



## ИНФОРМАЦИЯ

**По Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда**

За Инвестиционно предложение: **ИЗРАБОТВАНЕ НА ИДЕЕН И ТЕХНИЧЕСКИ ПРОЕКТ С ИЗВЪРШВАНЕ НА ПЪЛНИ ИНЖЕНЕРНО-ГЕОЛОЖКИ ПРОУЧВАНИЯ И ПУП-ПАРЦЕЛАРЕН ПЛАН ЗА ЗАПАДЕН ОБХОД НА ГРАД СЕВЛИЕВО**



Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС

I. Информация за контакт с възложителя:

1. Име, постоянен адрес, търговско наименование и седалище.
2. Пълен пощенски адрес.
3. Телефон, факс и e-mail.
4. Лице за контакти.

II. Резюме на инвестиционното предложение:

1. Характеристики на инвестиционното предложение:

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

Инвестиционното предложение е за изграждане на западен обходен път на гр. Севлиево. Целта е да се пренасочи тежкотоварният трафик извън урбанизираните територии, да се облекчи трафика на автомобили през града и да се подобри качеството на въздуха. Ще се създаде удобна и безопасна връзка между град Севлиево и град Габрово.

Понастоящем, транспортният трафик отклоняващ се от републикански път I-4 /E772/ „Коритна — Български извор — Микре - о.п. Севлиево — Велико Търново — о.п. Омуртаг — о.п. Търговище - /о.п. Разград - о.п. Шумен/” , преминава през чертите на урбанизираната територия на града и създава предпоставка за възникване на опасност от ПТП, задръстване по цялото си направление и влошаване на качеството на атмосферния въздух. С планираното изграждане на тунел под връх Шипка, очакванията са, че в следващите години броят на преминаващите автомобили и камиони през Севлиево ще се увеличи.

Обходният път на град Севлиево ще допринесе за осигуряване на по-добра достъпност и свързаност между градовете и ще бъде най-пряката транспортна връзка между Северозападна България и автомагистралите „Тракия“ и „Марица“ след изграждането на тунела.



Реализирането на западен обходен път на град Севлиево ще даде възможност за развитие и разширение на града. ОУП на община Севлиево, одобрен с Решение № 086 от 02.05.2017 г. от Протокол №4 на Общински Съвет - Севлиево също предвижда изграждане на западен обходен път на града.

През 2021 г. Агенция "Пътна инфраструктура" (АПИ) одобри изготвеното от Община Севлиево задание за "Изработване на идеен и технически проект с извършване на пълни инженерно-геоложки проучвания и ПУП-Парцеларен план за Западен обходен път на град Севлиево". След което, общината подготви и обяви процедура за избор на проектант за изготвяне на проекта.

Съгласно вече подписания договор, проектите се разработват на три етапа. Първият е идеен проект в два варианта за преминаване на обходния път, които подлежат на публично обсъждане, след което се извършват необходимите процедури по Закона за опазване на околната среда и едва тогава ще се приеме във фаза "Идеен проект". Третият междинен етап е разработване и допълване на проекта във фаза "Технически проект". Следват отчуждителни процедури, издаване на разрешение за строеж и други дейности по споразумението с АПИ.

Предложените два варианта на обходния маршрут с пътища от Републиканска пътна мрежа могат да се реализират с различен тип кръстовище на едно или две нива. Във вариантите са предложени конкретен тип кръстовища, за които ще се вземе решение след получаване на данни за съществуващите и перспективните транспортни натоварвания, становище от страна на Възложителя, АПИ и се вземат предвид нормите за проектиране на пътища.

**Вариант 1.** Началото на разглеждания вариант е РП II-44 на 350 m от съществуващия пътен възел м/у РП I-4 и РП II-44 в посока Севлиево. Краят на проектната разработка е РП II-44 на 650 m след табелата за изход Севлиево в посока Габрово. Общата дължина на вариантната разработка е 6014 m. Избраният габарит на трасето е Г10.5, включващ две ленти за движение с широчина 3.75 m и банкети по 1.5 m. Ситуационно оста е проектирана с елементи за проектна скорост 80 km/h, като е обследвана възможността и в надлъжно отношение да се реализира 80 km/h.

Проектът на трасето включва два пътни възела на едно ниво (кръгови кръстовища) и един на две нива. Първият пътен възел (кръгово кръстовище) е на



обходния път с РП II-44 преди гр.Севлиево, вторият пътен възел е на две нива тип „Полудетелина“ с РП III-404 и третият пътен възел (кръгово кръстовище) е с РП II-44 след гр. Севлиево в посока Габрово. Кръстовищата за включване и отливане от републиканския път III-404 към обходния маршрут са кръгови и са реализирани с шлюзови ленти и отделяне на транспортните потоци по обходния маршрут и другите пътища с физически острови. Това решение е взето след оглед на място и е установено, че тежкотоварните камиони, бусове и леки автомобили се движат с превишена скорост съгласно въведената организация на движението.

За проектирането на ситуацията са използвани четири хоризонтални криви. Спазена е нормата за минимален радиус на хоризонтална крива при  $V_{пр}=80 \text{ km/h}$ ., а именно  $R \geq 250 \text{ m}$ . Използваните радиуси, в последователност растяща по километража, са  $R1=500 \text{ m}$ ,  $R2=800 \text{ m}$ ,  $R3=500 \text{ m}$ ,  $R4=500 \text{ m}$ .

По проектното трасе са предвидени аварийни площадки за спиране с дължина 57 m през 500 m.

За проектирането на пътните връзки при пътен възел на две нива тип „Полудетелина“ над път III-404 е използвана  $V_{пр}=30 \text{ km/h}$  и са спазени хоризонталните елементи съгласно Наредба №РД-02-20-2 за проектиране на пътища. Минималният радиус на хоризонталната крива е 30 m. Радиусите на хоризонталните криви използвани за връзките, в последователност по растящия километраж на директното трасе са  $R1=37.50 \text{ m}$ ,  $R2=34.00 \text{ m}$ ,  $R3=32.00 \text{ m}$ ,  $R4=30.00 \text{ m}$ ,  $R5=35.50 \text{ m}$ ,  $R6=35.50 \text{ m}$ .

**Вариант 2.** Началото на разглеждания вариант е РП I-4 при кръстовището на републиканския път с общинския път за с. Ряховци. Краят на проектната разработка е РП II-44 на 650 m след табелата за изход Севлиево в посока Габрово. Общата дължина на вариантната разработка е 8653 m.

Избраният габарит на трасето е Г10.5, включващ две ленти за движение с ширина 3.75m и банкети по 1.5 m. Ситуационно оста е проектирана с елементи за проектна скорост 80 km/h, като е обследвана възможността и в надлъжно отношение да се реализира 80 km/h.

Проектът на трасето включва два пътни възела на две нива и един на едно.



Първият възел е тип „Тромпет“ на обходния път с РП I-4 при кръстовището за с. Ряховци, вторият е полудетелина с реализирането на кръгови кръстовища с РП III-404, както при вариант 1 и третият е с РП II-44 след гр. Севлиево в посока Габрово – кръгово кръстовище, както при вариант 1.

За реализирането на пътния възел „Тромпет“ при път I-4 е необходимо да се измести съществуващия общински път. Новата пътна връзка на общинския път с обходния маршрут ще се реализира между о.т.42 и о.т. 43, чрез Т-образно кръстовище идентично със съществуващото при път I-4.

ЗКМ 0+000.00 от проектното трасе съвпада с КМ 78+407.60 от път I-4 от РПМ.

За проектирането на ситуацията на директното трасе са използвани девет хоризонтални криви. Спазена е нормата за минимален радиус на хоризонтална крива при  $V_{пр}=80$  km/h, а именно  $R \geq 250$  m. Първите две криви от директното трасе са в пътна връзка „4“ с проектна скорост  $V_{пр}=40$  km/h и техните радиуси са  $R_1=125$  m и  $R_2=70$  m, като  $R_{min}=45$  m за тази проектна скорост. Третата проектна хоризонтална крива е с радиус  $R_3=200$  m, като за нея се иска изключение от нормите, за да може проектната скорост преди връзката да се намали и да се получи постепенно намаляне преди влизане в пътната връзка тип „Тромпет“. Другите хоризонтални криви са със следните радиуси:  $R_4=500$  m,  $R_5=800$  m,  $R_6=5000$  m,  $R_7=800$  m,  $R_8=500$  m и  $R_9=500$  m.

По проектното трасе са предвидени аварийни площадки за спиране с дължина 57 m през 500 m.

### **Пътен възел тип „Тромпет“**

При пътния възел тип „Тромпет“ има четири връзки. Всяка от тях е проектирана за проектна скорост  $V_{пр}=40$  km/h, като са спазени нормите от Наредба №РД-02-20-2 за проектиране на пътища за проектните елементи. При всяка от връзките е изпълнен допълнителен шлюз, който служи за отделяне на пътните потоци.

„Връзка 1“ започва от КМ 77+829,95 на РП I-4 и продължава по посока на растящия километраж. Проектирана е с една хоризонтална крива с радиус  $R_1=60$  m. Общата и дължина е 527 m.



„Връзка 2“ започва от КМ 77+662,30 на РП I-4 и продължава по посока на растящия километраж. Проектирана е с две хоризонтални криви с радиуси  $R_1=125$  m и  $R_2=203.75$  m.

„Връзка 3“ започва от КМ 78+533,45 на РП I-4 и е по посока обратна на растящия километраж. Проектирана е с две хоризонтални криви с радиуси  $R_1=180$  m и  $R_2=196,75$  m.

„Връзка 4“ е началото на директното трасе и започва от КМ 78+407,60 на РП I-4.

### **Пътен възел тип „Полудетелина“**

За проектирането на пътните връзки при пътен възел на две нива тип „Полудетелина“ над път III-404 е използвана  $V_{пр}=30$  km/h и са спазени хоризонталните елементи съгласно Наредба №РД-02-20-2 за проектиране на пътища. Минималният радиус на хоризонталната крива е 30 m. Радиусите на хоризонталните криви използвани за връзките, в последователност по растящия километраж на директното трасе са  $R_1=37.50$  m,  $R_2=34.00$  m,  $R_3=32.00$  m,  $R_4=30.00$  m,  $R_5=35.50$  m,  $R_6=35.50$  m.

### **Конструкция на пътната настилка**

Оразмеряването на пътната настилка е направено за категория на движение – много тежко, максимално осово натоварване 11.5 t/ос, като необходимият модул  $E_n=250$  МПа.

Оразмерената конструкция на асфалтобетонната настилка е с обща дебелина 56 cm.

пътен асфалтобетон тип А (E-1200MPa) с ПмБ 45/80-65	- 4 cm;
неплътен асфалтобетон 0/20 биндер (E-1000MPa)	- 6 cm;
битумизиран трошен камък А <sub>0</sub> (E-800MPa)	- 8 cm;
трошен камък 0-63 (E-350MPa)	- 38 cm;
зона А почви „А-2-4 и А-2-5“	- 50 cm

### **За изпълнение е предпочетен Вариант 1.**

Основната разлика между двата варианта е в общата им дължина, поради различните начални точки на отклонение на трафика от основното направление. При



Вариант 1 трасето започва приблизително 500 метра след пътния възел междупът I-4 и II-44, докато при Вариант 2 това се случва чрез изграждане на нов пътен възел на път I-4 при отбивката за село Ряховците.

Изборът на Вариант 1 е продиктуван от значително по-малките площи за изграждане на новопроектирания път, приблизително 225 декара по Вариант 1 и респективно 309 декара по Вариант 2. По-късото трасе на Вариант 1 от 6,5 километра срещу 8,6 километра за другия вариант обуславят както по-ниски разходи за изграждане и поддръжка, така и значителна редукция в необходимите строителни материали и време за изграждане.

Вариант 1 е по-щадящ и по отношение на околната среда, тъй като по време на строителството ще засегне по-малко площи, ще има по-кратък период за изграждането на отсечката и съответно по-малко въздействие, свързано с генериране на шум и замърсяване на атмосферния въздух. Вариантът е по-щадящ и по отношение на почвите, поради по-малкия обем на изкопните работи. Вариантът е щадящ и по отношение на засегнатите местообитания, тъй като трасето преминава основно през ниви, докато при втория вариант се засягат и пасища и ливади.

Основните процеси по изграждане включват: Подготовка на терена и почистване от растителност. Отнемане и депониране на хумусния пласт. Изпълнение на земни работи, в това число изкопи и насипи, включително уплътняването им. Изпълнение на стоманобетонни конструкции, включително мостове, водостоци подпорни стени и други. Полагане на канавки и други отводнителни съоръжения. Полагане на инертни материали за подосновни пластове. Изпълнение на трайна настилка от асфалтобетон. Изпълнение на пътни принадлежности в това число: Ограничителни системи за пътища /мантинели/, вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка.

Общата използвана площ за избрания вариант е в размер на 225 декара. За изграждане на новия пътен участък ще бъдат използвана съществуващата пътна мрежа за доставка на материали и механизация. Максималната дълбочина на изкопните работи в обхвата на трасето е около 11 метра, реализирана в участък с дължина около 250 метра. В по-голямата част от дължината на трасето е проектирана в нисък насип от порядъка на 1.0 – 1.50 метра, докато средния изкоп варира в граници до 3 метра.



В проекта не се предвижда използване на взривни вещества.

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

ОУП на община Севлиево, одобрен с Решение № 086 от 02.05.2017 г. от Протокол №4 на Общински Съвет - Севлиево предвижда изграждане на западен обходен път на града.

Няма информация за други инвестиционни предложения.

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

*По време на строителството* ще се използват стандартни за целта ресурси като пясък, чакъл, трошен камък, земни маси за насипите и вода за приготвяне на бетонови смеси. Строителните материали за изграждане на обекта ще бъдат закупени от лицензирани кариери за добив на инертни материали. Проектът е разработен така, че земните маси необходими за изграждане на насипите ще бъдат добити от изкопите по трасето. Необходимите количества бетон за изграждане на стоманобетонни съоръжения ще бъдат доставени от най-близкия бетонов възел в гр. Севлиево. Асфалтови смеси и подосновни пластове ще бъдат доставяни от най-близката асфалтова база за района.

*По време на експлоатацията* на обекта няма необходимост от използване на природни ресурси.

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

*По време на строителството* се очаква да се генерират следните строителни отпадъци: 17 01 01 - бетон; 17 04 05 - желязо и стомана; 17 05 06 - изкопани земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05, както и битови отпадъци 20 03 01. Количествата на строителните отпадъци ще бъдат посочени от проектанта в Плана за управление на строителните отпадъци. В съответствие със ЗУО и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни





материали, Възложителят е длъжен да разработи **План за управление на строителните отпадъци**. Възложителят трябва да определи лице, което да следи за изпълнението на плана за съответния строеж и да възложи задължения към участниците в строително-инвестиционния процес за спазване на изискванията за изпълнение на целите за рециклиране и оползотворяване на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали и/или оползотворяване на строителните отпадъци в обратни насипи. На самия терен, за такива цели са подходящи отпадъци с код 17 05 06.

Извозването на отпадъците ще се възложи на фирма, притежаваща разрешително за транспортиране на посочените кодове отпадъци или Комплексно разрешително.

Количествата на битовите отпадъци ще са незначителни, тъй като по време на строителството на дадена отсечка ще работят до 10 човека. Препоръчително е генерираните битови отпадъци да се събират от всеки човек и да се изхвърлят на обозначените за това места в най-близкото и удобно населено място. Не се предвижда събиране на битови отпадъци на обекта по време на строителството.

Предвижда се обслужването на строителната механизация да се извършва извън територията на трасето, в строителната база на Изпълнителя на основното строителство, което не предполага образуване на опасни отпадъци.

Ще се генерират битово-фекални и дъждовни отпадъчни води в периода на строителство. За строителите се предвиждат химически тоалетни като предпазна мярка от замърсяване с битово-фекални води и осигуряване на комфорт за работниците. Дъждовните води ще се оттичат така, както и преди стартиране на инвестиционното предложение.

*В етапа на експлоатация не се очаква генериране на отпадъци.*

При ремонтни дейности, управлението на отпадъците ще е аналогично на това в етапа на строителство.

Дъждовните води ще се събират в канавки около пътя, за да се намалят рисковите ситуации и да не се допусне замърсяване със суспендирани вещества.

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



При реализиране на инвестиционното предложение емисии на вредни вещества в атмосферия въздух ще има на всички етапи – строителство и експлоатация.

При строителството ще се използват строителни машини (багери, булдозери, камиони, валяци и др.), които работят с дизелово гориво. На настоящия етап няма конкретен разчет за количеството на дизеловото гориво, което ще се използва по време на строителството. В таблица 1 са представени очакваните количества на емитираните замърсители при изгаряне на 1 тон дизелово гориво (Методиката за определяне на емисиите на вредни вещества по балансови методи, МОСВ, 2013 (CORINAIR)).

**Таблица 1. Емитирани замърсители по време на строителството от ДВГ**

CO <sub>x</sub>	NO <sub>x</sub>	NM <sub>VO</sub> C	СН <sub>x</sub>	СО	NH <sub>3</sub>	NO	PM
<i>kg/t гориво</i>							
3188	48.8	7.08	0.17	15.8	0.007	1.30	5.73
<b>Калций</b>	<b>Мед</b>	<b>Хром</b>	<b>Никел</b>	<b>Селен</b>	<b>Цинк</b>	<b>ПАВ</b>	
<i>µg/t гориво</i>							
0.01	1.7	0.05	0.07	0.01	1	3.32	

Асфалтирането на пътното платно е свързано още с емисии на летливи органични съединения (НМЛОС – 16 g/t асфалт), общ прах (14 kg/t), ФПЧ<sub>10</sub> (3 kg/t), ФПЧ<sub>2,5</sub> (0.4 kg/t). (Методиката за определяне на емисиите на вредни вещества по балансови методи, МОСВ, 2013 (CORINAIR)).

По време на експлоатацията на западния обходен път ще има газОВО-прахови емисии, които ще зависят от вида на преминаващите моторни превозни средства, горивото и трафика. Количеството на очакваните емисии на километър пробег на преминаващите моторни превозни средства са представени в таблица 2. (EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Update Oct. 2021).

**Таблица 2. Емисии на вредни вещества при движение на различните категории моторни превозни средства**

Вид	на	Гориво	СО	НМЛО	NO <sub>x</sub>	N <sub>2</sub> O	NH <sub>3</sub>	CO <sub>2</sub>	PM	CO <sub>2</sub>	Pb



превозното средство			C	Дадени като NO2 еквивалент			смазочно масло				
				g/km							
Леки автомобили	Бензин	37,3	2,8	2,53	0,01	0,02	0,663	0,0022	221,83	0,0182	
	Дизел	0,688	0,159	0,546	0,0	0,001	0,663	0,2209	190,14	0,0182	
	Газ	6,832	1,05	2,36	0,0	0,0002	0,663	0,0022	173,88	0,0182	
Лекотоварни	Бензин	25,5	3,44	3,09	0,01	0,0025	0,663	0,0023	316,9	0,0082	
	Дизел	1,34	0,133	1,66	0,00	0,0012	0,663	0,356	253,52	0,00465	
Тежкотоварни	Бензин 3,5t	59,5	5,25	6,6	0,006	0,0019	1,99	0,00	316,9	0,00584	
	Дизел <7, 5t	1,85	1,07	4,7	0,029	0,029	0,486	0,333	760,56	0,00647	
	Дизел 7,5-16 t	2,13	0,776	8,92	0,029	0,0029	0,486	0,334		0,00948	
	Дизел 16 - 32t	1,93	0,486	10,7	0,029	0,0029	0,486	0,418		0,0131	
	Дизел > 32 t	2,25	0,534	12,8	0,029	0,0029	0,486	0,419		0,0154	

Инвестиционното предложение не е свързано с генериране на *отпадъчни води*. Отводняването на пътните връзки ще се осъществява гравитачно чрез двустранни канавки и водостоци, които са заустени на терен.



При строителните работи ще се използва механизация, която работи с дизелово гориво. За намаление на неблагоприятните ефекти върху здравето и околната среда е необходимо да се използва качествено дизелово гориво, според изискванията на Наредба за изискванията за качеството на течните горива, условията, реда и начина за техния контрол.

Препоръчително е за смазване и поддръжка на мобилната инсталация и специализираната транспортна техника да се подберат такива моторни и смазочни масла, които не съдържат полихлорирани бифенили (ПХБ). За да се гарантира безопасна работа с тези вещества следва да се изиска от Доставчика „Информационен лист за безопасност“, в който са посочени препоръчителни условия за употреба на тези вещества. Характеристиката на основните опасни вещества и препарати, които се използват на етапа на строителство е дадена в таблица 3.

**Таблица 3.** Характеристики на основните вещества и смеси при строителството

Химично вещество или препарат CAS №	Класификация	
	Код на класа и категорията на опасност	Код на предупреждението за опасност
Дизелово гориво 94114-59-7	Carc. 2	H351
Смазочни масла 94733-15-0	Carc. 1B	H350

Инвестиционното предложение не предвижда съхраняване или използване на опасни химични вещества. По време на експлоатацията са възможни инциденти с транспортна техника, превозваща такива вещества.

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



Характерът на инвестиционното предложение не предполага риск от големи аварии и/или бедствия.

По време на експлоатацията на западния обходен път савъзможни аварии, в резултат на ПТП, свързани с превоз на опасни вещества, в случаите на разлив, разпиляване, пожар и др., които могат да увредят пътното платно и замърсят околните територии.

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

С реализацията на инвестиционното предложение не се очква да възникне риск за здравето на хората по отношение на „Факторите на жизнената среда“ по т.12 на § 1 от Закона за здравето, поради това че няма са бъдат засегнати води, предназначени за питейно-битови нужди; води, предназначени за къпане; минерални води, предназначени за пиене или за използване за профилактични, лечебни или за хигиенни нужди.

Характерът на инвестиционното предложение и реализацията му е извън урбанизирани територии и не предполага генериране на шум и вибрации, йонизиращи и нейонизиращи лъчения, въвеждане на химични и биологични агенти в жилищни, обществени и производствени сгради.

Няма да бъдат засегнати и курортни ресурси.

Поради изнасяне на тежкотоварния трафик извън границите на гр. Севлиево се очква намаляване на емисиите на вредни вещества от МПС, нивата на шум и вибрации от тежкотоварните транспорт, което следва да се отрази положително върху качеството на въздуха и шумовите нива в града и да намали риска за здравето на хората.

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



Проектното предложение преминава през територията на област Габрово, община Севлиево, гр. Севлиево. Засегнатите територии са извън урбанизираната територия на населеното място. Предназначението на същите е преобладаващо земеделско. Проектното предложение не се ограничава до определен поземлен имот, а засяга частично множество такива, в това число общинска и частна собственост. Към настоящата информация са приложени два броя координатни регистри на отделните варианти, както и два броя KML файла с границите на трасетата.

Общата използвана площ за реализация на инвестиционното предложение е в размер на 225 декара.

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

Основните процеси по изграждане включват: Подготовка на терена и почистване от растителност. Отнемане и депониране на хумусния пласт. Изпълнение на земни работи, в това число изкопи и насипи, включително уплътняването им. Изпълнение на стоманобетонни конструкции, включително мостове, водостоци подпорни стени и други. Полагане на канавки и други отводнителни съоръжения. Полагане на инертни материали за подосновни пластове. Изпълнение на трайна настилка от асфалтобетон. Изпълнение на пътни принадлежности в това число: Ограничителни системи за пътища /мантинели/, вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка.

Инвестиционното предложение не предвижда съхраняване или използване на опасни химични вещества.

По време на експлоатацията са възможни инциденти с транспортна техника, превозваща такива вещества.

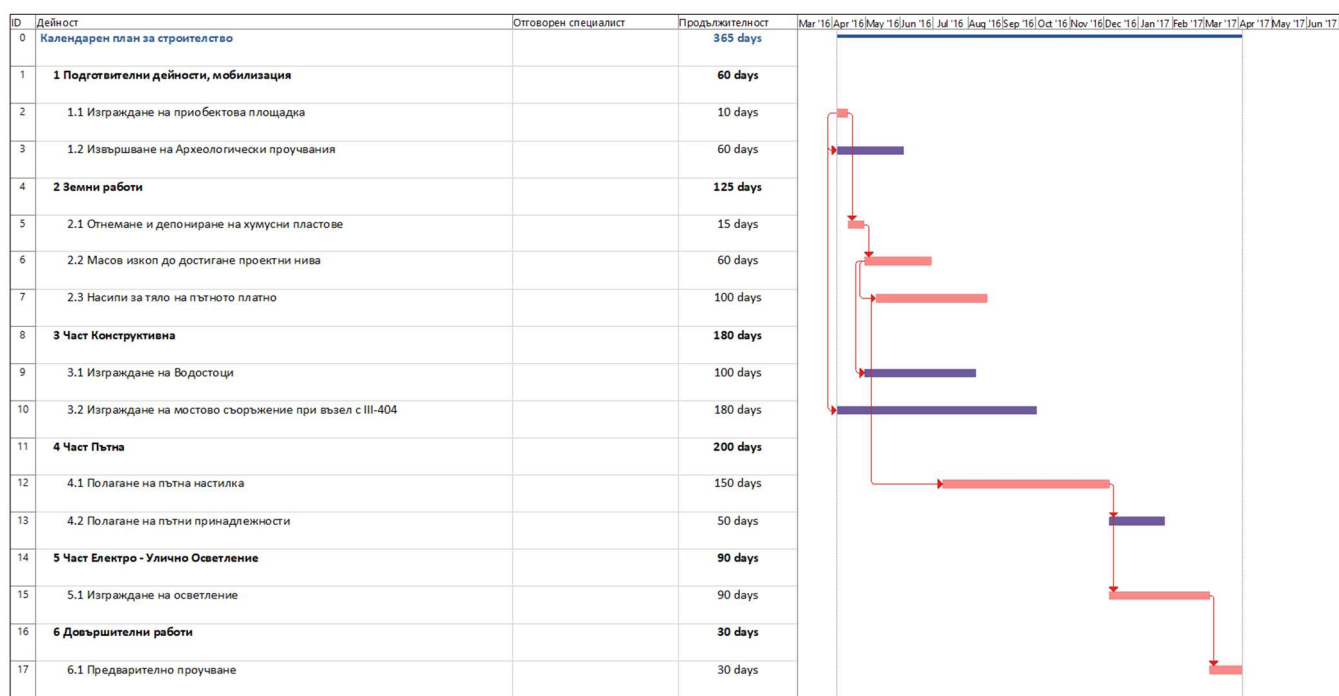
#### 4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура.



Проектът предвижда само изграждане на нова пътна инфраструктура, като цялата съществуваща пътна мрежа се запазва в неговия обхват. Промяната се състои в изграждане на два броя кръгови кръстовища в началото и края на привръзките с път II-44, както и изграждане на пътен възел при пресичането на път III-404.

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

Настоящата фаза на проекта обхваща единствено подготовката на инвестиционния проект на база сходни обекти с еднаква дължина и сложност за изпълнение и може да се предположи, че строителството би отнело период от приблизително 1 година до въвеждане в експлоатация. По-долу е представен примерен календарен план график за изпълнение на СМР:



Проектът не предвижда закриване възстановяване и последващо използване на засегнатите терени.



## 6. Предлагани методи за строителство.

Основните процеси по изграждане включват: Подготовка на терена и почистване от растителност. Отнемане и депониране на хумусния пласт. Изпълнение на земни работи, в това число изкопи и насипи, включително уплътняването им. Изпълнение на стоманобетонни конструкции, включително мостове, водостоци подпорни стени и други. Полагане на канавки и други отводнителни съоръжения. Полагане на инертни материали за подосновни пластове. Изпълнение на трайна настилка от асфалтобетон. Изпълнение на пътни принадлежности в това число: Ограничителни системи за пътища /мантинели/, вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка.

## 7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение.

Целта на инвестиционното предложение да се пренасочи тежкотоварният трафик извън урбанизираните територии, да се облекчи трафика на автомобили през гр. Севлиево и да се подобри качеството на въздуха. Ще се създаде удобна и безопасна връзка между гр. Севлиево и гр. Габрово.

Понастоящем, транспортният трафик преминава през чертите на урбанизираната територия на града и създава предпоставка за възникване на опасност от ПТП, задръстване по цялото си направление и влошаване на качеството на атмосферния въздух. С планираното изграждане на тунел под връх Шипка, очакванията са, че в следващите години броят на преминаващите автомобили и камиони през гр. Севлиево да се увеличи.

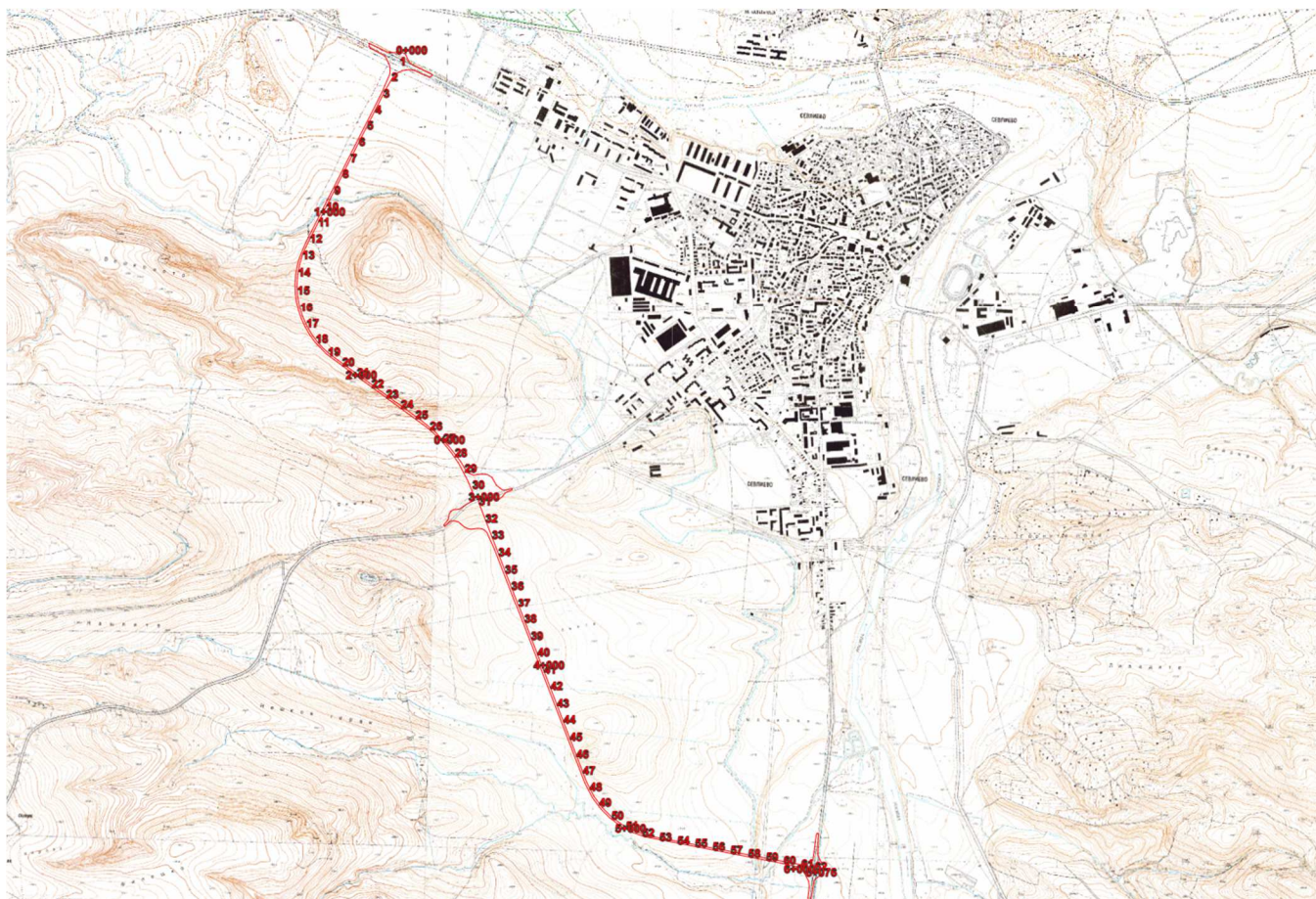
Обходният път на град Севлиево ще допринесе за осигуряване на по-добра достъпност и свързаност между градовете и ще бъде най-пряката транспортна връзка между Северозападна България и автомагистралите „Тракия“ и „Марица“ след изграждането на тунела.

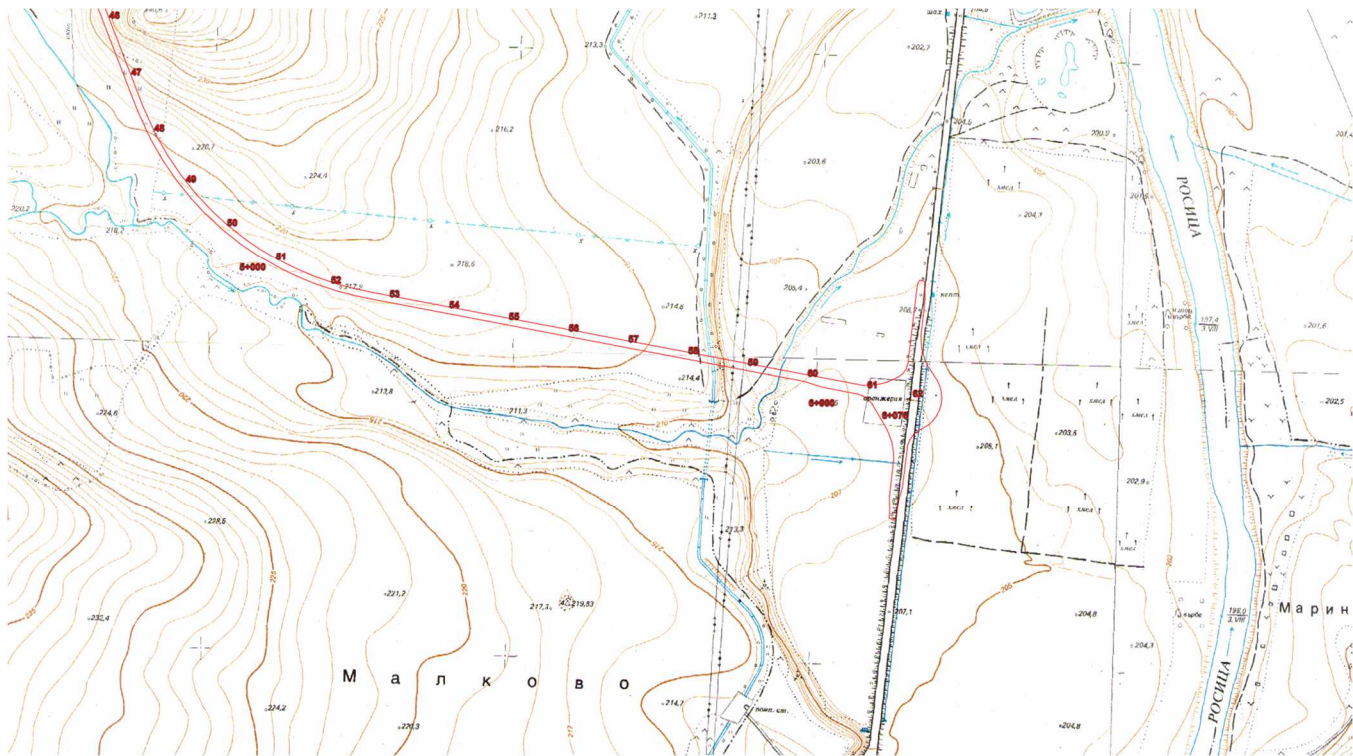
Реализирането на западен обходен път на град Севлиево ще даде възможност за развитие и разширение на града. ОУП на община Севлиево, одобрен с Решение № 086 от 02.05.2017 г. от Протокол №4 на Общински Съвет - Севлиево също предвижда изграждане на западен обходен път на града.

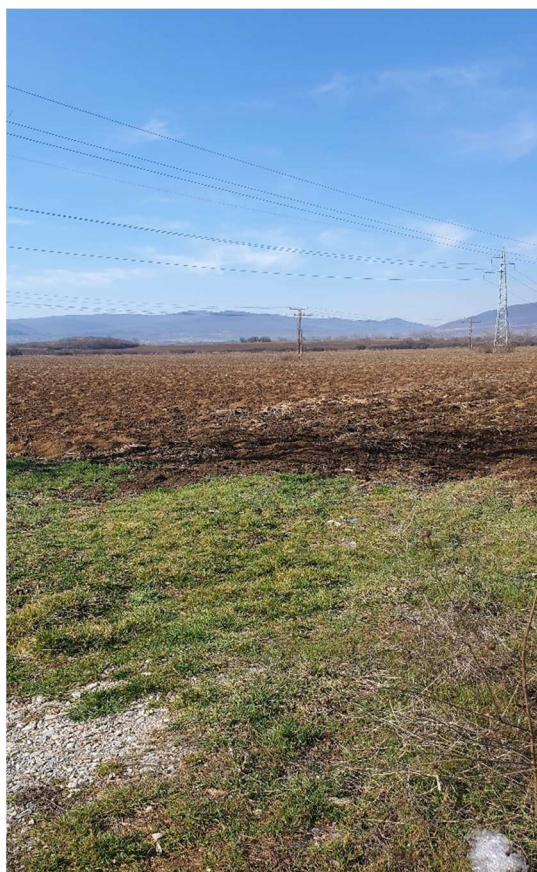


През 2021 г. Агенция "Пътна инфраструктура" (АПИ) е одобрил изготвеното от Община Севлиево задание за "Изработване на идеен и технически проект с извършване на пълни инженерно-геоложки проучвания и ПУП-Парцеларен план за Западен обходен път на град Севлиево".

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











Приложена е и координатен регистър.

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

Територията, през която преминава трасето на обходния път е със земеделско ползване. Това са основно ниви от 3-4 категория, в преобладаващата си част частна собственост. Има и няколко имота с ведомствени пътища.



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

Изграждането на западния обходен път на гр- Севлиево не засяга териториално 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., вкл. защитени територии и елементи на НЕМ.

Не се засягат обекти, подлежащи на здравна защита.

По отношение на териториите за опазване на културното наследство, при установяване на такива, ще се предприемат необходимите действия в съответствие с изискванията на Закона за културното наследство.

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

Не се предвиждат други дейности, свързани с инвестиционното предложение

12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение.

На този етап не са необходими други разрешителни.

III. Местоположение на инвестиционното предложение, което може да окаже отрицателно въздействие върху нестабилните екологични характеристики на



географските райони, поради което тези характеристики трябва да се вземат под внимание, и по-конкретно:

1. съществуващо и одобрено земеползване;
2. мочурища, крайречни области, речни устия;
3. крайбрежни зони и морска околна среда;
4. планински и горски райони;
5. защитени със закон територии;
6. засегнати елементи от Националната екологична мрежа;
7. ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност;
8. територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.

Местоположението и характерът на инвестиционното предложение не предполагат въздействия върху географски райони с нестабилни екологични характеристики. Инвестиционното предложение ще се реализира върху земеделски земи, основно ниви, голяма част от които не се обработват. От общата площ на засегнатите имоти ще бъдат застроени около 25%.

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

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

**Въздействие върху населението.** Строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение са свързани с емисии на праховогазови емисии, шум



и вибрации, породени от строителната техника, а при експлоатацията - от движението на МПС. Инвестиционното предложение ще се реализира извън територията на гр. Севлиево, което не предполага възникване на отрицателно въздействие върху населението на град, както по време на строителството, така и за периода на експлоатацията. Изграждането на западния обходен път на гр. Севлиево би следвало да има **положителен ефект върху качеството на жизнената среда в града и здравето на хората**, вследствие намаляване на автомобилния трафик, което ще доведе до по-малко ПТП, до намаляване на емитираните атмосферните замърсители и нивата на шум.

**Въздействие върху работниците.** Строителството ще се извършва на открито. Това определя, за кратък период, работа в условията на прегряващ или преохладящ микроклимат. Прегряващият и преохладящият микроклимат са конвенционални фактори на работната среда и прилагането на предпазни мерки, добре познати в практиката, намаляват здравния риск.

Цялата строителна техника е източник на наднормени шумови нива. Еквивалентните шумовите нива в кабината на багера и тежкотоварните камиони се движат от 80 - до 95 - 100 dB/A, а на 10 m от тях е около 80. Това означава, че на шум ще бъдат експонирани водачите на тази техника и общите работници. При експозиция на шум над горните стойности на експозиция за предприемане на действия ( $L_{ex}, 8h=85dB/A$ ) е наложително носенето на антифони.

Цялата строителна техника и тежко товарните камиони са източник на вибрации. В зависимост от това какви машини се използват (не само вида, но и степента на амортизацията им), нивото на общите и локални вибрации може да доближава или надвишава допустимите норми.

В състава на газопраховите емисии от работата на строителната техника и полагането на асфалтово покритие се съдържат редица вредни вещества - азотните и серни оксиди, въглероден диоксид, въглероден оксид, различни видове въглеводороди и др. В тях съдържанието на СО е най-значително - около 12%. На територията на строителната площадка действат нормите за работна среда, които се отнасят за 8-часова експозиция. Работниците трябва да са инструктирани за техника на безопасност и да са осогурени с необходимите лични предпазни средства – каски, шлемофони, маски и др. в зависимост от изпълняваните дейности.





**Въздействие върху материалните активи.** От реализацията на проекта ще бъде засегната около 25% от площта на земеделските имоти, през които се предвижда да преминава обходния път.

Не се очакват **въздействия върху земните недра и подземните води.** От извършените геоложки проучвания не се установява водно ниво (част „Геология“ на проекта).

**Въздействие върху атмосферния въздух.** При реализиране на инвестиционното предложение ще се емитират вредни вещества в *атмосферния въздух на всички етапи* – строителство и експлоатация.

*Строителството* е свързано със земно – изкопни и насипни дейности за оформяне на земното платно, насипване и уплътняване на насипни материали (пясък, каменни фракции и др.), на временните депа и др. При строителството се използва специализирана техника – багери, булдозери, валяци, камиони и др. Основни източници на емисии на вредни вещества са строителните и транспортни машини. При строителството на инвестиционното предложение ще се използва основно дизелово гориво. При изгаряне на горивото в двигателите с вътрешно горене се отделят следните вредни вещества: въглероден диоксид ( $CO_2$ ), въглероден оксид (CO), азотни оксиди ( $NO_x$ ), въглеводороди (СН-ди), фини прахови частици (ФПЧ), тежки метали и полиароматни въглеводороди (ПАВ) и др. Количеството на емитираните вещества по време на строителството зависи от броя и вида на използваната при строителството техника, режима на работа и използваното гориво. В таблица 1 са представени данни за емисиите на вредни вещества от 1 тон дизелово гориво. Прахови емисии ще има и в резултат от разпрашаване на почвата и някои материали при изкопните дейности, товарене и разтоварване, вкл. хумусния слой, баластните материали, при наличие на ветрова ерозия и др.. Емисии на летливи органични съединения, прах и фини прахови частици ще има и в процеса на асфалтиране.

Въздействието върху атмосферния въздух ще е ограничено само за периода на строителство, около 1 година.



По време на експлоатацията също ще има емисии на вредни вещества от движещите се МПС по новоизграденото трасе. В табл. 2 са представени ориентировъчни данни за количествата замърсители отделяни на 1 километър пробег. При изграждане на обходния път не следва да се очаква значима промяна в емисиите на вредни вещества от транспорта в района, тъй като целта е да се пренасочи тежкотоварният поток извън урбанизираната територия т.е броят на МПС няма да се промени съществено. Благоприятното в случая е, че вредните вещества от движението на МПС ще се отделят извън града, което ще има положителен ефект върху качеството на въздуха в гр. Севлиево.

**Въздействие върху повърхностните води.** Хидрографски, община Севлиево се определя от пространственото разположение на водосборната област на река Росица, водопропускливостта на почвите и релефа на района. Освен р. Росица през цялата територия на общината протичат повърхностни води на малки рекички и множество дерета образуващи нейните притоци (р.Видима, р.Лопушница, р.Чупарата, р.Крапец, р.Негованка, р.Бохот). В преобладаващата си част леглата на тези притоци са тесни, скалисти, с големи наклони и стръмни брегове. Речната мрежа в района на Община Севлиево е свързана най-вече с р. Росица която е част от басейна на река Янтра разположен в централната част на Северна България. Реката има дължина 164 km, а водосборната и област има площ 2265 km<sup>2</sup>. Извират от Калоферската планина, близо до х. „Мазалат“ и тече в северна посока.

От притоците на р.Росица най-значима е р.Видима която извира в Централна Стара планина под връх Ботев, в района на резервата Северен Джендем. Нейни притоци са Пръскалска река (край ВЕЦ Видима), Стърна река (в квартал Видима), Острешка река и Зларека (в квартал Зла река). Влива се в Росица южно от град Севлиево. По данни на хидрологичните станции средногодишният отток на р. Росица за 40 годишен период се изменя в границите от 1.98 m<sup>3</sup>/s (138,4.106 m<sup>3</sup>/s) при с.Валевци до 8.85 m<sup>3</sup>/s при гр.Севлиево. Оттокът варира от 0.88 m<sup>3</sup>/s до 2.85 m<sup>3</sup>/s при Валевци и от 2.31 m<sup>3</sup>/s до 16.17 m<sup>3</sup>/s при гр.Севлиево. Оттока на реките във водосбора на р. Росица е вследствие валежите и снеготопенето над водосборната зона, като се наблюдават сезонни максимуми и минимуми.

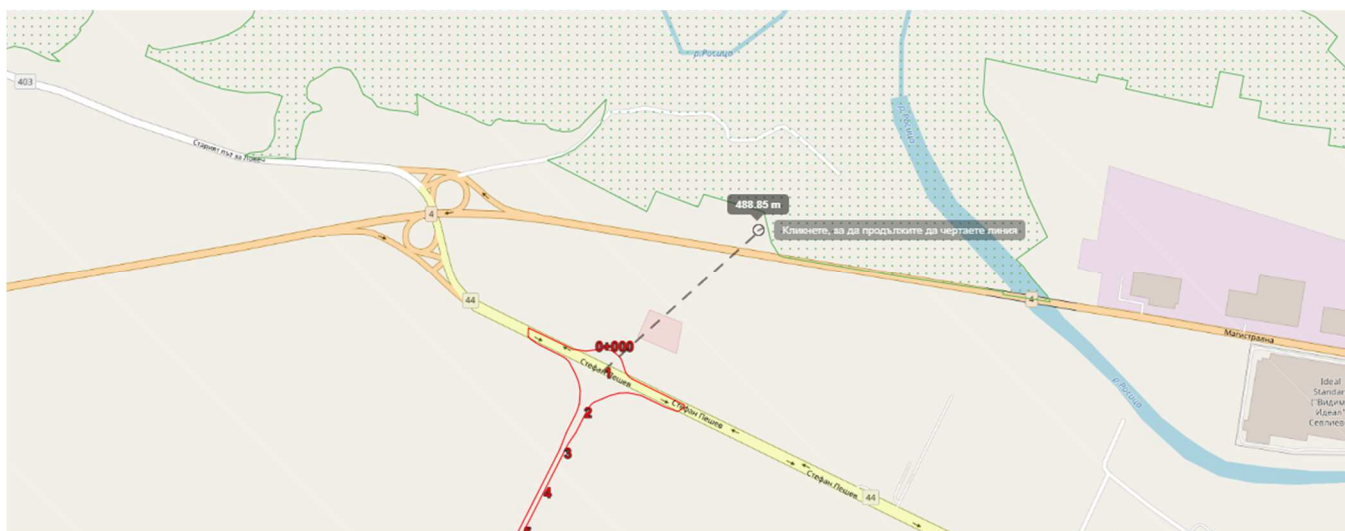
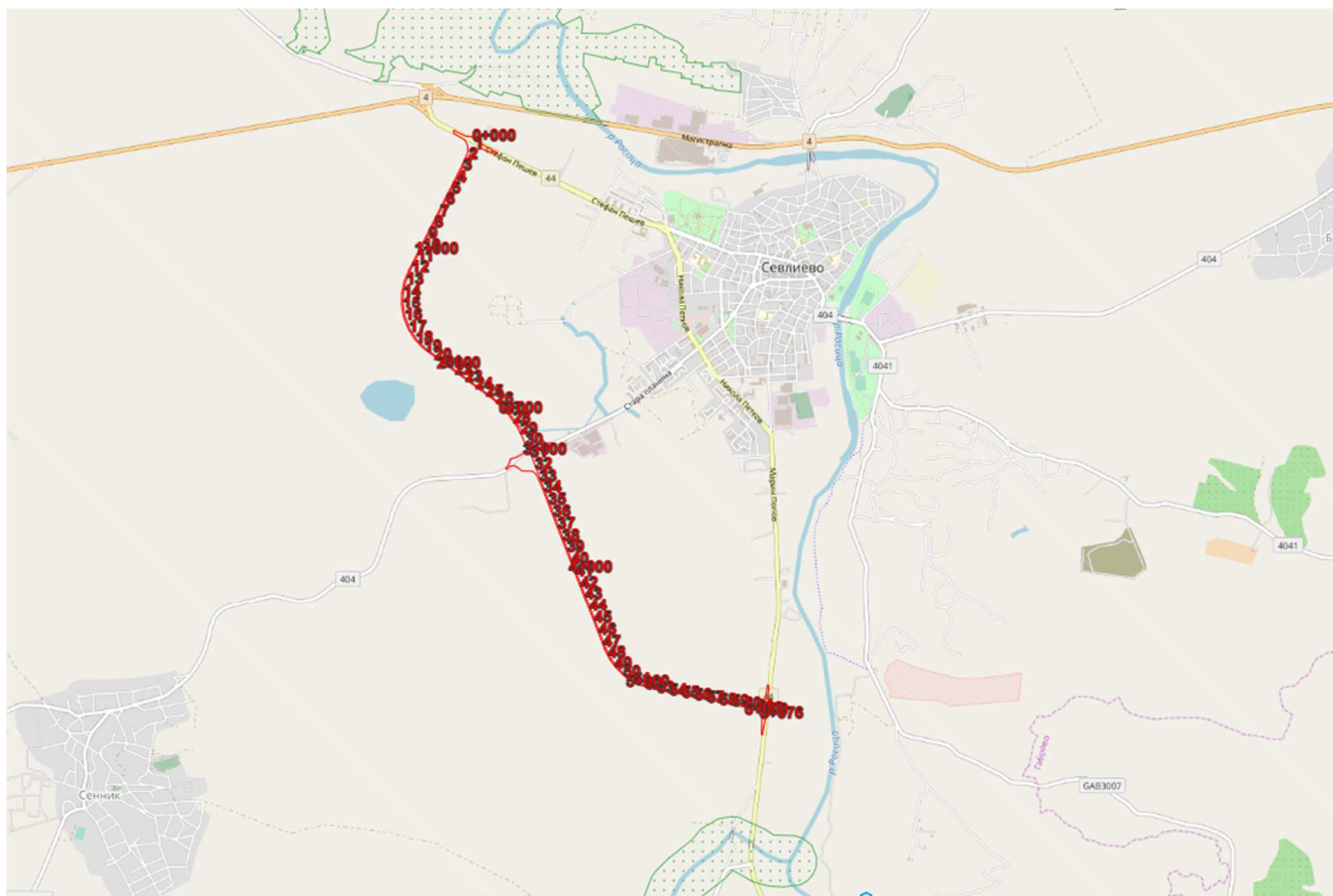


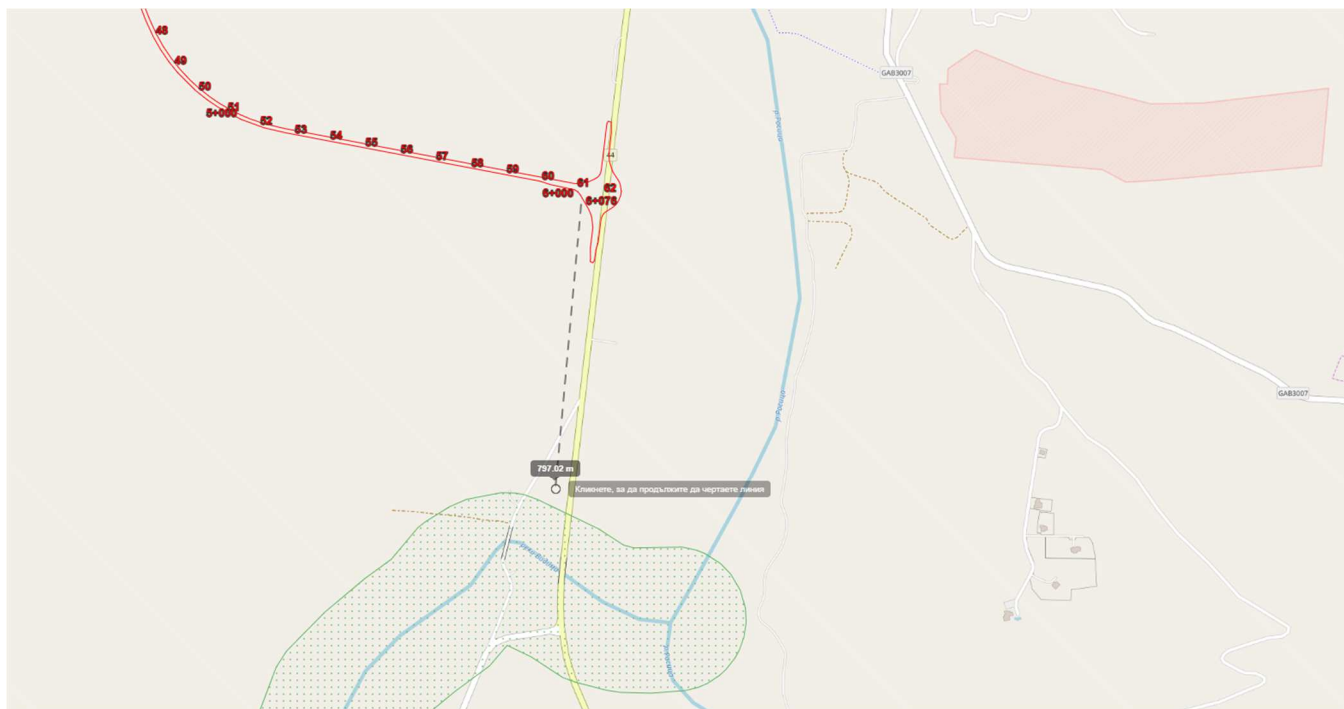
Вътрешно годишното разпределение на оттока в поречието на р. Росица е обусловено от сезонните изменения на климатичните фактори във водосборния басейн на р. Росица. Пълноводието на р. Росица настъпва през периода март - юни, когато пролетното снеготопене се съчетава с падналите върху водосбора валежи. Във високопланинската част на водосбора на височина над 1500м трайна снежна покрива се задържа до края на март.

Пълноводието на реката се прекратява в края на м. юни, като след това започва лятно - есенното маловодие. В по-ниските части на водосборния басейн на реката и нейните притоци пълноводието се измества назад с около един месец към зимата. Максималното средно месечно водно количество за р. Росица при с. Валевици е 17,5% и се проявява през м. април, докато при гр. Севлиево то протича през м. май. Минималните средномесечни водни количества протичат през м.октомври и са съответно 3.1% и за двата пункта (Програма за опазване на околната среда на Община Севлиево (2016-2020 г.).

На територията на общината липсват естествени езера. Най-голямото хидротехническо съоръжение в Община Севлиево е язовир „Александър Стамболийски“. Разположен е до с. Горско Косово на територията на областите Габрово и Велико Търново. Отстои на 13 km от гр.Сухиндол, на 3.3 km от гр.Севлиево и на 50 km от гр.Велико Търново. Общата му дължина от началото при гр.Севлиево до изградената язовирна стена до с. Горско Косово е 18 km. Язовирната стена е от каменно-зидан тип.

Останалата хидротехническа и хидромелиоративна инфраструктура на територията на общината включва 46 микроязовира, шест напоителни системи и пет отводнителни системи. Изградената канална мрежа е 78.87 km а тръбната мрежа е с дължина 311.26 km. Отводнителните системи обслужват 7 172 дка. Общата дължина на каналната мрежа на отводнителните системи е 29.349 km и на тръбната мрежа – 83.52 km.





В етапа на разработване на проекта на западен обходен път на гр. Севлиево е получено писмо от „Напоителни системи“-ЕАД с изх.№АД-53-362-1#3/08.03.2022 г., в което е посочено, че при реализацията на **Вариант 1**, който е избран за реализация, трасето ще пресече напоителния канал ГНК „Видима“, между п.т.58-59. Напоителният канал и сервитута му са ситуирани в ПУ 65927.80.152 от Кадастралната карта на землището на гр. Севлиево, об. Габрово. Напоителният канал е трапецовиден и облицован с готови бетонови стомано-добивни плочи и е с дълбочина 1,20 m, профил дъно – 1,40 m и откоси 1:1,5 при провеждано водно количество  $Q=1,80 \text{ m}^3$ . От п.т.1 – п.т. 11, трасето на пътя е успоредно на напоителен канал (ПИ 38652.36.3) и при извършване на строителството не трябва да се разрушава.

При реализация на **Вариант 2** – трасето пресича напоителен канал ГНК „Видима“ между п.т.83-84 и отводящото дере при п.т.54 в същите места, както при **Вариант 1**.

Посоченото по-горе предполага и спазването на изискването на „Напоителни системи“-ЕАД, всяка следваща фаза на проектиране да бъде съгласувана с тях, за да се опазят материалните обекти, стопанисвани от тях.



**Въздействие върху културното наследство.** На този етап на установени обекти на културното наследство в обхвата на инвестиционното предложение. В процеса на строителство, при откриване на при установяване на такива, ще се предприемат необходимите действия в съответствие с изискванията на Закона за културното наследство.

**Въздействие върху почвите.** Почвите в района на инвестиционното предложение са алувиално /делувиално/ ливадни, мощни. Мощността на хумусния хоризонт е около 70-90 см, а общата на целия профил до 160 см. По механичен състав са тежко пясъжливо-глинести, а по съдържание на органично вещество са със слабо до средно съдържание на хумус. Слабо до средно запасени са фосфор и азот, а почвената реакция е от неутрална до слабо алкална. (архив на ИПАЗР „Н. Пушкиров“).

Въздействието върху тях ще бъде локално и необратимо, само в рамките на площта, необходима за реализацията на инвестиционното предложение, като поради неговия характер не се очаква и замърсяване на прилежащите територии. Възможни са инциденти с разлив на гориво при строителните дейности, за което са необходими мерки за тяхното предотвратяване или навременно отстраняване. По време на експлоатацията също са възможни разливи в резултат на ПТП.

Земните маси необходими за изграждане на насипите ще бъдат добити от изкопите по трасето. Преди започване на строителните дейности, хумусният хоризонт ще бъде отделен и депониран на място, съгласувано кмета на община Севлиево.

**Въздействие върху ландшафта.** Съгласно ландшафтното регионално райониране на България (География на България, Петров, 1997 г.), община Севлиево попада в:

Б. Старопланинска област

VI	Централно	старопланинска	подобласт
43		Севлиевско-Габровски	район
Клас	–	котловинни	ландшафти
Тип – ландшафти на умерено континентален, ливадно-степни и лесо ливадно котловинни			дъна



Група – ландшафти на ливадно-степните хълмисти дъна на вътрешно планинските котловини с неспоени кватернерни наслаги и с висока степен на земеделско усвояване.

В резултат на дългогодишното човешко въздействие са променени или унищожени компоненти на естествените ландшафти. Те са заменени с различни по характер антропогенни ландшафти. Обходният път се предвижда да преминава през земеделски земи, основно ниви и съществуващи ведомствени пътища.

Въздействието върху ландшафта може да се определи като слабо, тъй като територията, необходима за изграждане на пътя и прилежащите на нея вече са променени от човешка дейност, а площта, върху която ще се реализири инвестиционното предложение е относително малка.

По време на експлоатацията промяна във въздействието върху ландшафтите не се очаква.

**Въздействие върху климата.** Емисиите на парникови газове от МПС няма да се променят съществено, тъй като автомобилният поток само ще се изнесе от града, поради което не се очаква инвестиционното предложение да предизвика промени в климата. От метеорологичните елементи може да се повиши температурата около новото трасе при интензивно движение на МПС. Но пространството е открито, има възможност за охлаждане и не следва да окаже влияние върху околната територия. Същевременно ефектът за градската среда ще е положителен.

**Въздействие върху биологичното разнообразие.** Характерът на инвестиционното предложение не предполага значимо въздействие върху биологичното разнообразие. Ще бъде засегната трайно само площта, върху която ще се изгради обходният път.

Районът, в който ще се реализира инвестиционното предложение се отнася към Европейската широколистна горска област, Балканска (Илирийска) провинция.

Територията, в която се предвижда изграждането на обходния път е заета от земеделски земи, основно ниви, формирани предимно на местообитания, заемани в миналото от смесени гори от цер (*Quercus cerris*) и благун (*Quercus frainetto*).



Раастителността е представена основно от ксерофилни рудерални съобщества от многогодишни плевели и бодливи треви, които се отнасят към клас *Artemisietea vulgaris* Lohmeyer et alex von Rochow 1951. На отделни места се отглеждат и селскостопански култури. В някои от изоставените земеделски земи и на частично деградирани терени са формирани съобщества, които се отнасят към клас *Stellarietea mediae* Tx.et al. ex von Rochow 1951. В ливадите и пасищата, в тревните съобщества, в зависимост от плодородието и влажността на почвите, се срещат ливадна власатка (*Festuca pratensis*), пасищна глушица (*Lolium perenne*), ливадна класица (*Alopecurus pratensis*), червена детелина (*Trifolium pretense*), луковична ливадина (*Poa bulbosa*), белизма (*Dichantium ischaemum*), и др. (Екологична оценка на ОУП Севлиево, 2016 г.)

Районът, в който ще се реализира инвестиционното предложение е подходящо местообитание за някои видове влечуги, дребни бозайници (предимно гризачи) и птици, както характерни за земеделските земи, като чучулиги, овесарки и др. гнездящи птици, така и такива, които използват територията като хранителна база - бял щъркел и някои видове дневни грабливи птици.

При строителството вероятно ще се засегнат незначително техните популации, като известно въздействие би могъл да има факторът „безпокойство“ през периода на строителните дейности, но то ще е временно. Препоръчително е строителните дейности да не се извършват в периода на гнездене на птиците. Като цяло, не се очакват съществени промени в местообитанията и влошаване на качеството им.

По време на експлоатацията е възможно по-бавно подвижни индивиди да бъдат прегазени от движещите се превозни средства. От по-бързо движещи се камиони са уязвими и птиците.

Реализацията на инвестиционното предложение не засяга обекти от мрежата на защитените територии.

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





Не се засягат териториално елементи от Националната екологична мрежа. Поради естеството на инвестиционното предложение не се предполага въздействие и върху най-близко разположената защитена зона BG 0000275 Яз. Стамболийски.

3. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия.

Не съществува риск от големи аварии и/или бедствия, поради характерът на инвестиционното предложение.

Съществуват известни рискове от аварии по време на експлоатацията на обходния път, при възникване на ПТП с транспортни средства, пренасящи опасни товари.

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

**Въздействие върху населението.** За населението на гр. Севлиево не се очаква въздействие както по време на строителството, така и при експлоатацията на инвестиционното предложение. Изнасянето на трафика извън града ще има пряк, постоянен и положителен ефект върху здравето на населението, от една страна поради намаляване на емисиите на вредни вещества във въздуха, което ще се отрази върху подобряване на качеството му, намаляване на нивата на шум и вибрации от движението на тежкотоварни МПС по някои от използване в момента трасета, и от друга страна ще намалее риска от ПТП в града.

**Въздействие върху работниците.** По време на строителството въздействието върху работниците ще бъде пряко, кумулативно (изложени са на въздействие на разнообразни вредни фактори-прах, газове, шум, вибрации и др.), с продължителност в рамките на работния ден (8ч.) и за периода на строителство.



**Въздействие върху атмосферния въздух.** В периода на строителство въздействието на инвестиционното предложение по отношение на атмосферния въздух ще бъде пряко, краткотрайно, отрицателно за периода на изграждане на пътя.

По време на експлоатацията на обходния път въздействието върху атмосферния въздух ще бъде пряко, постоянно, но не следва да се очаква значима промяна в емисиите на вредни вещества от транспорта в района. Броят на МПС няма да се промени съществено, тъй като целта е да се пренасочи тежкотоварния поток извън урбанизираната територия. Изнасянето на трафика извън границите на гр. Севлиево ще се отрази **положително върху качеството на въздуха**, тъй като емисиите на вредни вещества от транспорта в града ще бъдат по-малко. Ще се подобрят и условията за безопасност на трафика.

**Въздействие върху климата.** Емисиите на парникови газове от МПС няма да се променят съществено, поради което не се очаква инвестиционното предложение да се отрази на климата. Характерът и териториалният обхват на инвестиционното предложение не предполагат съществени промени в метеорологичните елементи в района.

**Въздействие върху повърхностните води.** Въздействието ще бъде локално, пряко по отношение на съществуващата инфраструктура на „Напоителни системи“-ЕАД, но прогнозируемо, защото проектната документация ще бъде съгласувана с тях. Върху останалите повърхностни води в района на инвестиционното предложение не се очаква въздействие.

**Въздействие върху почвите.** Въздействието ще бъде локално, пряко, като трайно ще се отнемат площи, необходими за изграждането на обходния път. Вторично, отрицателно въздействие е възможно при възникване на ПТП с разливи, в т. ч. и опасни вещества, пожари и др. по време на експлоатацията на обекта.

**Въздействие върху ландшафта.** Въздействието ще бъде пряко, постоянно, но слабо, тъй като територията, необходима за изграждане на пътя и прилежащите на нея вече са антропогенизирани.

**Въздействие върху биологичното разнообразие.** Въздействието върху растителността ще е пряко и постоянно върху площта, необходима за изграждането



на обходния път. Това въздействие ще засегне основно територии с рудерални съобщества, както и обработваеми земи. Не се очаква въздействие по време на експлоатацията, освен в случаите на аварии с ПТП и пожари, които въздействия ще са вторични, временни и отрицателни.

По отношение на фауната, по време на строителството въздействието ще е пряко чрез отнемане на част от местообитанията. Отрицателно ще повлияе и безпокойството, което ще възникне в резултат на строителните дейности, особено за гнездящите птици, което може да се компенсира с провеждане на строителството в извън гнездовия период.

По време на експлоатацията е възможно по-бавно подвижни индивиди да бъдат прегазени от движещите се превозни средства. От по-бързо движещи се МПС са уязвими и птиците.

5. Степен и пространствен обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой на населението, което е вероятно да бъде засегнато, и др.).

Инвестиционното предложение ще се реализира извън урбанизирани територии. Предвижда се обходният път да преминава западно от град Севлиево, област Габрово, през земеделски земи, в преобладаващата част частни ниви, в т.ч. и изоставени.

С изграждането на обходния път се очаква положителен ефект за населението от гр. Севлиево, поради намаляване на замърсяването на въздуха, нивата на шума, вибрациите и опасността от ПТП.

6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието.

По време на строителството на инвестиционното предложение въздействието ще бъде комплексно и ще повлияе всички компоненти на околната среда, като ще има ограничен характер само върху територията, необходима за изграждането на пътя.



По време на експлоатацията въздействие може да се очаква върху фауната в зависимост от интензивността на трафика. Възможно е по-бавно подвижни индивиди да бъдат прегазени от движещите се превозни средства. От по-бързо движещи се МПС са уязвими и птиците.

При нормална експлоатация на обходния път няма вероятност за въздействие върху останалите компоненти на околната среда.

Изнасянето на трафика извън границите на гр. Севлиево ще се отрази **положително върху качеството на въздуха в града.**

7. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието.

Въздействието от реализацията на инвестиционното предложение ще бъде ограничено през периода, необходим за изграждането на пътя. Необратимо ще бъде само в рамките на засегнатата площ, основно по отношение на почвите и съществуващата растителност.

През периода на експлоатация, в зависимост от интензивността на трафика е възможно въздействие върху качеството на атмосферния въздух, но то ще бъде обратимо.

8. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения.

За територията на инвестиционното предложение не са известни други одобрени инвестиционни предложения.

9. Възможността за ефективно намаляване на въздействията.

Необходимо е да се спазват всички съществуващи норми и изисквания при строителство на пътища, както и посочените мерки за минимизиране на



въздействието върху здравето на хората и компонентите на околната среда, дадени в т.11.

#### 10. Трансграничен характер на въздействието.

Местоположението на инвестиционното предложение и неговият характер не предполагат трансгранично въздействие.

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



*Мерки, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсирание на значителните отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве от реализацията на инвестиционното предложение*

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	Измиване гумите на камионите, превозващиземни маси и други материали, при дъждовно и кално време, при излизане от строителната площадка	Строителство	Предотвратяване образуването на ФПЧ. Опазване здравето на хората
	Строителната площадка да е обезопасена и добре сигнализирана.	Строителство	Намаляване риска от инциденти. Опазване здравето на населението.
	На опасни участъци да се поставят необходима сигнализация, указателни забранителни знаци	Експлоатация	Намаляване риска от инциденти. Опазване здравето на населението.
	Използване на лични предпазни средства от работниците на строителната площадка.	Строителство	Намаляване на риска. Опазване здравето на работниците
	През топлите и студени периоди на годината осигуряване на разхладителни напитки, респективно топли течности.	Строителство	Намаляване на риска от развитие на заболявания от общ характер.
	На строителните площадки да се осигурят помещения за хранене и почивка (подходящи мобилни фургони).	Строителство	Храненето и прекарване на почивките на закрито ще намали топлинното натоварване през горещите дни, а през студените периоди на годината ще намали риска от преохлаждане.
	Оросяване на трасето в зависимост от необходимостта.	Строителство	Опазване на атмосферния въздух.





№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	Поддържане на строителните площадки и пътищата, по които ще се транспортират някои от материалите в добро състояние с цел намаляването на реемисиите от прах	Строителство	Опазване на атмосферния въздух.
	Постоянна поддръжка на изправността на използваната в строителна техника и транспортни средства.	Строителство	Опазване на атмосферния въздух.
	При товарене, разтоварване, пресипване на насипни материали да се спазват изискванията на чл.70 от Наредба №1 от 2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии	Строителство	Опазване на атмосферния въздух.
	Използване на гориво, отговарящо на нормативните изисквания	Строителство	Опазване на атмосферния въздух.
	Необходимо е иницириране на процедура по издаване на Разрешително за ползване на „воден обект“ при евентуално засягане на водни обекти (дерета, долове, оврази, падини и др.) от предвидените дейности като линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти като аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни, по смисъла на чл. 46, ал.1, т.1, буква „Б“ от ЗВ. Съгласно §1, ал.1, т.34 от ЗВ, „воден обект“ е постоянно или временно съсредоточаване на води със съответните граници, обем, воден режим в земните недра и в естествено или изкуствено създадени форми на релефа, заедно с принадлежащите към тях земи. Същите ще бъдат отразени в Географската информационна система на съответната БД.	Проектиране	Опазване на повърхностните води





№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	Всяка следваща фаза на проектиране да бъде съгласувана с „Напоителни системи“-ЕАД, за да се опазят материалните обекти, стопанисвани от тях.	Проектиране	Опазване на повърхностните води
	Строителната фирма да сключи договор с фирма за доставка и поддържане на химически тоалетни на специално предвидени за това места по трасето.	Строителство	Минимизиране на дискомфорта за строителните работници
	В Плана за управление на околната среда да се предвидят мерки, обезопасяващи подземните и повърхностните води от замърсяване в съответствие с чл. 156а от ЗВ	Планиране, проектиране, строителство и експлоатация	Опазване на повърхностните и подземните води
	Изготвяне на План за управление на строителните отпадъци	Проектиране	Екологосъобразно управление на отпадъците
	Сключване на договори с фирми, притежаващи съответните разрешителни по чл. 35 и чл. 67 на ЗУО за предаване за последващо третиране на генерираните отпадъци	Строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците
	Организиране на разделно събиране на отпадъците от клони, листа, трева, т.е. на биоотпадъците и предаване за последващо третиране на най-близко разположената площадка за третиране на биоотпадъци	Строителство и експлоатация	Ополозтворяване на биоотпадъците и получаване на компост
	Сключване на договор за поддържане на строително монтажната техника и зареждането ѝ извън територията на ИП	Строителство	Опазване на почвите и водите от евентуални разливи с горива и нефтопродукти
	Определяне точния размер на земите, подлежащи на отчуждаване и промяна на предназначението им.	Проектиране	Опазване на земеползването и почвите





№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	Определяне нуждата от изграждане на временни пътища и площта на земите, които ще бъдат засегнати.	Проектиране	Опазване на земеползването и почвите
	Определяне количеството на хумусния слой, който ще бъде депониран за съхранение.	Проектиране	Опазване на почвите
	При необходимост подготовка и сключване на договори с предприятия за оползотворяване на неизползваната част строителни почви.	Строителство	Опазване на геоложката среда
	Ландшафтно устройване на засегнатите териториите.	Проектиране	Опазване на ландшафта
	Строителните дейности да се ограничат само в рамките на строителната полоса, без да се засягат прилежащите територии.	Строителство	Опазване на флората и растителността
	Да се разработят и прилагат мерки за предотвратяване на опасност от пожари.	Строителство	Опазване на флората и растителността
	При установяване на находища на редки и защитени видове растения да се предприемат мерки за пренасянето им на подходящи месторастения.	Строителство	Опазване на флората и растителността
	При необходимост, да се проектират проходи под трасето за преминаване на бавноподвижни видове	Проектиране	Опазване на фауната
	При евентуално попадане на непознато животно или гнездо на птица, своевременно да бъдат уведомени компетентните органи и своевременно да бъдат предприети необходимите мерки за тяхното спасяване.	Строителство	Опазване на фауната
	Да се извършва ежедневен обход на участъка предвиден за строителни дейности и при намиране на бавноподвижни земноводни и влечуги да	Строителство	Опазване на фауната



№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	бъдат събирани и пренасяни на безопасни места.		
	При попадане на археологични обекти да се прекратяват временно строителните дейности и се уведомяват компетентните институции за предприемане на необходимите действия	Строителство	Опазване на културното наследство

V. Обществен интерес към инвестиционното предложение.

Отразяване на инвестиционното предложение в медиите, линкове:

<https://sevlievci.com/tag/%D0%B7%D0%B0%D0%BF%D0%B0%D0%B4%D0%B5%D0%BD-%D0%BE%D0%B1%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%BD-%D0%BF%D1%8A%D1%82/>

<http://www.sevlievo.bg/bg/article/5358/%D0%BE%D0%B1%D1%85%D0%BE%D0%B4-2.html>

