения в тези участъци - при км 126+117 и км 128+340, не се налага изграждането на нови, а се предвижда само тяхното уширяване до проектния габарит. Проектното решение за участък от км 126+604.65 до км 126+742.76 е с преминаване на трасето чрез тунел, за да се запази целостта на черния път при км 126+670, осигуряващ единствен достъп до земеделски и горски имоти в местности към с. Средногорци. За осигуряване на връзка между съществуващото и проектното трасе в участъка, са оформени триклонни кръстовища при км 126+500 и км 126+800, като първото ще се използва за осигуряване на достъп до черния път на км 126+670, а второто - в случаите на необходимост от провеждане на движението по съществуващото трасе на републиканския път при затваряне на тунела.

- Участък 2 - от км 129+660 до км 132+920 – рехабилитация

Участъкът е разположен изцяло в регулационните граници на гр. Рудозем. Началото му (км 129+660) започва от началото на изпълнен бордюр, двустранно, в кв. „Койнарци“. Краят му (км 132+900) е на 62,5 м преди триклонно кръстовище за „Рудметал“ АД („Горубсо“), пред лицето на бензиностанция „Петрол“. Пътят почти през цялата си дължина преминава в населена част като частично отдясно към застрояката има тротоари в добро или лошо състояние, а отдясно към реката тротоарите са на отделни места. Пътят е с лошо отводняване. На места има ревизионни и дъждоприемни шахти почти изцяло затрупани или без капаци. Има изградени водостоци със затлачени втоци и оттоци. Скатовете са от изветрели и напукани скали, които се обрушват. Съществуващите габарити в участъка са променливи, като пътната настилка варира от 6.50 м до 9.50 м с банкети и тротоари от 1.50 – 2.00 м. Бордюрите са в сравнително добро състояние.

Предвижда се подмяна или ремонт на тротоарите, поради лошото им състояние на повечето места. Като цяло настилката е в задоволително състояние. Необходимост от усилване има само в участъка от км 129+660 – 129+770 – 4 см, а в участъка при км 129+915 – с дължина 15 м се изисква фрезозане 10 см. Настилката има много лоша равност затова се предвиждат изравнителни пластове за възстановяването ѝ. Отводняването е повърхностно и се извършва посредством берми, бетонови бордюри, улеи, водостоци и напречни отводнители. Състоянието на водостоците не е добро. Част от тях се нуждаят от почистване, има и съоръжения, които са изцяло компрометирани и се нуждаят от ремонти по крилата, челните стени, подмяна на тръби и др. В разглеждания участък има дъждоприемни шахти, нуждаещи се от почистване, и подмяна с нови както и недовършени при строителството шахти. В участъка има зидани и бетонови подпорни и укрепителни стени. Общото състояние на стените е добро. Единични стени се нуждаят от

торкретиране и укрепване на зидарията. В участъка от км 131+154.35 до км 131+179.49 след края на съществуваща подпорна стена има силно свличане и подровен откос, което изисква нова попорна стена. В участъка няма големи съоръжения. Има само един сводов водосток с отвор 6,5 м над дере при км 131+618, под насип в добро състояние.

- Участък 3 - от км 132+920 до км 135+530 – Обходен път на гр. Рудозем по съществуващи улици и ново трасе

Новото трасе е по паважната улица – след моста при км 133+052 с минаване покрай сградите на „Горубсо“, пресичане на р. Чепинска с нов кос мост и включване в път II-86 в края на основната част на застрояката на града. Трасето завършва при км 135+530. Проектното решение в участъка покрай р. Чепинска е с виадукт(естакада) с дължина 200 м, с който минаването на трасето в този участък е максимално най-сигурно, без да се подкопава ската от наносния минен стерил. Ситуационното решение за участък 3 е разработено на база заснетото съществуващо трасе за проектна скорост $V_{пр.} = 50 \text{ km/h}$ (по изключение 40 km/h). Така проектираното трасе има обща дължина 2714 м, и е разработен при следните технически характеристики: проектна скорост – 50 km/h /по изключение 40 /; минимален радиус на хоризонтална крива – 45 м /в участъка при км134+150/; ленти за движение: от 2 x 3.75 м; тротоари 2x1,5 м; банкети от 1.50 м. Целта на това проектно решение е да се реши проблемното преминаване през града чрез извеждане на автомобилните потоци от централната градска част. Всички допълнителни подобекти (банкети, тротоари, мостови съоръжения, пътни кръстовища, отводнявания на пътното тяло и др.) предвидени за реализация ведно с основното инвестиционно предложение ще бъдат изпълнявани своевременно.

Общата дължината на трите участъка е 10,250 км, от които: участък 1 – 4,296 км, участък 2 – 3,240 км и участък 3 – 2,714 км.

Така заявеното инвестиционно предложение с включените в него дейности попада в обхвата на глава шеста, т.10 буква „д“ на Приложение 2 на ЗООС и съгласно разпоредбите на чл. 93, ал.1, т.1 на 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.

Територията, в чийто граници се предвижда да се реализира инвестиционното предложение, **не попада** в границите на защитена територия по смисъла на Закона за защитените територии и в 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, включена в списъка от защитени зони, приет с Решение № 661/2007г. на Министерски съвет (ДВ, бр. 85/2007г.), отстояща на около 3,69 км.

На основание чл.40, ал.3 от Наредбата за ОС е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие на инвестиционното предложение върху защитените зони. 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 настоящето инвестиционно предложение няма вероятност да окаже отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове (включително птици), предмет на опазване в горепосочената защитена зона от мрежата на „Натура 2000“.

На основание чл. 4а от Наредбата за ОВОС е изискано становище от Басейнова дирекция източно беломорски район – Пловдив (БД ИБР), относно допустимостта на инвестиционното предложение спрямо режимите, определени в утвърдения План за управление на речните басейни в Източнобеломорски район

(ПУРБ на ИБР). Съобразено с полученото становище, приложено към настоящето писмо с изх. № КД-04-53/01.03.2016г., предложението е **допустимо** от гледна точка на ПУРБ на ИБР и постигане на целите на околната среда.

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

МОТИВИ:

I. Характеристика на предлаганото строителство, дейности и технологии: обем, производителност, мащабност, взаимовръзка и кумулиране с други предложения, ползване на природни ресурси, генерирани отпадъци, замърсяване и дискомфорт на околната среда, както и риск от инциденти:

1. Инвестиционното предложение предвижда основен ремонт (рехабилитация), реконструкция и ново строителство в отделни участъци от път II-86, част от Републиканската пътна мрежа:

- Участък 1 - от км 125+727.46 до км 129+660 предвижда реконструкция:

Пътят е проектиран с максимално използване на съществуващия път и с подобряване на съществуващата ситуация. С оглед на тези изисквания и на необходимото уширение до проектния габарит, пътя почти изцяло минава в скатен изкоп или в траншеен. На места се излиза към реката, като се предвиждат подпорни стени. Отводняването на пътното платно се осъществява повърхностно чрез надлъжните и напречните наклони, отвеждащи водите в окопи, риголи, водостоци, мостове, напречни отводнителни колектори в участъка км 126+554 - км 126+605 /начало тунел/. Предвидени са общо 43 бр. напречни отводнителни Ф 50. Те събират стичащата се по настилката вода и я отвеждат до най-близкото съоръжение. Риголата отвежда водата чрез дъждоприемни шахти и напречни отводнителни ф50 см извън пътното тяло. За провеждане на водите от деретата, пресичащи пътя, са предвидени тръбни водостоци Ф100 и Ф150 и мостове с отвори 3,4 и 5м. За този участък са предвидени следните големи съоръжения: мост над дере при км 126+117; сводов водосток при км 126+959; сводов водосток при км 127+616.67; мост над дере при км 128+340; мост над дере при км 129+404,56; мост над дере при км 129+614. Съобразно хидроложкото оразмеряване са решени общо 11 бр. водостоци Ф100, 1 бр Ф150 като съществуващите с отвори, по-малки от Ф80, са заменени с минимум Ф100. Предвидени са общо 9 бр. подпорни стени: бетонови – 6 бр. и стоманобетонови -3 бр. В целия участък в близост до пътя има голям стоманен водопровод Ф530, осигуряващ водоподаването към Мадан и Рудозем. Реконструкцията му се предвижда да се изпълни посредством ПЕВП тръби DN500 PN10 PE 100 и стоманени обсадни тръби в следните участъци: от км 126+720 до км 126+760; при км 127+918; при км 128+515 до км 128+572; при км 128+641 и км 129+452. В този участък пътят се пресича от въздушни електропроводни линии - 20kV – при км 125 +761, км 126+401, км 127+259, км 128+015, км 128+369, км 128+454, от км 128+460 до км 128+500, км 128+497, км 128+602, км 128+838, км 128+902, км 129+109. Същите имат необходимия светъл габарит и за тях не се предвижда реконструкция. Предвижда се укрепването на кабел 0.4 kV - при км 129+700. С представеното проектно решение са предвижда реконструкция на съществуващата кабелна мрежа в банкета на пътя по цялата дължина на пътя. Само в участъка, в който се предвижда тунелно решение от около км 126+520 до км 126+770, кабелната мрежа остава по съществуващия път. Предвижда се тръбна мрежа от тръби 3 Ф 110 с шахти ШКСП1 през 150 м вдясно към ската в бермата след риголата за бъдещи нужди.

- Участък 2 - от км 129+660 до км 132+920 – рехабилитация:

Трасето е решено с максимално използване на съществуващата настилка и изграденото вече пътно тяло. Оста на проектирания участък се води в средата на пътя, като е решена с максимално запазване на съществуващата ос. Проектната ос

е решена с минимални отклонения в оста и ръбовете на настилката. Предвид установената много добра носимоспособност на настилката, не е необходимо усилване, а само повишаване на равността, с 4 см износващ пласт и около 5 – 6 см профилиращ биндер. Във връзка с отваряне на ГКПП „Рудозем - Ксанти“ и предвиждане нарастване на прогнозното натоварване по пътя се предвиждат асфалтови пластове с дебелина 8 - 12 см, осигуряваща необходимата равност. Типът напречен профил е решен при минимален габарит 7.00-8,00/10.00 м. В участъка на преминаване през кварталите е запазен съществуващия габарит, като се запазва ширината на съществуващите тротоари, за които се предвижда ремонт или подмяна с нови. За осигуряване на оптимално отводняване на настилката се предвижда почистване на съществуващите окопи и оформянето на нови, на местата, където липсват. Не се предвижда изграждане на нова колекторна система. Тръбните водостоци при км 131+185 и при км 132+472,62 са с диаметър Ф80, затова ще бъдат подменени с нови Ф100. За съществуващите подпорни стени се предвижда надзигдане или подмяна на шапките им до новото проектно ниво. За съществуващите стени от зидария се предвижда торкретиране и укрепване на зидарията. В участъка от км 131+154.35 до км 131+179.49 се предвижда нова подпорна стена като удължение на съществуващата с дължина около 25 м. Предвидено е ремонтване и възстановяване на тротоари, банкети и откоси. В участък 2 има само едно голямо съоръжение - *мост над дере при км 131+618*, стоманобетонен сглобяем свод със светъл отвор 6.50 м. За това съоръжение се предвижда рехабилитация. В този участък пътя се пресича от:

- **Въздушни електропроводни линии - 20kV** - при км км 129+776, км 129+940, км 130+348, км 131+109, км 132+618, км 132+786. Те имат необходимия светъл габарит над пътя 7,6 м и за тях реконструкция не е необходима.

- **Въздушни мрежи 0.4kV** – от км 130+800 до км 131+080 и от км 132+000 до км 132+200 – не е необходимо да се реконструират.

- **Кабели 0.4kV** - при км 129+700 - предвижда се укрепването му при преминаване под пътя.

За комуникационните кабели и водопроводи и канализация не се налага реконструкция.

- Участък 3 - от км 132+920 до км 135+530 – Обходен път на гр. Рудозем по съществуващи улици и ново трасе

Нивелетата на пътя е съобразена с теренната линия на съществуващия път. Настилката ще бъде изпълнена със следната конструкция: асфалтобетон плътен – тип В1 с набити фракции – 4 см; асфалтобетон непътен – 4 см; битумизиран трошен камък – 12 см; несортиран тр.камък – 36 см; насип от почви от групи А-1 или А-2-4 и А-2-5 - материал за зона „А”–50 см. В участъка с паважна настилка се предвижда нейното премахване /вкл. пътната основа/ и изпълнението на новата конструкция. За осигуряване на оптимално отводняване на настилката са предвидени: напречни отводнители Ф50 и водостоци; дренаж с тръба Ф20; колекторни системи за дъждовни води, подпорни и укрепителни стени (13 бр.).

В разглеждания участък, пътят се пресича от магистрален водопровод ф530 стомана за гр. Мадан при км 133+003. За реконструкцията на този водопровод е разработен проект, с който се предвижда преминаването му върху конструкцията на моста, но върху предвиденото специално за тази цел уширение на устоите. Всички въздушни електропроводни линии - 20kV при мястото на пресичане с пътя имат необходимия габарит от 7.60 м и няма да бъдат засегнати. В участъка от км 134+690 до км 134+842 се засяга въздушна линия 0.4 KV захранваща битови потребители. Засягат се 6 бр стоманобетонени стълбове, които попадат в пътното платно и се изместват с нови центрофугални стълбове в тротоарната част. Разработеният проект е съгласуван от ЕВН България Електроразпределение КЕЦ – Смолян с писмо изх.№16817806/ 05.02.2016. В участъка от км 134+660 до км 134+690 се засяга кабелна линия 0.4 KV захранваща съществуваща въздушна линия 0.4 KV. Разработеният проект е съгласуван от ЕВН България Електроразпределение КЕЦ –

Смолян с писмо изх.№ 16817806/05.02.2016. В участъка от км 133+530 до км 133+584 и от км134+680 до км134+864 кабелните линии 20 kV се засяга и изместват по ново трасе. ВЕЛ линията пресича пътното платно при км 133+821. Проектът е съгласуван от ЕВН България Електроразпределение КЕЦ – Смолян с писмо изх.№ 16817806/05.02.2016. В участъка на пътя се предвиждат общо 3 бр. големи съоръжения: мост над р Арда при км 133+051,48; мост над река Чепинска при км 134+621; виадукт(естакада) от км 134+280 до км 134+480.

2. За изграждането на пътното платно и всички съпътстващи съоръжения ще бъдат използвани предимно готови строителни материали и елементи - асфалтобетон, конструктивни стоманени и стоманобетонени елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителството, включват земни маси за изграждане на насипите и трошен камък. Всички други строителни материали ще се доставят в готов вид от фирмата изпълнител. Трошен камък и инертни материали ще се доставят от съществуващи кариери и площадки за добив.

3. При извършване на строителните работи ще се генерират еднократно строителни, битови и опасни отпадъци. С цел недопускане на замърсяване по време на строителството, ще бъде създадена организация за своевременното събиране на формираните битови отпадъци и опаковки от материали. На работниците ще бъдат раздадени найлонови чували, които ежедневно ще се изхвърлят в съдовете за временно съхранение на битови отпадъци на най-близко разположената специализирана площадка. За управление на дейностите със строителните отпадъци ще се изготви „План за управление на строителните отпадъци”. По време на експлоатацията ще бъдат генерирани отпадъци главно при поддръжката на пътя и пътните съоръжения и извършването на ремонтни работи, дейността на обслужващите зони, крайпътните обслужващи комплекси и опорните пунктове за обслужване. Те са аналогични по вид на отпадъците при строителството на пътя, но количеството им ще бъде многократно по-малко.

4. Разгледани са и други алтернативи за реализацията на проектното предложение. Те касаят участък 1 и участък 3, но са оценени като нецелесъобразни от екологична, техническа и експлоатационна гледна точка.

5. За настоящото инвестиционно предложение са предложени следните мерки, целящи намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда по време на строителството и експлоатацията:

- Строителните работи в жилищните зони и в близост до тях да се извършват само през светлата част на деня;

- Изграждане на шумозащитно съоръжение от страната на застрояването приблизително от км 134,270 до км 134,680;

- Транспортната схема за движение на автомобилите и строителната механизация да се съгласува с общинската администрация;

- Хумусът да се из земе и депонира на определено място преди започването на строителството. След завършване на строителството да се използва за рекултивации на нарушени терени;

- Да не се допусне нарушаване на терени извън сервитута на пътните участъци и на реконструирани комуникации;

- С оглед намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове на горивата, и намаляване нивата на шума от използвани автомобили и строителна механизация е необходимо те да се поддържат технически изправни, да се спазва технологичния режим на работа на различните пътнo-транспортни машини, да не се допуска работата на празен ход;

- Да не се допуска ремонт на строителна и транспортна техника, подмяна на масла и зареждане с гориво на строителната площадка, а само в базите на строителните фирми, изпълняващи строителството.

- Третирането на отпадъците да се извършва съобразно изготвения „План за управление на строителните отпадъци” по чл. 4 ал. 1 от Наредба за управление на

строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали(ДВ, бр. 89/13.11.2012г.).

- Отпадъците да се събират разделно на определените за това места. Да не се допуска замърсяването на околните терени с тях. Образованите отпадъци от обекта да се предават само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 12 от ЗУО за съответната дейност и площадка за отпадъци със съответния код, съгласно Наредбата за класификация на отпадъците.

6. Самото реализиране на инвестиционното предложение е свързано с изграждане на нова и промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

7. Дискомфорт от прахово и шумово замърсяване може да се получи за периода на строителните работи. Това замърсяване ще бъде локално в обхвата на строителните площадки и само за периода на строителство.

8. По време на експлоатацията се очаква замърсяване на околната среда от трафика по пътя, което ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите, както и в шумово натоварване. Очаква се тези въздействия да бъдат по-малки, предвид по-добрите експлоатационни качества на пътя;

9. С реализацията на предложението не съществува риск от инциденти при стриктното спазване на технологичната дисциплина и изискванията на безопасност на труда. На всички опасни места по пътя са предвидени предпазни еластични огради.

II. Местоположение в това число чувствителност на средата, съществуващото ползване на земята, относително наличие на подходящи територии, качеството и регенеративната способност на природните ресурси в района:

1. Предложението ще се реализира в три участъка, разположени на територията на област Смолян, както следва:

- Участък 1 се намира в землищата на гр. Рудозем, община Рудозем и с. Средногорци, община Мадан. Началото му е при км 125+727.46 - край на регулационните граници на с. Средногорци, до където е изпълнена рехабилитация на пътя в периода 2008 - 2011 г. Краят на участъка е при км 129+660. С предвидените ситуационни изменения по настоящото ИП в участъците от км 126+050 до км 126+250, км 127+329 до км 127+818 и от км 128+127 до км 128+486, при които се налага уширение в ляво към реката, и поради необходимостта от предпазни окопи над изкопните откоси се налага корекция в процедирания парцеларен план. Изготвен е нов ПУП, с нови парцеларни планове. В т. II.6 и в приложените регистри на засегнатите имоти са посочени площите на всички новозасегнати терени. Прилежащите земи от поземления фонд са в землищата на гр. Рудозем и с. Средногорци, а от горският фонд - към Държавни лесничейства с. Смилян и гр. Златоград.

- Участък 2 е разположен изцяло в регулационните граници на гр. Рудозем. Началото му (км 129+660) е от началото на изпълнен бордюру в кв. „Койнарци“. Краят му (км 132+920) е на 62,5 м преди триклонно кръстовище за „Рудметал“ АД („Горубсо“), пред лицето на бензиностанция „Петрол“.Трасето преминава през регулацията на гр. Рудозем от кв. Койнарци до централната градска част. Теренът е хълмист до почти равнинен, поради факта, че трасето се движи успоредно на речното корито на р. Арда. Всички дейности в участък 2 ще бъдат в обхвата на съществуващия път и отчуждителни процедури няма да се извършват.

- Участък 3 - от км 132+920 до км 135+530 – Обходен път на гр. Рудозем по съществуващи улици и ново трасе. Проученото ново трасе като обходен път на града е по крайна паважна улица извън централната градска част, през свободните терени на ликвидираното предприятие „Горубсо“. Продължава по пътя покрай сградата на „Рудметал“ АД и складовете за строителни материали на „СЕПАЛ“ ООД

и се включва в съществуващият път II-86 при км 134+700. Оттам до края на участъка трасето е реконструкция съобразно действащата регулация. Новото трасе е по паважната улица – след моста при км 133+052 с минаване покрай сградите на „Горубсо”, пресичане на р. Чепинска с нов кос мост и включване в път II-86 в края на основната част на застрояката на града. Трасето завършва при км 135+530. Въз основа на действащият регулационен план е разработен подробен устройствен план – план за изменение на регулацията за новопроектираното трасе на пътя преминаващ през регулацията на града. Предвижда се обособяване на нови УПИ, нова улица и новопроектирани осови точки – 55 бр. Изготвени са: кадастрален регистър на недвижимите имоти по кадастралната карта на гр. Рудозем; регистър на засегнатите имоти; списък с новите площи на УПИ, след изменение на ПУП-ПР; координатен регистър на чупките на урегулираните поземлени имоти.

2. Общата площ засегната от реализацията на ИП е 121,42 дка и включва: населени места (урбанизирана територия) – 27,187 дка; земеделски земи - 10 дка; територии на транспорта – 74,706 дка; води и водни площи – 4,301 дка; горска територия - 5,486 дка. Реконструкцията, рехабилитацията и новото строителство няма да окаже въздействие върху ползването на прилежащите земи.

3. Съгласно писмо изх. № КД-04-53/01.03.2016г. на БД ИБР-Пловдив, част от дейностите в инвестиционното предложение подлежат на разрешителен режим съгласно Закона за водите. Степента на въздействие от реализацията на предложението върху водите и водните екосистеми е преценена като незначителна, имайки предвид че основните дейности представляват реконструкция и рехабилитация на съществуващ път.

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

5. Качествата и регенеративната способност на природните ресурси в района няма да бъдат засегнати от реализацията на предложението, при стриктно спазване на мерките за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда.

III. Способността за асимилация на екосистемата в естествената околна среда:

1. 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 BG00001030 „Родопи Западни“.

2. Предвид местоположението на предложението и отчитайки, че основно ще се извършват дейности свързани с реконструкция и рехабилитация на пътно трасе, няма вероятност реализацията на инвестиционното предложение да доведе до значителна по степен фрагментация на местообитания на видове и прекъсване на биокоридорни връзки, с което да се наруши кохерентността на мрежата Natura 2000. Няма вероятност да бъде нарушен благоприятния природозащитен статус на местообитанията или видовете, предмет на опазване в близко разположената защитена зона.

3. Предвид характера на терена и неговата антропогенна повлияност, няма вероятност от увреждане на ключови елементи в най-близко разположените защитените зони и прекъсване на биокоридорни връзки на видовете, предмет на опазване в тях;

4. Не се предполага генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

5. 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 одобрени до момента планове, програми, проекти и/или инвестиционни предложения.

IV. Характеристика на потенциалните въздействия-териториален обхват, засегнато население, включително трансгранични въздействия, същност, големина, комплексност, вероятност, продължителност, честота и обратимост:

1. Териториалният обхват на въздействието в резултат на реализацията на инвестиционното предложение е ограничен и локален в рамките на разглежданата територия.

2. Съгласно писмо с изх.№2233/18.08.2016г. на РЗИ – Смолян, при спазване на всички законно установени мерки за предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно компенсирание на неблагоприятните последствия от осъществяване на инвестиционното предложение върху здравно-хигиенните аспекти на околната среда, населението и човешкото здраве, за реализацията на предложението не е необходимо извършване на оценка на въздействие върху околната среда.

3. Предвид естеството и характерът на дейностите, въздействията могат да се определят като локални, краткотрайни, временни и обратими за периода на строителство.

4. По време на експлоатацията се очаква замърсяване на околната среда от трафика по пътя, което ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите, както и в шумово натоварване. Очаква се тези въздействия да бъдат по-малки, предвид по-добрите експлоатационни качества на пътя;

5. При спазване на изискванията на екологичното законодателство и заложените мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда не се очаква значително и дълготрайно неблагоприятно въздействие върху компонентите и факторите на околната среда.

6. Реализацията на предложението не предполага трансгранично въздействие.

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

1. Съгласно писмо с вх. № КПД-14-58-(9)/25.08.2016г. на Община Мадан е осигурен обществен достъп до информацията по приложение №2 от Наредбата по ОВОС в сградата и на официалната интернет страница на общината за периода 09.08.2016 г.- 22.08.2016г. В резултат от осигурения 14 дневен обществен достъп не са постъпили становища, мнения и възражения относно реализацията на инвестиционното предложение.

2. Съгласно писмо с вх. № КПД-14-58-(11)/26.08.2016г. на Община Мадан е осигурен обществен достъп до информацията по приложение №2 от Наредбата по ОВОС в сградата и на официалната интернет страница на общината в периода 09.08.2016 г.- 22.08.2016г. В резултат от осигурения 14 дневен обществен достъп не са постъпили становища, мнения и възражения относно реализацията на инвестиционното предложение.

3. Съгласно писмо с вх. № КПД-14-58-(10)/25.08.2016г. е осигурен обществен достъп до информацията по приложение №2 от Наредбата по ОВОС на официалната интернет страница на възложителя в периода 05.08.2016 г.- 20.08.2016г. В резултат от осигурения 14 дневен обществен достъп не са постъпили становища, мнения и възражения относно реализацията на инвестиционното предложение.

4. В срока на обявяването и към настоящия момент в РИОСВ – Смолян не са постъпвали възражения срещу реализацията на предложението.

С цел предотвратяване, намаляване и възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите отрицателни въздействия върху околната среда, при реализацията на дейностите, заложен в настоящото инвестиционно предложение, да се спазват следните

УСЛОВИЯ:

1. Преди започване на строителните дейности да се съгласува със съответната общинска администрация транспортната схема на движение на транспортните машини за пренос на строителни материали и извозване на строителни отпадъци. В участъците на населените места строителните работи да се извършват само в светлата част на деня:

2. 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.

3. Да се реализира акустичен проект, като се изгради шумозащитно съоръжение (приблизително от км 134,270 до км 134,680) с необходимите параметри за ефективна шумозащита, с цел намаляване на шума и вредните въздействия по време на експлоатацията.

4. Да не се допуска замърсяване на повърхностното и подземно водно тяло от дейностите по реализация и експлоатация на инвестиционното предложение.

5. Да се проведат процедурите по издаване на разрешително за ползване на повърхностен воден обект.

6. Да не се допуска замърсяване с битови и строителни отпадъци на съседни площи, както и повреждане и унищожаване на съществуващата в съседни терени тревиста, дървесна и храстова растителност.

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

8. Да се поставят контейнери за битови отпадъци на отбивките на пътя.

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


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 подзаконови нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл.93, ал.6 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.

На основание чл.93, ал.7 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 или пред Административен съд - гр.Смолян в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административно-процесуалния кодекс.

Дата:30.08.2016г.


инж. Екатерина Гаджева
Директор на РИОСВ-Смолян

