

---

**ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ  
НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ  
ИЗВЪРШВАНЕ НА ОВОС**

**Път II-86 „Обходен път на гр. Чепеларе“  
от км 0+000 до км 3+996.94**

(съгласно Приложение №2 към чл. 6 на Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС приета с ПМС №59/07.03.2003 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 94/2012 г.)

**Възложител: Агенция „Пътна инфраструктура“**

Юни, 2013 г.

## I. ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

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

Агенция „Пътна инфраструктура“  
ЕИК 000695089

**2. Пълен пощенски адрес**

гр. София 1000, бул. „Македония“ № 3

**3. Телефон, факс, e-mail**

Тел. 02/9173 295, факс 02/952 14 84

**4. Лице за контакти**

инж. Виктор Лебанов

## II. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

**1. Резюме на предложението**

Целта на настоящето инвестиционно предложение, е строителството на обект „Път II-86 „Обходен път гр. Чепеларе“ от км 0+000 до км 3+996.94.

Обектът е разделен на четири участъка, в зависимост от етапността на строителството:

**Първи етап:** участъци от км 0+646.48 до км 1+527.18 и от км 2+198.08 до км 3+996.94

**Втори етап:** участъци от км 0+000 до км 0+646.48 и от км 1+527.18 до км 2+198.08

Проектната скорост на обходния път е 60 км/час . Неговият габарит ще бъде с обща ширина 19.50 м.

**1.1. участък от км 0+000 до км 0+646.48 с дължина 646.48 м**

От км 0+000 до км 0+340 трасето на обходния път на гр. Чепеларе е проектирано по следата на съществуващото трасе на Път II-86. При км 0+340 новопроектирания обходен път напуска съществуващото трасе на пътя и се развива по изцяло нова следа, като до км 0+460 е разположено от лявата страна на р. Чепеларска, а след км 0+460 от дясната й страна.

Връзката между проектното трасе на обходния път и градската част съществуващия път II-86 ще се осъществи с кръстовище от II-ри тип при км 0+395.

Участъкът е с променлив габарит и осигурява прехода от габарит Г 10.5 до габарит с обща широчина 19.50 м, включващ две платна за движение и разделителна ивица.

В участъка се предвижда корекция на коритото на р. Чепеларска и изграждането на ново мостово съоръжение над реката при км 0+460.

**1.2. участък от км 0+646.48 до км 1+527.18 с дължина 880.7 м**

В участъка от км 0+700 до км 1+527.18 трасето на обходния път е развито по съществуваща крайна улица, част от уличната регулация на града, разположена на левия бряг на р. Чепеларска. Участъкът е с габарит, включващ две платна с по две ленти за движение с ширина 3.50 м, два банкета с ширина 2.00 м и разделителна ивица с ширина 1.50 м.

По цялата дължината на участъка с проекта се предвижда корекция на р. Чепеларска.

**1.3. участък от км 1+527.18 до км 2+198.08 с дължина 670.9 м**

Проектното трасе е разположено на левия бряг на р. Чепеларска. В участъка от км 1+595.53 до км 1+844.64 обходния път пресича реката два пъти. Двете пресичания са с

---

много голяма косота и са решени с едно общо мостово съоръжение, началото на което е при км 1+595.53, а края при км 1+844.64. В участъка от км 1+527.18 до км 1+800, обходният път е проектиран по съществуващото трасе на крайна улица на гр. Чепеларе, а от км 1+800 до км 2+198.08 проектното трасе е развито по изцяло нов терен в покрайнините на града.

Общият габарит на участъка е 19.0 м. Включва едно платно с четири ленти за движение (2x3.50м и 2x3.75м) без разделителна ивица и два тротоара с ширина от 2.00 до 2.25 м. В участъка на кръстовището при км 1+750, с цел безопасност при пресичането на пътното платно от пешеходци, се предвижда разделителна ивица с ширина 0.8 м.

В участъка има две големи съоръжения – мостово съоръжение над р. Чепеларска от км 1+595.53 до км 1+844.64 и мостово съоръжение над р. Камбурска при км 1+749. По цялото протежение се предвижда корекция на речното корито на р. Чепеларска.

#### **1.4. участък от км 2+198.08 до км 3+996.94 с дължина 1798.86 м**

Проектиран е по изцяло нов терен. Ситуационно и нивелетно е привързан към съществуващото трасе на Път II-86. Привързването се осъществява в участъка от км 3+850 до км 3+996.94, в който обходният път е проектиран по съществуващата следа и обхват на път II-86.

До км 2+920 проектното трасе на обходния път е разположено на левия бряг на р. Чепеларска. При км 2+920 е предвидено пресичане на реката с мостово съоръжение. От км 2+920 до км 3+996.94 обходният път е проектиран от дясната страна на р. Чепеларска.

Връзката между проектното трасе на обходния път и градската част ще се осъществи с кръстовище при км 3+719.16.

В участъка до кръстовището се предвижда корекция на коритото на р. Чепеларска.

### **2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение**

Състоянието на съществуващия път не отговаря на изискванията за път от второкласната Републиканска пътна мрежа. Габаритът е недостатъчен, а състоянието на пътната настилка е незадоволително.

Предвид на това, че пътният участък преминава през населено място, се създават предпоставки за пътнотранспортни произшествия.

Изграждането на обходния път на гр. Чепеларе ще изведе транзитното автомобилното движение извън центъра на града, с което ще се повиши безопасността на движението в този участък от Път II-86.

С извеждането на транзитния трафик от централната част на населеното място и предвид подобрените характеристики на пътния участък, се очаква и подобрение в състоянието на околната среда в района, като по-малко вредни емисии и по-ниско шумово натоварване.

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

В участъците от км 0+000 до км 0+300 и от км 2+850 до км 3+996.4 обходният път е проектиран по съществуващото трасе на Път II-86.

Ситуационното положение на проектното трасе в участъка от км 0+700 до км 1+800 е съобразено със съществуващата улична регулация на град Чепеларе.

За площите, които ще бъдат усвоени, има изработен парцеларен план.

### **4. Подробна информация за разгледани алтернативи**

В участъка от км 76+100 до км 80+100 съществуващото трасе на Път II-86 преминава през регулацията на град Чепеларе.

С настоящия проект се предвижда обхождането на града от източната му страна.

Предвид високопланинските теренни условия и развитието на града към планината в западна посока, предложението с проекта вариант е единственото възможно техническо

---

решение за обхождане на централната градска част. Поради тази причина не са разглеждани други алтернативни варианти за местоположението на обекта.

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

Обектът на инвестиционното предложение засяга землището на гр. Чепеларе (ЕКАТТЕ: 80371), Община Чепеларе, Област Смолян.

Началото на обходния път при км 0+000 е на около 200 м преди завод „Орион”, а неговия край на около 100 м след автогарата на гр. Чепеларе при км 3+996+94.

#### **6. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет**

При изпълнение на строителните работи свързани със строителството на пътната отсечка, ще се изпълнят всички дейности описани в обобщената количествена сметка, касаещи изпълнението на директното трасе, отводняването (водостоците) и изграждането на големи съоръжения. Изкопите, насипите и разчистването на повърхността на терена касаят трасето и всичките му прилежащи съоръжения в цялата му дължина, като са включени и терените за промяна на предназначение свързани със строителството по нов (неотчужден) терен.

Основните процеси, които проектната документация предвижда да се извършват на строителната площадка, са следните:

- **Земни работи** – разчистване на строителната площадка, направа на изкопи и насипи, изкопи за съоръжения, фрезование и др.

- **Асфалтови работи** - полагане на конструктивните асфалтови пластове на настилката

- **Пътни работи** - бетонови работи за големи и малки съоръжения, направа на тротоари и бордюри, полагане на маркировка и поставяне на вертикална сигнализация, ограничителни системи за пътища (предпазни огради) и др.

#### **7. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура**

Самото реализиране на инвестиционното предложение е свързано с изграждане на нова и промяна на съществуващата пътна инфраструктура. С проекта се предвижда промяна на съществуващото трасе на Път II-86 в участъка преминаващ през гр. Чепеларе. Подробно описание на предвижданията на инвестиционното предложение е направено в т. II.1 “Резюме на предложението”.

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

Всички дейности свързани със строителството като разделното отнемане, депониране и съхранение на излишните земни маси, почва и камъни от изкопите, временното и постоянното съхранение на хумус, същинските строителни работи, крайната фаза по приключването им (почистване на строителните площи, рекултивация на засегнатите по време на строителството терени) и пускането на обекта в експлоатация, се представят в план от фирмата изпълнител на строежа след съгласуване на проектната документация с компетентните органи и издаване на разрешително за строеж. Описанието на предвидените работи по време на строителството е направено в т. II. 6.

#### **9. Предлагани методи за строителство**

Изработената проектна документация е на фаза технически проект. Конкретните методи за строителство ще бъдат заложи в работния проект и технологично-строителната програма на фирмата изпълнител на строежа.

На този етап на проектиране е прието, че строителството на това трасе не изисква взривни работи, за които да се налага представяне на допълнителни проекти.

Настилките са оразмерени, решено е отводняването на пътя. Предвидени са няколко големи съоръжения, както и реконструкция на съществуващата съпътстваща инженерна

---

инфраструктура. Методите за строителство, които ще се използват на обекта, няма да се различават от изпитаните и доказани методи в практиката за подобен вид пътни обекти.

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

В етапа на строителство се предвижда използването на земни маси, необходими за изграждането на пътното тяло, както и използване на вода при поддържането на чистотата на работните площадки.

При експлоатацията на пътя няма да бъде необходимо използването на природни ресурси, с изключение на водата, необходима за неговото почистване.

#### **11. Отпадъци, които се очаква да се генерират - видове, количества и начин на третиране**

В процеса на работа на пътно-строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти, налагащи се при неизправности, има вероятност да се получат (макар и в минимални количества) отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Използвани хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“; 13 07 „Отпадъци от течни горива“. Прогнози не могат да се направят, защото такива отпадъци биха се получили само при аварийни ситуации, които са непредвидими по време и място.

Работниците по трасето, а в последствие (по време на експлоатацията) и пътуващите по обходния път, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

По време на експлоатацията, във връзка с мероприятията по неговото целогодишно поддържане от пътните служби, обходния път ще се явява постоянен генератор на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“. Почистването се прави по график от пътно поддържащата фирма.

Отпадъците ще се извозват на депа, определени и съгласувани с Община Чепеларе, през която преминава трасето на пътя.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

#### **12. Информация за разгледани мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда**

Мерките за намаляване на отрицателното въздействие върху околната среда се разглеждат в две групи, поради наличието на два основни етапа, водещи до въздействие върху околната среда:

##### ***По време на строителните работи:***

- Генерираните по време на изграждането на обходния път отпадъци, ще бъдат транспортирани до най-близкото депо въз основата на договор с лицензирана фирма и ще бъдат третирани съобразно изискванията на Закона за управление на отпадъците;

- При изпълнение на строителните дейности, ще бъде създадена такава организация на движението, осигуряваща неговата безопасност;

- Работниците на обекта ще бъдат изложени на шум и вибрации. Очаква се временно и локално запрашаване. За предотвратяване и намаляване на тези въздействия ще се използват индивидуални средства за защита - прахови маски, шлемофони и др;

- За работниците ще бъдат осигурени химически тоалетни, за чието периодично почистване ще бъде наета лицензирана фирма.

### ***По време на експлоатацията:***

Постоянно въздействие върху околната среда ще оказва трафика по пътя, което ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите, както и в шумово натоварване.

С оглед предотвратяване на аварийни ситуации и намаляване на последиците при възникване на инциденти, е изготвен проект за организация на движението, като за периода на експлоатация се предвиждат редица мерки:

- Пътно покритие, осигуряващо добро сцепление на гумите на автомобилите с пътната настилка;
- Ефикасно отводняване и бързо отвеждане на дъждовните води от пътното платно, посредством предвидения за изграждане колектор в у-ците от км 1+527.18 до км 2+198.08 и от км 2+180 до км 3+996.94;
- В проекта за вертикална сигнализация и хоризонтална маркировка са предвидени знаци и маркировка за своевременно предупреждаване на водачите на МПС за характера и опасностите на пътя.

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

С проекта се предвижда корекция на речното корито на р. Чепеларска, както и реконструкция на засегнатите инженерни мрежи (водопроводи и ТТ кабели).

### **14. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение**

За изграждането на мостовите съоръжения над р. Чепеларска и р. Камбурска, както и за корекцията на р. Чепеларска, ще бъде необходимо издаването на разрешителни за ползване на воден обект. Като Възложител, Агенция „Пътна инфраструктура” (АПИ) ще предприеме необходимите действия по издаването на необходимите разрешителни.

### **15. Замяряване и дискомфорт на околната среда**

Дискомфорт под формата на прахово и шумово замяряване ще се получи за периода по време на строителните работи. Това замяряване ще бъде локално в обхвата на строителните площадки и само за периода на строителство.

По време на експлоатацията ще има замяряване 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 новия път.

### **16. Риск от инциденти**

По време на строителните работи съществува риск от трудови злополуки. Вероятността за тяхното възникване може да бъде намалена, чрез спазване на плановете за здравословни и безопасни условия на работа, ползване на необходимите защитни облекла и предпазна екипировка от работниците на обекта.

По-доброто качество на новия път, предмет на настоящето инвестиционно предложение, предполага намаляване на риска от пътни инциденти в района на гр. Чепеларе. Такива могат да се случат при внезапни аварии на автомобили или ПТП, предизвикани от неспазване на Правилника за движение по пътищата.

Аварийните ситуации по време на експлоатацията, могат да се ограничат само при стриктно спазване на Закона за движение по пътищата, прецизна сигнализация с пътна маркировка и с пътни знаци, строг контрол от страна на служителите на КАТ и целогодишна поддръжка на пътното платно в добро състояние.

### **III. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

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

Към настоящата Информация са приложени подробни ситуации на проектното трасе на обходния път.

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

Реализацията на инвестиционното предложение е обвързана с усвояването на нови площи, за което има изработен парцеларен план.

Ще бъдат отчуждени общо 116.401 дка, разпределени по предназначение, както следва:

- Урбанизирана територия – 57.084;
- Територия за транспорт – 8.205;
- Земеделска територия – 10.767;
- Водни площи – 40.345.

Всички площи, предвидени за отчуждаване, се намират в землището на гр. Чепеларе.

**3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове**

Площите, които ще бъдат използвани за изграждането на пътя, ще бъдат отчуждени съобразно парцеларен план, одобрен от Общински съвет – Чепеларе с Решение № 208.

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

**4.1. Водни обекти**

Инвестиционното предложение е обвързано с изграждане на нови мостови съоръжения над р. Чепеларска и р. Камбурска, както и с корекция на речното корито на р. Чепеларска.

**4.2. Санитарно-охранителни зони на водоизточници**

Проектното трасе на обходния път на гр. Чепеларе не засяга санитарно-охранителни зони и водоземни съоръжения.

**4.3. Защитени зони**

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие, обекта на инвестиционното предложение се намира в близост до границите на Защитена зона BG0001030 „Родопи - Западни”, определена за опазване на природните местообитания на дивата флора и фауна, както и до границите на Защитена зона BG0002105 „Персенк”, определена за опазване на дивите птици.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

**5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение**

В участъка от км 76+100 до км 80+100 съществуващото трасе на Път II-86 преминава през регулацията на град Чепеларе.

С настоящия проект се предвижда обхождането на града от източната му страна.

---

Предвид високопланинските теренни условия и развитието на града към планината в западна посока, предложени с проекта вариант е единственото възможно техническо решение за обхождане на централната градска част. Поради тази причина не са разглеждани други алтернативни варианти за местоположението на обекта.

#### **IV. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОТЕНЦИАЛНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ (КРАТКО ОПИСАНИЕ НА ВЪЗМОЖНИТЕ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВСЛЕДСТВИЕ РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ)**

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

##### **1.1. Въздействие върху хората и тяхното здраве**

Основното въздействие ще бъде върху работещите хора на обекта, които ще са изложени на шум и запрашаване от пътно-строителната техника. При спазване на нормативната уредба по здравословни и безопасни условия на труд и носене на предпазно облекло и лични защитни средства, въздействието ще е минимално и в рамките на допустимото.

##### **1.2. Въздействие върху атмосферата и атмосферния въздух**

###### ***Емисии в периода на ремонтните работи***

В процеса на работа ще се емитира прах с различен фракционен състав, поради използването на пътно-строителна техника. Използването на такива машини ще бъде свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; VOC – летливи органични съединения; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; N<sub>2</sub>O – двуазотен оксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; NH<sub>4</sub> – амоняк; Cd – кадмий; Pb – олово; DIOX – диоксини и фурани; PM – прахови частици.

Праховите частици с размери над 10 μm, в зависимост от метеорологичните условия, ще се утаяват на около 20 – 50 м от трасето, а по-малките ще се разсейват в околната среда.

При полагане на новата асфалтовата смес върху пътното платно се отделят емисии на летливи органични съединения (ЛОС) и полициклични ароматни въглеводороди (РАН). Емитирането вследствие асфалтирането ще бъде краткотрайно и еднократно.

###### ***Емисии в периода на експлоатация***

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на автомобилите и шумово натоварване.

По-оптималния режим на работа на двигателите на МПС, вследствие по-доброто качество на новия път, ще доведе до намаляване на концентрациите на замърсяващите вещества, както и на шумовото натоварване.

##### **1.3. Въздействие върху водите**

Негативно въздействие върху водите може да се очаква по време на дейностите, свързани с корекцията на р. Чепеларска и изграждането на новите мостови съоръжения над речните корита на р. Чепеларска и р. Камбурска. Това въздействие ще се изразява във



---

временно повишаване на мътността на водите, което ще бъде единствено в периода на предвидените дейности, свързани с ползването на гореспоменатите водни обекти.

По-значително замърсяване на повърхностите води, може да се получи само при аварийни ситуации в близост до водните обекти по време на строителството и експлоатацията на пътното съоръжение.

#### **1.4. Въздействие върху почвите**

Въздействието ще се изрази в унищожаване на почвената покривка. То ще бъде постоянно, но локално по мащаб.

Риск от замърсяване на почвите може да се очаква от разлив на бензин и масла, вследствие на аварирани моторни превозни средства по време на строителните работи и експлоатацията на пътя.

#### **1.5. Въздействие върху земните недра**

При извършване на изкопно-насипните работи по изграждане на пътното тяло, може да се очаква механично нарушаване на геоложката основа. То ще бъде с локален характер и единствено в повърхностната зона на земните недра.

#### **1.6. Въздействие върху ландшафта**

Предвид на това, че района в който се намира проектното трасе на обходния път се характеризира с антропогенен тип ландшафт, не се очаква значителна промяна в него.

Временно влошаване на визуалността на прилежащия ландшафт, може да се появи по време на строителството. То може да се избегне чрез въвеждане на ред и чистота на строителните площадки, редовното им почистване от генерираните отпадъци, както и подреждане на строителните материали.

#### **1.7. Въздействие върху минералното разнообразие**

Инвестиционното предложение не е свързано с добив на полезни изкопаеми и дейностите по неговата реализация няма да окажат въздействие върху минералното разнообразие.

#### **1.8. Въздействие върху биоразнообразието**

Проектното трасе на обходния път на гр. Чепеларе засяга предимно урбанизирани територии. Оформените биоценози са под силно антропогенно влияние и с висока степен на толерантност, предвид на което не се очакват негативни въздействия върху тях от реализацията на инвестиционното предложение.

По време на строителството ще бъдат нарушени тревни съобщества и е възможно да отпаднат единични дървета, попадащи в сервитута на пътя, но не и приоритетни такива.

Строителните работи ще бъдат свързани с временно безпокойство на животинските видове и тяхното изтегляне в съседни територии. Поради ниската концентрация и бедния видов състав на представителите на животинския свят в разглеждания урбанизиран район, не се очаква отрицателно въздействия върху тях.

#### **1.9. Въздействие върху паметници на културата**

Реализацията на инвестиционното предложение няма вероятност да засегне културни ценности.

#### **1.10. Въздействие на рискови енергийни източници**

По отношение на рисковите енергийни източници, негативното въздействие е свързано основно с шума.

След изграждането на обходния път, шумовите нива ще се понижат спрямо сегашните, предвид по-добрите характеристики на новия път спрямо съществуващия към момента.

### **1.11. Въздействие от генно-модифицирани организми**

Инвестиционното предложение не е свързано с такова въздействие.

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

С писмо с изх. № КПД-14-369-(9)/04.01.2013 г., РИОСВ – Смолян уведомява АПИ, че за инвестиционното предложение е извършена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие върху най-близко разположените защитени зони BG0001030 „Родопи - Западни” и BG0002105 „Персенк”, според която няма вероятност реализацията на обекта да окаже значително въздействие върху тях.

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

#### ***По време на строителството***

Шумът и вибрациите по време на работата на пътно-строителната техника ще предизвикат временен дискомфорт за намиращите се в близост представители на фауната, както и за хората, работещи на обекта. След приключване на строително-ремонтните работи, шума и вибрациите ще се върнат в нормалните граници.

#### ***По време на експлоатация***

Инвестиционното предложение предполага аналогично на досегашното въздействие върху компонентите на околната среда. По-добрите характеристики на новопроектирания обходен път спрямо съществуващия, спомагат за работа на автомобилните двигатели на оптимален режим и редуциране на задръстванията, които са причина за по-тежки въздействия върху околната среда и по-конкретно – атмосферния въздух.

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

Обектът на инвестиционното предложение засяга землището на гр. Чепеларе (ЕКАТТЕ: 80371), Община Чепеларе, Област Смолян.

Началото на обходния път при км 0+000 е на около 200 м преди завод „Орион”, а неговия край на около 100 м след автогарата на гр. Чепеларе при км 3+996+94.

### **5. Вероятност на поява на въздействието**

Въздействието при строителството е временно до приключване на строителните дейности. Ще се наблюдава през светлата част на деня.

Въздействията при експлоатацията са постоянни за периода на използване на инфраструктурата.

### **6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието**

Въздействието по време на строителството е с малка продължителност – за периода на строителните дейности.

С изключение на въздействието върху почвите и геоложката основа, въздействието по отношение на останалите компоненти е обратимо.

Въздействието на транспортния трафик при експлоатацията на пътя е постоянно, но с променлива интензивност в зависимост от натовареността на движението в рамките на денонощието. Очаква се в нощните часове то да бъде минимално.

---

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

Препоръчително е включването в инвестиционното предложение на следните мерки:

**По време на строителство**

- Съхраняване на иззетия хумус на временна площадка и оползотворяването му при рекултивация на нарушените терени след завършване на строителството;
- Контрол върху техническото състояние на строителната и транспортна техника и спазване на технологичния режим на работа за намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове и намаляване нивата на шум;
- Почистване на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци след приключване на определен етап;
- Създаване на вътрешна организация за събиране, временно съхранение и транспортиране на образуванията на строителната площадка строителни, опасни и битови отпадъци и предаването им на физически или юридически лица, притежаващи разрешение за дейности с отпадъци по чл. 37 от ЗУО;
- Съгласуване на площадките за временно съхранение на отпадъци с Община Чепеларе.

**По време на експлоатация**

- Поддържане на пътната настилка в добро експлоатационно състояние;
- Редовно почистване и ревизия на отводнителните и приемни съоръжения и своевременно отстраняване на констатираните повреди и образуванията утайки и отпадъци;
- Контрол върху чистотата на пътното платно.

**8. Трансграничен характер на въздействията**

Реализирането на инвестиционното предложение не е свързано с трансгранично въздействие.