

Приложение № 2 към чл. 6

(Изм. - ДВ, бр. 3 от 2006 г.; изм. и доп., бр. 3 от 2011 г.; изм., бр. 12 от 2016 г., в сила от 12.02.2016 г.)

Информация за преценяване на необходимостта от ОВОС

I. Информация за контакт с възложителя:

1. (Изм. - ДВ, бр. 12 от 2016 г., в сила от 12.02.2016 г.) Име, местожителство, гражданство на възложителя - физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице.

„ДЛС-Тервел”ТП на „Североизточно държавно предприятие”ДП- Шумен

2. Пълен пощенски адрес.

Гр. Тервел, ул. „Св.св. Кирил и методий” №10

3. Телефон 05751 22-71, факс 05751 20-24 и e-mail dgs.tervel@dpshumen.bg

4. Лице за контакти инж.Цветелин Миланов-директор на ТП“ ДЛС Тервел“

II. Характеристики на инвестиционното предложение:

1. Резюме на предложението.

Проектната разработка е предмет от цялостната обществена поръчка за „Проектиране на ПУП – парцеларен план за елементите на техническата инфраструктура, проектиране – изработване на инвестиционен проект във фаза технически проект и изпълнение на строеж – горски автомобилен път „Кьостата“ III-та степен.

Трасето на пътя се намира на територията на Държавно ловно стопанство Тервел. Изградено е като автомобилен път съгласно изискванията на вече отменена нормативна уредба и представлява черен, земен път, известен като „Широкия път“ по землищната граница между землищата на с.Нова Камена, с. Зърнево с.Орляк.

По лесоустройствен проект (ЛУП) от 2009г. едната част от пътя е отбелязана на картата, като автомобилен път, а другата част като коларски път, представляващи граница между следните отдели: 129 и 130, 129 и 131, 129 и 137, 132 и 136, и 132 и 133.

Общата дължина на пътя е 2000.00 м.

Трасето на пътя преминава през силно залесен терен и се използва, но тъй като същия е черен и земен, без никакво допълнително пътно покритие, движението по него е силно затруднено поради множество неравности, коловози, пропадания и стесняване на пътното платно.

Началото на обекта е при площадка за маневриране и обръщане на друг горски път в близост до ловната хижа на местност „Кьостата“.

Краят е на 2км. по протежение землищната граница между землищата на Нова Камена, Зърнево и Орляк.

Ситуационно съществуващият горски път е разположен по землищната граница между землищата на с.Нова Камена, с. Зърнево с.Орляк.

Целта на проекта е да се изгради пътя в участъка разположен по землищната граница между землищата на с.Нова Камена, с. Зърнево с.Орляк с дължина 2000м.

Проектното решение предвижда изграждане на нов път и се основава на изискванията на Наредба №5 от 31 юли 2014 г. за строителство в горските територии без промяна на предназначението им.

Проектното решение предвижда изграждане на съществуващия горски път. Предвидените видове работи за достигане целта на проекта най-общо са следните:

- възстановяване на пътното платно;
- изграждане на пътната настилка;
- изграждане на нови отводнителни съоръжения;

За изграждането на пътното тяло е предвидено да се изпълнят определен обем земни работи, в това число изкопи и насипи, за достигане на проектните нива за земната основа, върху която ще се положи материал от трошен камък за стабилизиране и оформяне на основата на пътната настилка.

Проектен габарит

Категория на движението – „Леко”.

Проектна скорост 30 км/ч

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|--------------|
| - | Пътно платно в права | - | 4.00 м; |
| - | Пътна лента | - | 3.00 м; |
| - | Банкети | - | 2 x 0.50; |
| - | Пътна лента в криви с уширения | - | 3.00-4.50 м; |

2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение.

Възлагане на обществена поръчка по реда на глава 8а от ЗОП, с наименование „Проектиране на ПУП – парцеларен план за елементите на техническата инфраструктура, проектиране-изработване на инвестиционен проект във фаза технически проект, изпълнение на строеж – горски автомобилен път „Кьостата” III-та степен, авторски надзор”

Заповед РД 49-233/13.06.2014 на Министъра на земеделието и храните

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности, в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение и кумулиране с други предложения.

Няма.

4. Подробна информация за разгледани алтернативи.

Инвестиционното предложение е продиктувано от Възлагане на обществена поръчка по реда на глава 8а от ЗОП, няма алтернативи.

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

Ситуационно съществуващият горски път е разположен по землищната граница между землищата на с.Нова Камена, с. Зърнево с.Орляк.

По лесоустройствен проект (ЛУП) от 2009г. едната част от пътя е отбелязана на картата като автомобилен път, а другата част като коларски път, представляващи граница между следните отдели: 129 и 130, 129 и 131, 129 и 137, 132 и 136, и 132 и 133.

Общата дължина на пътя е 2000.00 м.



Фиг.1. Обзорна снимка на района. Работно трасе (в червен цвят)

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

Целта на проекта е да се изгради пътя в участъка разположен по землищната граница между землищата на с.Нова Камена, с. Зърнево с. Орляк с дължина 2000м.

Проектното решение предвижда изграждане на нов път и се основава на изискванията на Наредба №5 от 31 юли 2014 г. за строителство в горските територии без промяна на предназначението им.

За случаите, когато отделни проектни решения не са разгледани в тези норми са ползвани изискванията за Норми за проектиране на пътища.

Проектното решение е разработено при спазване на следните изисквания:

Степента на пътя според Приложение №2 към чл. 19, ал. 1 от Наредба №5 от 31 юли 2014 г. е III-та (хълмист терен с надлъжен наклон до 5% и напречен наклон от 15 до 30%);

Категория на движението – „Леко”. с интензивност на движението до 5 ОА/ден и пътна настилка от трошен камък.

Съгласно Приложение №2, за терен III категория и категория на движението „Леко”:

Проектна скорост	-	30.00 км/ч
Ширина на пътното платно	-	4.00 м;

Ленти за движение	-	1.00 бр;
Ширина на пътната лентата	-	3.00 м;
Ширина на банкетите	-	2x0.50 м;
Тип на настилка	-	трошен камък;

Максималният надлъжен наклон е 8%, напречен наклон – в права 4,00%, в крива 6%;

Минимални радиуси на криви:

хоризонтални криви	30м,	
изпъкнали вертикални криви		1000м,
вдлъбнати вертикални криви		500м;

Проектното решение предвижда изграждане на съществуващия горски път. Предвидените видове работи за достигане целта на проекта най-общо са следните:

- възстановяване на пътното платно;
- изграждане на пътната настилка;
- изграждане на нови отводнителни съоръжения;

1. Ситуация, надлъжен и напречен профил

Проектното решение по отношение на плана и профила на пътя е съобразено с класа на пътя, проектната скорост и категорията на терена.

Проектното решение е до голяма степен е съобразено и със съществуващото положение на трасето на пътя и КВС за землищата.

Проектната ос е съставена от прави елементи и хоризонтални криви – 14 бр.

При хоризонтални криви с радиус <250м се предвижда уширение на пътната настилка.

Дължините на правите елементи са различни и са определени от разположението на хоризонталните криви.

Предвиждат се ббр.площадки за разминаване с дължина 20м и ширина 2.50м. разположени симетрично на платното.

При КМ 1+640 се предвижда площадка за маневриране и обръщане с дължина 19м и ширина 10м.

Нивелетата е съобразена със съществуващия терен и с типа настилка за изграждане на конструкцията. Изпълнена е от прави и вертикални криви, както следва:

- Минимален радиус изпъкнали вертикални криви R=1564м.
- Минимален радиус вдлъбнати вертикални криви R=2146м.

Типовият напречен профил е проектиран с едностранен наклон на настилка, както следва

q = 4 % - в прав участък при настилки с тр. камък;
q_{max} = 4 % - в хоризонтална крива.

Стойността на напречния наклон на настилка за всички хоризонтални криви е приет съобразно вида на настилка и е max.4 %, тъй като надлъжните наклони по трасето достигат до 5%, а от там и стойностите на косия наклон значително се увеличава.

Напречният наклон на банкетите се предвижда да съвпада с наклона на настилка с оглед минималния габарит и технологичното изпълнение на конструкцията.

2. Изграждане на пътното тяло и настилката

За изграждането на пътното тяло е предвидено да се изпълнят определен обем земни работи, в това число изкопи и насипи, за достигане на проектните нива за земната основа, върху която ще се положи материал от трошен камък за стабилизиране и оформяне на основата на пътната настилка.

Съгласно нормите за проектиране пътната настилка е с ширина в правите участъци – 3.00 м. При тази ширина на настилката се изисква оформянето на площадки за разминаване минимум през 250 м. За оформянето на такива площадки е необходимо да се увеличи общия габарит на пътя, като по този начин ширината на лентата ще е 5.50 м вместо 3.00 м.

Проектен габарит

Категория на движението – „Леко”.

Проектна скорост 30 км/ч

-	Пътно платно в права	-	4.00 м;
-	Пътна лента	-	3.00 м;
-	Банкети	-	2 x 0.50;
-	Пътна лента в криви с уширения	-	3.00-4.50 м;

Изграждането на пътното тяло и настилката ще се извърши по следната технологична последователност :

- изсичане на храсти с цел разчистване на терена и осигуряване фронт на работа;
- изкоп на хумус по цялата ширина на проектното трасе;
- изкоп на земни почви до достигане на проектните нива за оформяне на земната основа;
- едновременно полагане на трошенокаменната основа с различна ширина на пътното тяло, в това число под пътната лента и банкетите;
- полагане и уплътняване на пласт от заклинващ дребнозърнест трошен камък по цялото платно включително банкетите;

По отношение на баланса и оползотворяване на земните маси в проектното решение се предвижда част изкопаните количества земни почви да се влагат в зони, в които е се наблюдават дълбоки земни коловози и слягания от преминаването на машини при влошени климатичните условия.

Конструкцията на настилката е определена на база оразмерителната интензивност за категория на движението „Леко”. съгласно изискванията на Наредба №5 от 31 юли 2014 г. за III-та степен - настилка от трошен камък:

-	дребнозърнест заклинващ трошен камък	-	15 см;
-	основен пласт несортиран трошен камък	-	25 см;
-	земна основа $E_0 = 30$ МПа		

3. Отводняване

Проектираните елементи на ситуацията, напречния профил и надлъжния профил са предвидени така, че отводняването на пътното тяло и пътната настилка да се извършва повърхностно.

Проектното решение предвижда оформянето на нови земни отводнителни окопи.

Предвиждат се и за изграждане 3 нови напречни на платното тръбни водостока Ф500 на местата, които позволяват оттичане на отведените води по терена, както и 8 нови тръбни водостока Ф500 на напречните пресичания с черни пътища.

4. Организация на движението

Хоризонтална маркировка не се предвижда съобразно вида на настилката.

Вертикалната сигнализация е съгласно изискванията на НАРЕДБА 18 от 2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци и е със пътни знаци от I-ви типоразмер в съответствие БДС 1517-2007.

5. Пожарна безопасност

Осигуряването на безопасността при пожар е отчетена съгласно чл.27 от НАРЕДБА № Из-1971 от 29 октомври 2009 г. за строително-технически правила и норми за осигуряване на безопасност при пожар. Пътят е с трайна настилка и всички външни габаритни радиуси при завой са по-големи от 10.50м. както и габарита на платното за движение е по-голямо от 3.50м. Площадките за разминаване и изчакване са през максимум 250м с ширина 2.50м и са достатъчни за осигуряване на безпрепятствено движение на автомобилите и средствата за осигуряване на пожарната безопасност.

При извършване на СМР, при които ще бъде прекъсван или затварян пътният участък ще са осигурени временни обходни пътища, които ще се ползват от преминаващи ПС, строителната механизация на строежа и пожарните коли.

В началото на обекта съществува обособен хидрантен възел, представляващ дълбок сондаж с дебит 5л/сек. с монтирана стационарна цистерна 10м³., който обслужва автомобилите на пожарна безопасност отговарящи за района.

Не се очаква в дейности и съоръжения да са налични опасни вещества.

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. По същество предложението в неговата цялост е за промени, свързани с изграждане на допълнително оптимизираното магистрално трасе по нов терен, включително и свързаните с основното строителство обекти и подобекти. Подробно описание на предвижданията на настоящото инвестиционно 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: основните строителни работи, третирането и съхранението на излишните земни маси, почва и камъни от изкопите, временното съхранение на хумус, строителните работи, крайната фаза по приключването му (почистването на строителните площи) и пускането на обекта в експлоатация се представят в програма от фирмата изпълнител на строежа, след съгласуване на проектната документация с компетентните органи и издаването на разрешително за строеж.

Предвижда се дълготрайно ползване на строежа, в съответствие с изискванията на нормативната уредба.

Експлоатационният период на обекта се определя от амортизацията на инженерната инфраструктура.

Нормативната уредба не изисква и не се предвижда закриване, възстановяване и последващо използване на съоръженията.

Изготвен ПУСО

9. Предлагани методи за строителство.

Описание в т.П.6.2

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

- дребнозърнест заклинващ трошен камък - 15 см;
- основен пласт несортиран трошен камък - 25 см;
- земна основа $E_0 = 30 \text{ MPa}$

Необходимият материал ще бъде доставян от лицензирана фирма, притежаваща сертификат за качество и произход.

Вода по време на ремонтните работи ще бъде доставяна на място с водоноски. По време на строителството на пътното платно ще бъдат ползвани определени водни количества, през сухи периоди за ограничаване запрашаването при движението на строителната и транспортна техника.

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

При изпълнението на СМР на този обект е предвидено да се получат следните СО:

- **Изкопани земни маси не съдържащи опасни вещества - Код 17 05 06 – 2387 м³ (3819 т)**
- – изкоп до достигане на проектните нива за оформяне на земно легло и земни окопи;
- **Смесени отпадъци от строителство - Код 17 09 04 –** получени при подготовката и почистването на строителната площадка – 10 м³ (10 т) .

Всички посочени СО са от групата „Неопасни СО”.

На строителният обект не се предвижда да бъдат извършвани ремонтни дейности и техническа поддръжка на строителната механизация. Образуване на характерните за този тип дейности отпадъчни нефтопродукти и други консумативи не се очаква.

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

Проектното решение предвижда изсичане на храсти с цел разчистване на терена и осигуряване фронт на работа. Няма да бъдат изсичани видове под специална защита. Процесите и дейностите на предложението няма да засегнат защитени местообитания.

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).

По време на експлоатацията на пътното платно е предвидено отвеждане на атмосферните води извън пътните платна. Тези води се насочват чрез окопи към естествената местна хидрографска система.

Описано в т. II.6.3. Отводняване

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

Разрешително за строеж

15. Замяряване и дискомфорт на околната среда.

По време на строителството ще се генерират емисии на атмосферни замърсители и шум в нива 85-90 dB (A) от работата на превозните средства и строителната техника. Обхватът на въздействието им е в обсега на извършваните строителни дейности, за времето на строителството. Ще се генерират и определени количества строителни отпадъци, за чието временно (предварително) съхранение е предвидена една площадка. В резултат на дейностите ще има и въздействие върху визуално-естетическите характеристики на ландшафта в района. Тези въздействия ще създадат дискомфорт за работещите на строителния обект.

16. Риск от аварии и инциденти.

За предотвратяване и свеждане до минимум на възможните инциденти свързани с реализацията и последващата експлоатация на обекта, неговото проектиране и изграждане ще се извършва при спазване изискванията на установените в страната:

- ТС на АПИ за 2014 за съоръженията на техническата инфраструктура;
- противопожарни строително-технически норми (ПСТН);
- норми за допустими емисии и за качество на околната среда;
- санитарно-хигиенни норми.

Характерът на предвиденото строителство не създава сериозен риск от инциденти (аварийни разливи и замърсявания на околната среда). Рискът от инциденти по време на строителството произтича от неспазване на изискванията за безопасност и здравословни условия на труд по време на строителните дейности. Строителството ще се изпълнява по утвърдени планове за безопасност и здраве, определящи минималните изисквания на строителната площадка съгласно изискванията на *Наредба № 2 за минимални изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строително-монтажни работи.*

Използването на лични предпазни средства (антифони, противопрахови маски, каски, работно облекло и обувки), изграждане на физиологични режими на труд и почивка, създаване и спазване на специфични правила за ръчна работа с тежести и товари, ще доведе до намаляване на риска.

По време на **експлоатацията**, за предотвратяването на риска от инциденти (пътно-транспортни произшествия, разливи на товари от опасни вещества и др.) следва да се спазва специфичното законодателство за движение по пътищата и превоз на товари.

По отношение на **риска от наводнения**, инвестиционното предложение не попада в район със значителен потенциален риск от наводнения.

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 и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията до тях.**

Трасето на пътя се намира на територията на Държавно ловно стопанство Тервел. Изградено е като автомобилен път съгласно изискванията на вече отменена нормативна уредба и представлява черен, земен път, известен като „Широкия път“ по землищната граница между землищата на с.Нова Камена, с. Зърнево с.Орляк.

По лесоустройствен проект (ЛУП) от 2009г. едната част от пътя е отбелязана на картата, като автомобилен път, а другата част като коларски път, представляващи граница между следните отдели: 129 и 130, 129 и 131, 129 и 137, 132 и 136, и 132 и 133.

Общата дължина на пътя е 2000.00 м.

Трасето на пътя преминава през силно залесен терен и се използва, но тъй като същия е черен и земен, без никакво допълнително пътно покритие, движението по него е силно затруднено поради множество неравности, коловози, пропадания и стесняване на пътното платно.

Началото на обекта е при площадка за маневриране и обръщане на друг горски път в близост до ловната хижа на местност „Кьостата“.

Краят е на 2км. по протежение землищната граница между землищата на Нова Камена, Зърнево и Орляк.

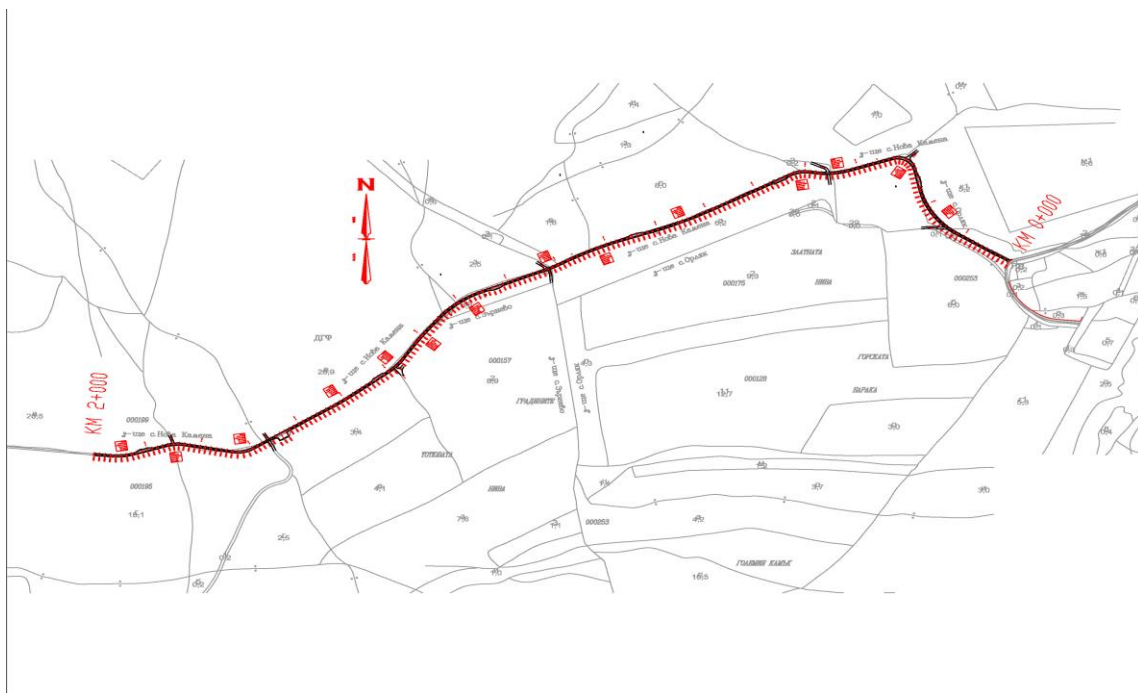
Ситуационно съществуващият горски път е разположен по землищната граница между землищата на с.Нова Камена, с. Зърнево с.Орляк. Трасето на пътя е с крайно ограничен контролиран достъп и се използва само за нуждите на Държавно ловно стопанство Тервел.

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

Описано в т. III.1.

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

Описано в т. III.1.



Фиг.2. Геодезическо заснемане на обекта

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

В Идеиния проект на Горски автомобилен път „Кьостата” са взети предвид съответните **чувствителни райони** за проекта в следните участъци:

Защитени територии:

Трасето на Горски автомобилен път „Кьостата” не засяга пряко и не е в близост до граници на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Защитени зони от екологична мрежа Натура 2000:

Трасето на Горски автомобилен път „Кьостата” засяга в 1 малък периферен участък защитена зона по Директива 92/43/ЕИО за опазване естественото състояние на местообитанията - защитена зона BG0000106 „Хърсовска река” .

Обекти на културно наследство:

Няма.

Зони за защита на водите по смисъла на чл. 119 от Закона за водите:

Трасето на Горски автомобилен път „Кьостата” не попада в границите на зони за защита на водите по смисъла на чл. 119а от Закона за водите:

Не са разписани забрани и ограничения за разглеждания тип инвестиционно предложение.

В Плана за управление на речните басейни в Дунавски район за басейново управление (2010-2015г.) не са разписани конкретни забрани за дейностите, предмет на инвестиционното предложение по отношение на повърхностните и подземните водни тела.

Райони със значителен потенциален риск от наводнения:

Инвестиционното предложение попада в район, за който няма данни за потенциален риск от наводнения Съгласно план за управление на риска от наводнения на Басейнова дирекция Дунавски район.

Населени места и други обекти, подлежащи на здравна защита:

Поради достатъчно голямата отдалеченост от строителния обект считаме, че чувствителността по отношение на емисиите на замърсители в атмосферата и/или повишени нива на шум ще е незначителна за близките до трасето на Горски автомобилен път „Кьостата” сгради, които са на разстояние от оста му, както следва:

- от км 2+000 до с. Нова Камена - на 2,6 км от юг;
- при км 2+000 до с. Зърнево - на около 4 км от север;
- при км 0+000 до с. Орляк - 5 км от север.

4а. Качеството и регенеративна способност на природните ресурси.

По време на строителството ще се използват определени количества земни маси за насипите, трошен камък и вода.

Ще бъде унищожена почвената покривка в обхвата на изкопите, като хумусният пласт ще се иземе разделно, ще се съхрани временно и след това ще се използва по предназначение върху терените, свободни от застрояване.

Използването на вода по време на строителството и експлоатацията е описано в т. П.10 на информацията.

Експлоатацията на обекта не е свързана с използване на други природни ресурси.

Във връзка с изложеното, не се очаква изграждането на обекта да доведе до влошаване качеството и регенеративната способност на природните ресурси.

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение.

Реализирането на инвестиционното предложение е продиктувано от обществена поръчка за „Проектиране на ПУП – парцеларен план за елементите на техническата инфраструктура, проектиране – изработване на инвестиционен проект във фаза технически проект и изпълнение на строеж – горски автомобилен път „Кьостата“ III-та степен. Тъй като пътя е съществуващ, но състоянието му е крайно лошо, не са разглеждани алтернативи.

IV. Характеристики на потенциалното въздействие (кратко описание на възможните въздействия вследствие на реализацията на инвестиционното предложение):

1. Въздействие върху хората и тяхното здраве, земеползването, материалните активи, атмосферния въздух, атмосферата, водите, почвата, земните недра, ландшафта, природните обекти, минералното разнообразие, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии на единични и групови недвижими културни ценности, както и очакваното въздействие от естествени и антропогенни вещества и процеси, различните видове отпадъци и техните

местонахождения, рисковите енергийни източници - шумове, вибрации, радиации, както и някои генетично модифицирани организми.

В настоящата информация е представена прогнозна оценка за потенциалното въздействие на инвестиционното предложение върху околната среда и човешкото здраве в обхват от по 100 м ивици от двете страни на трасето.

1.1. Атмосфера

Предвид краткотрайността на СМР и дължината на съоръжението не се очаква потенциране на вреден ефект от веществата, емитирани с отработените автомобилни газове.

1.2. Атмосферен въздух

1.2.2. Въздействие на обект а върху качеството на атмосферния въздух

Въздействие по време на строителство

По време на строителството се очаква да бъдат формирани неорганизираните емисии, свързани с отделянето на нетоксичен прах и отработени газове от строителната механизация и тежкотоварните транспортни средства.

Въздушната среда в района на площадката ще бъде подложена на следните въздействия:

- Отделяне на прахови частици от строителната механизация при процесите на изграждане на трасето и съпътстваща инфраструктура (изкопи, насипи, валиране, подравняване и др.);
- Отделяне на прахови частици при движението на тежкотоварните транспортни средства по трасета без трайна настилка на територията на площадката;
- Прахоунос при временно складиране на земни маси и строителни материали на открито;
- Отделяне на отработените газове от строителната механизация и тежкотоварните автомобили.

Праховите емисии са представени от общ прах и ФПЧ10. Интензитетът на формиране зависи от естеството на извършваните строителни дейности и използваната за това механизация.

Придвижването на тежкотоварната и строителна механизация на територията на строителните площадки, също така допринася за изменение на качеството на атмосферния въздух. Отделяните от двигателите вредни вещества в състава на отработените газове, натоварват приземния атмосферен слой в обхвата на разглежданата територия и прилежащите контактни зони.

Интензивността на емитирането им в околната среда зависи от типа на използваната техника, натовареност и продължителност на експлоатация.

Степента на запрашеност зависи от метеорологичните условия в района.

При извършване на планировката на трасето се очакват ограничени емисии на прах, главно на общ суспендиран прах в много малък периметър в работната зона, главно при товаро-разтоварните работи, както и при извършване на изкопните работи.

Имайки предвид съществуващите обстоятелства, замърсяването се очаква да бъде с локален характер с предполагаем обсег на въздействие до 50 м. от източника.

Съхранението на почвата по открит способ, включително организирането на площадки за временно съхраняване на изкопани земни маси, строителни материали, както

и организирането на хумусни депа предполагат емитирането на прахови частици в околната среда. Количеството на отделените емисии зависи от вида на съхраняваните материали, техния зърнометричен състав, съдържанието на влага и преобладаващите атмосферни условия в района.

Въздействие по време на експлоатацията:

Въздушната среда през периода на експлоатацията на горски път „Кьостата”, ще бъде подложена на въздействието на автомобилния трафик и свързаните с него емисии на вредни вещества в състава на отработените газове.

1.2.3. Оценка на въздействието върху качеството на атмосферния въздух

Пряко влияние на пътното трасе спрямо най-близко разположените населени места с концентрации над пределно допустимите в средночасов, средноденонощен и в средногодишен аспект не се очаква.

1.3. Води

Въздействие на обекта върху количеството и качеството на повърхностните и подземни води по време на строителство и по време на експлоатацията – не се очакват. Евентуално могат да настъпят временни негативни въздействия при природни бедствия.

1.4. Земни недра

1.4.2. Въздействие върху земните недра

Въздействие по време на строителство:

Нарушения на геоложката среда не се очакват по време на строителството.

Не се засяга геоложката основа, т.к. този вид строителство не е свързано с дълбоки изкопи и насипи за изграждане на пътното тяло (дейностите и методите са описани в т. II.6 и т. II.9).

Инвестиционното предложение не влиза в конфликт с находища на полезни изкопаеми, които са в експлоатация, а така също не преминава през доказани и новооткрити такива, на които предстои разработване.

Въздействие по време на експлоатацията:

При правилно оразмеряване и добро изпълнение на строителството, въздействие върху геоложката основа и земните недра не може да се очаква, освен при активна сеизмична дейност.

1.4.3. Оценка на въздействието върху земните недра

Отчитайки качествата на земната основа и характера на застрояване не може да се очакват съществени въздействия върху геоложката среда и неблагоприятни физико-геоложки процеси. Обектът не е рисков по отношение на земната основа и вероятността от настъпване на неблагоприятни физико-геоложки процеси е незначителна.

1.5. Почви и земеползване

Ширината на засегнатата от замърсяването ивица от двете страни на съществуващия път зависи от метеорологичните условия и от интензивността на автомобилния трафик. По-високи концентрации на замърсителите и по-голяма ширина на ивицата биха се установили в подветрената страна на пътя (по посока на преобладаващите

ветрове). По съществуващия път интензивността на автомобилния трафик е крайно ниска и не се очаква да се промени в бъдеще.

Не се очаква понижение на почвения бонитетен бал (ПББ) при замърсяване с тежки метали и токсични елементи поради краткосрочност на изпълнението на обекта и обема дейности.

1.5.2. Въздействие върху почвите и земята

Въздействие по време на строителство:

Маневрирането на транспортните и строителните машини ще доведе до вторично уплътняване на почвите в зоната на действието им. Най-голяма потенциална опасност от вторично уплътняване съществува при почвите с тежко-песъчливо глинест и леко глинест механичен състав, ако маневрирането на строителната техника се извършва върху влажно-пластична почва. Опасност от уплътняване на сложението съществува и при почвите, съдържащи чакълести частици с разнообразна големина.

Очаква се въздействието да е незначително, тъй като ширината на нарушените ивици няма да е голяма.

Възможни са и локални замърсявания на почвите с горива и масла при възникнали аварии на техника. Замърсяванията на прилежащите земи с аерозоли от ауспухови газове в процеса на строителство ще са незначителни и няма да се отразят върху качеството на земите предвид кратките срокове за строителство.

Изграждането на пътното платно засяга почвата в обхвата на трасето. След приключване на монтажа изкопите се запълват и уплътняват, а отгоре се рекултивират и се връща отнетия хумусен пласт.

Въздействието е слабо, ограничено, краткотрайно (за срока на строителство) и необратимо. Може да се определи като незначително.

Въздействие по време на експлоатацията:

По време на експлоатацията на трасето не се очаква значително въздействие върху почвите извън обхвата.

Влияние върху почвите може да окаже транспортното замърсяване, основно в контактните зони около пътното тяло. Това въздействие се изразява в отлагане и натрупване на аерозоли и прахови частици в почвения профил.

1.5.3. Оценка на въздействието

Не се очакват значителни неблагоприятни въздействия върху почвите на територията на ИП. Потенциалните въздействия са съсредоточени в рамките на пътното трасе и контактните зони, и се характеризира с локален характер.

1.6. Ландшафт

1.6.1. Характеристика на съществуващото състояние

В зависимост от преобладаващото участие на природни или антропогенни компоненти, ландшафта в района на инвестиционното предложение се отнася към антропогенни ландшафти, които са резултат от човешката дейност, която променя в различна степен някои от природните компоненти, формирайки техния специфичен характер и структура.

1.6.2. Въздействие върху ландшафта

Въздействие по време на строителство:

Строителството на пътния участък ще бъде свързано с отнемане на наличния хумусен пласт, като няма да се унищожават наличната растителност, тъй като обекта е съществуващ път. Растителната тревна покривка в обхвата на строителството е сравнително еднообразна.

Не се очаква механично нарушаване на геоложката среда.

Не се очакват промени в релефа и структурата на ландшафта.

Изграждането на наземното трасе не води до значителни промени в релефа.

Въздействие по време на експлоатацията:

Пътните принадлежности са част от пътното трасе и имат отношение към оформянето на ландшафта в прилежащото пространство на пътното платно. Покрай пътя се създава система от опорни елементи за погледа, които дават информация за измененията, наклона и условията на движение, които следва да бъдат естетически приобщени към пътя и околния ландшафт.

1.6.3. Оценка на въздействието

Инвестиционното предложение не съдържа обекти или дейности, които да доведат до поява на нови, значими по количество замърсители в разглежданата територия. Измененията в елементите на ландшафта ще бъдат основно по отношение на визуалната среда. Очакваното визуално въздействие ще доведе до изменение в облика на средата, но няма да окаже влияние върху продуктивността и емкостта на ландшафта, а също и на възможностите му за развитие.

1.7. Биологично разнообразие и неговите елементи

Характеристика на съществуващото състояние:

Растителност

Състои се от естествени саморасли тревисти и дървесно-храстови растителни видове, без консервационно значение и в незначителна численост.

Въздействие по време на строителство:

Въздействието върху тревната растителност по време на строителството се изразява в унищожаването ѝ в границите на строителството, дотолкова, че да се осигури фронт за работа (дейност, присъща и на поддръжката на пътищата).

Въздействие по време на експлоатацията:

По време на експлоатацията се очаква незначително и краткотрайно косвено въздействия върху растителността - атмосферното замърсяване с прах и емисии от изгорели газове. Движението по съществуващия път е крайно ограничено и с ниска скорост (до 30 км/ч) и не се предвижда това да се промени. Засегнатата площ ще е минимална - до около 50 м от банкета на пътя.

Трасето на горски автомобилен път „Кьостата” преминава през антропогенно натоварен район, вследствие на което животинския свят е привикнал към човешко присъствие и движение на МПС. Ето защо смятаме, че въздействието на безпокойството по време на строителството ще е незначително.

Въздействие по време на експлоатацията:

Въздействието върху животинския свят по време на експлоатацията се изразява в:

- безпокойство, породено от трафика, водещо до непряко отнемане на местообитания (няма да се различава от това на съществуващия в момента черен коларски път);

- унищожаване на отделни екземпляри при сблъсък с МПС. Смятаме, че това е много малко вероятно, предвид скоростта на движение на МПС в участъка.

1.8. Културно наследство

По трасето на горски път „Кьостата” не се констатира археологически обекти.

1.8.2. Въздействие върху културното наследство

Въздействие по време на строителство:

По време на СМР по пътя е възможно да се открият, респ. засегнат нови археологически обекти.

При констатиране на подобен случай следва да се преустанови строителството в съответния участък и да се изчака провеждането на съответните спасителни и консервационни работи от експертите на НИИКН и РИМ.

Въздействие по време на експлоатацията:

Не се очаква. Експлоатацията на пътя и съоръженията към него не е свързана с въздействие върху обектите на КИН.

1.9. Материални активи

1.9.1. Характеристика на съществуващото състояние

Материалните активи се разделят на дълготрайни (ДМА) и краткотрайни (КМА). В контекста на пътния обект това са основно:

- ДМА - земите, машини, инфраструктурни съоръжения и оборудване, транспортни средства;
- КМА - суровини, материали, горива.

Към момента териториите, предвидени за изграждане на горски автомобилен път „Кьостата” представляват съществуващ черен коларски път.

1.9.2. Въздействие върху материалните активи

Въздействие по време на строителство:

Засегнати ще бъдат земите в обхвата на строителството, като изграждането на обекта няма да доведе до промяна ползването на земите за целите на пътния обект.

Въздействие по време на експлоатацията:

Ефектът е изцяло положителен, тъй като предвиденият пътен участък и съоръженията към него са нови.

1.10. Управление на отпадъците

1.10.1. Въздействие на отпадъците върху компонентите на околната среда

По време на строителство:

По време на строителството основно ще се генерират характерни за изкопните и строителните дейности отпадъци, а именно: изкопани земни маси при изпълнение на изкопи, смесени строителни отпадъци, както и смесени битови отпадъци от дейността на работниците. Наелият персонал ще използва базата на ловния дом (битови помещения, санитарни възли), което урежда въпроса с управлението на битовите отпадъци. В изключително ограничени количества е възможно да се генерират опасни отпадъци - замърсена почва с опасни вещества, основно при непредвидени инциденти и аварийни ситуации със строителната механизация.

На строителният обект не се предвижда да бъдат извършвани ремонтни дейности и техническа поддръжка на строителната механизация. Образуване на характерните за този тип дейности отпадъчни нефтопродукти и други консумативи не се очаква.

Основната част от строителните отпадъците се пада на изкопани земни маси, които съгласно изготвения ПУСО ще бъдат 100 % оползотворени.

С възприетото техническо решение за крайно третиране на посочените излишни земни маси се постига устойчиво екологосъобразно управление на инертните (естествени) отпадъчни материали, в съответствие с изискванията на чл. 10 от *Наредбата за управление на строителните отпадъци*, чрез оползотворяването им.

По време на експлоатация:

През периода на експлоатация е изключително малко вероятно да се формират отпадъци от трупове на убити животни, поради естеството на достъп до трасето. Тези отпадъци не попадат в обхвата на Закона за управление на отпадъците. Труповете на животни се разглеждат от Закона за ветеринарномедицинската дейност и подлежат на специален контрол.

1.10.2. Оценка на въздействието

От направения анализ и характеристика по фактор отпадъци, може да се обобщи, че реализацията на инвестиционното намерение няма да окаже неблагоприятно влияние върху екологичния статус на района, както по време на строителството, така и през експлоатационния период.

С възприетото техническо решение за крайно третиране на посочените излишни земни маси се постига устойчиво екологосъобразно управление на инертните (естествени) отпадъчни материали, в съответствие с изискванията на чл. 10 от *Наредбата за управление на строителните отпадъци*, чрез оползотворяването им в негативни земни форми и подобряване/възстановяване на ландшафта

1.11. Рискови енергийни източници

1.11.1. Въздействие на рисковите енергийни източници

Отношение към инвестиционното предложение имат основно източниците на шум. Вибрации се очакват за периода на строителство, в резултат на използването на техниката за изграждане на обекта.

Въздействие по време на строителството:

Тежките строителни машини генерират шум с висок интензитет, който в кабините надвишава допустимите норми от 85 dB(A) и оказва неблагоприятен здравен ефект върху работещите.

На общи вибрации ще бъдат изложени водачите на тежкотоварните камиони, багери, булдозери.

На въздействието на локални вибрации ще бъдат изложени и работещите с валякови машини.

Въздействието е ограничено по обхват, краткотрайно и незначително при използване на лични предпазни средства.

Въздействие по време на експлоатацията:

Акустичната среда през периода на експлоатацията на горски автомобилен път „Кьостата”, ще бъде подложена на въздействието на автомобилния трафик (силно ограничен) и излъчвания от него шум.

1.11.2. Оценка на въздействието върху акустичната среда

Пряко влияние на пътното трасе спрямо най - близко разположените населени места с нива на шум над установените норми не се очаква.

1.12. Въздействие върху хората и тяхното здраве

Инвестиционното предложение е в обхвата на имоти, които се намират 1 община и засягат общо 3 населени места:

- Община Тервел - с. Нова Камена, с.Зърнево и с. Орляк

Таблица 1 Данни за населението в обхвата на населените места,

Селище	Брой жители	Площ на землището km ²
Нова Камена	381	34,39
Зърнево	1311	42,08
Орляк	1926	46,87

Отдалеченост от трасето на горски път „Кьостата”:

- с. Нова камена - 2,6 км
- с. Зърнево- 4 км
- с. Орляк – 5 км.

Въздействие по време на строителство:

Въздействие върху работещите на строителните площадки:

Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с реализацията на обекта са общите и локални вибрации, прахът, токсичните вредности, шумът, неблагоприятният микроклимат, физическото натоварване.

• *Неблагоприятен микроклимат* - Работата ще се извършва на открито, което я причислява към категорията за неблагоприятен микроклимат. Освен това, през летните месеци в кабините на тежкотоварните и изкопни машини има условия за прегряващ микроклимат;

• *Наднормени шумови нива* - Неблагоприятният здравен ефект на шума е главно върху централната нервна система и се изразява предимно в разстройство на съня и развитието на неврозо-подобни състояния;

- *Тежките строителни машини* генерират шум с висок интензитет, който в кабините надвишава допустимите норми от 85 dB и оказва неблагоприятен здравен ефект върху слуховия анализатор и нервната система;

- *Наднормени нива на общи вибрации* - На общи вибрации ще бъдат изложени водачите на тежкотоварните камиони, багери, булдозери. Общите вибрации увреждат главно костно-ставния апарат, съдовата система, а чрез ефекта на резонанса те оказват и неблагоприятен ефект върху редица вътрешни органи;

- *Локални вибрации* - На въздействието на локални вибрации ще бъдат изложени и работещите с валежови машини. Неблагоприятният здравен ефект се изразява в увреждания на сетивната и микросъдовата система на горните крайници. Този ефект е по-силно изразен при работа в условията на преохлаждащ микроклимат;

- *Прах* - Строителните работи ще се извършват на открито. По време на строителството, което е свързано с изкопни и насипно-уплътнителни работи, при най-неблагоприятни климатични условия (сухо и безветрено време), прахът е възможно да достигне стойности над ПДК, като ще се добави и прахът, който ще се генерира от транспортните машини. Тези прахови емисии са неорганизирани и ще зависят до голяма степен от метеорологичните условия (вятър, влажност, температура, устойчивост на атмосферата), характеристиките на земните частици, и много други условия. Обикновено при такива строителни дейности, най-високите концентрации на прах са локализиращи на мястото им на генериране. Наднормените прахови нива са рисков фактор както за развитието на белодробни заболявания от общ характер, свързвани с дразнещия ефект на праха, такива като ринит, хронични бронхити и техните усложнения, така и за развитието на професионална прахова патология;

- *Вредни токсикохимични фактори* - Основните замърсители, които ще се отделят в околната среда, са CO, NOx, SO2, въглеродороди, прах, бензинови пари. Тези емисии са неорганизирани и ще зависят от броя и вида на използваните при строителството машини, режима им на работа;

- *Физическо натоварване* - Трудът в пътното строителство е в голяма степен механизирен. Въпреки, че в по-голямата си част дейностите по строителството се извършват с помощта на механизация, има и работни операции, които изискват ръчна работа и значителни физически усилия. От гледна точка на физическите усилия той може да се категоризира като умерено тежка и тежка физическа работа.

При спазване на Плановите за здравословни и безопасни условия на работа, работни инструкции за безопасност, ползване на необходимите защитни облекла и предпазна екипировка, негативните въздействия могат да бъдат сведени до минимум.

Въздействие върху най-близкото население по време на строителството:

Поради голямата отдалеченост от най-близките населени места рискът за населението може да се определи като незначителен.

Въздействие по време на експлоатацията:

Незначително.

Засягане на санитарно-охранителни зони:

Не се засягат санитарно-охранителни зони на водоизточници поради отдалеченост от строителната площадка.

1.13. Въздействие на генно-модифицирани организми

Инвестиционното предложение не е свързано с дейности с ГМО.

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

Горски автомобилен път „Кьостата” засяга защитена зона „Хърсовска река” с код BG0000106, като пресича периферията ѝ.

Защитена зона „Хърсовска река” с код BG 0000106 за опазването на естествените местообитания на дивата флора и фауна е определена съгласно чл. 6, ал. 1, т. 1 и 2 от Закона за биологичното разнообразие и е включена в списъка от защитени зони, приет с Решение на Министерския съвет № 661/16.10.2007 г.(ДВ бр.85/2007 г.). Предметът и целите защитената зона съгласно чл. 8, ал. 1, т.2 на ЗБР са както следва:

Цели:

- Запазване на площта на природните местообитания и местообитанията на видове и техните популации, предмет на опазване в рамките на защитената зона.
- Запазване на естественото състояние на природните местообитания и местообитанията на видове, предмет на опазване в рамките на защитената зона, включително и на естествения за тези местообитания видов състав, характерни видове и условия на средата.
- Възстановяване при необходимост на площта и естественото състояние на приоритетни природни местообитания и местообитания на видове, както и на популации на видовете, предмет на опазване в рамките на защитената зона.

Предмет на опазване:

ПРИРОДНИ МЕСТООБИТАНИЯ:

6110	Отворени калцифилни или базифилни тревни съобщества от <i>Alyso-Sedion albi</i>
6240	Субпанонски степни тревни съобщества
8310	Неблагоустроени пещери
91Н0	Панонски гори с <i>Quercus pubescens</i>
91Ю	Евро-сибирски степни гори с <i>Quercus</i> spp.
6210	Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик(<i>Festuco-Brometalia</i>) местообитания на орхидеи)
91М0	Балкано-панонски церово-горунови гори

БОЗАЙНИЦИ:

Голям подковонос
Дългокрил прилеп

Лалугер
Обикновен (голям) хомяк

ЗЕМНОВОДНИ И ВЛЕЧУГИ:

Шипобедрена костенурка
Обикновена блатна костенурка
Голям гребенест тритон
Ивичест смок

БЕЗГРЪБНАЧНИ:

Lyscaena dispar
Callimorpha quadripunctaria
Бръмбър рогач

РАСТЕНИЯ:

Емилипопово прозорче
Обикновена пърчовка
Червено усойниче

В предмета на опазване са посочени природните местообитания и видовете. Наличието им на площадката където се развива ИП е както следва:

Хабитати

В границите на обекта не е констатирано наличието на природни местообитания – 6110, 6240, 8310, 91НО, 9110, 6210 и 91МО предмет на опазване в Защитената зона. Реализирането на инвестиционното намерение няма да повлияе пряко на местообитания предмет на опазване. Характеристиките на инвестиционното предложение не предполагат пряко или косвено отрицателно въздействие върху природни местообитания в прилежащите територии.

В границите на обекта не е констатирано наличието на видовете – Емилипопово прозорче, Обикновена пърчовка и Червено усойниче. Предвид характера на територията (заета от рудерална растителност) същата не представлява потенциален хабитат за възстановяване. Реализирането на инвестиционното намерение няма да доведе до пряко или косвено унищожаване на екземпляри от тези видове.

Бозайници

Предвид характера на обекта, същия не представлява естествен хабитат за размножаване и хранене на видовете голям подковонос и дългокрак прилеп (скалисти суходолия и скални масиви), както и на лалугер и обикновен хомяк, предмет на опазване в зоната. Лалугерът е често срещан вид в прилежащите на имота територии. Поради високата подвижност на вида, няма вероятност отделни екземпляри от вида да бъдат унищожени по време на строителството и експлоатацията на обекта, както и при транспортните дейности свързани с тях. Характеристиките на инвестиционното предложение не предполагат пряко или косвено отрицателно въздействие върху местообитанията на вида в прилежащите територии.

Земноводни и влечуги

Имотът, в който ще се реализира инвестиционното намерение не представлява естествен хабитат за видовете шипобедрена костенурка, обикновена блатна костенурка, голям гребенест тритон и ивичест смок, предмет на опазване в зоната.

Безгръбначни

Lucaena dispar, Callimorpha quadripunctaria, бръмбар рогач (Lucanus cervus) могат да се срещнат в близост до площадката на която се реализира инвестиционното намерение, но не и на самата площадка. Възможно е сезонно да прелитат отделни екземпляри. Дейността не е заплаха за популациите им.

Поради характера и размера на площадката както и ситуационното ѝ разположение и местоположението на ИП в нея, не се създават условия за нарушаване структурата на зоната, допълнителна фрагментация на природни местообитания, предмет на опазване, както и на допълнителна фрагментация на местообитанията на видове предмет на опазване в зоната.

Частта от зоната, през която преминава трасето на Горски автомобилен път „Кьостата”, представлява антропогенно натоварен район, вследствие на което животните са привикнали към човешко присъствие и движение на МПС. Ето защо смятаме, че въздействието на безпокойството по време на строителството и експлоатацията ще е незначително (най-малкото няма да се различава от това на съществуващия в момента черен път).

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

По време на строителството:

- **Пряко, необратимо, постоянно и дълготрайно отрицателно въздействие** ще има върху ландшафта, почвеното покритие и растителността в обхвата на трасето и съоръженията към него,

- **Не се очаква въздействие върху подземните води;**

- **Не се очаква въздействие** върху културното наследство.

- **Пряко, отрицателно, периодично (само през деня), временно (за периода на строителство) въздействие** по отношение на замърсяването на атмосферния въздух и генерирането на шум се очаква в обхвата на строителния обект;

- **Пряко, необратимо, постоянно въздействие** върху растителността се очаква в границите на трасето на автомобилен път „Кьостата”, Въздействието в границите на отводнителните съоръжения ще е обратимо, но дълготрайно – до самовъзстановяването ѝ. Въздействието ще е незначително.

- **Въздействията върху животинския свят** ще са косвени (безпокойство). Въздействията ще са временни и незначителни.

- Не се очаква отрицателно въздействие, в т.ч. **кумулятивно въздействие**, като по-голямата част от критериите за оптимизация съответстват именно на целта за ограничаване на въздействията върху околната среда и човешкото здраве;

- По отношение на отпадъците **не се очаква значително отрицателно въздействие**, тъй като са заложили дейности, съоръжения и мероприятия за законосъобразното им управление.

По време на експлоатацията:

- Въздействието по отношение на атмосферния въздух и шума е **пряко, спорадично, отрицателно**, като се свежда до минимум, поради ограниченията за достъп;
- **Не се очаква въздействие** върху геоложката среда, повърхностните и подземни води и почвеното покритие, освен в случай на инциденти и ПТП. В такива ситуации въздействието ще е **пряко, краткосрочно, отрицателно и временно**, локализирано на мястото на инцидента;
- **Не се очаква въздействие** върху културното наследство;
- **Положително, дълготрайно и пряко** е въздействието по отношение на материалните активи;
- **Не се очаква негативно въздействие** върху здравето на най-близко живеещото население;
- Въздействието върху ландшафта е **дългосрочно, но незначително** – до възстановяване на естествената растителност;
- **Не се очаква негативно въздействие** върху растителността.
- **Въздействията** върху животинския свят ще са косвени (безпокойство). Очакваме да бъдат незначителни, ето защо не се налагат мерки за тяхното намаляване.
- Не се очаква отрицателно въздействие, в т.ч. **кумулятивно въздействие**, като по-голямата част от критериите за оптимизация съответстват именно на целта за ограничаване на въздействията върху околната среда и човешкото здраве;
- По отношение на отпадъците **не се очаква значително отрицателно въздействие**, тъй като са заложили дейности, съоръжения и мероприятия за законосъобразното им управление.

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

Засягат се населени места в община Тервел.

Трите селища – Нова камена, Зърнево и Орляк са с малко население. В засегнатите землища на община Тервел живее около 21 % от общото за общината (17 516 души).

Площта, засегната от транспортното строителство върху която, може да се окаже въздействие в една или друга степен върху различните компоненти на околната среда, е приета с ширина 3-4,5 м от двете страни на пътното платно, което заедно с прилежащите банкети, отводнителни окопи и уширения (средно с ширина 0,50 м) обхваща полоса с ширина около 5 м. Така територията, върху която може да има някакво въздействие е около 0,01 km², което отнесено към територията на землищата е 0,008 %.

Въздействието по време на строителството по териториален обхват ще бъде **локално** - в границите на отредените строителни площи. Свързано е с повишаване на нивото на шум и прахо-газови емисии от строителната и транспортна техника.

Обхватът на въздействие по време на експлоатацията ще бъде минимален (т. IV.1), при спазване най-добри практики за ограничаване и минимизиране на отрицателните въздействия върху околната среда

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

Въздействията по време на строителството ще се наблюдават за целия строителен период, през светлата част на деня, когато се извършват дейностите.

Въздействията по време на експлоатацията са постоянни за периода на използване на обекта.

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието.

Въздействието при строителството е ежедневно - през светлата част на денонощието, до приключване на строителните дейности. Необратимо ще бъде въздействието върху почвите в обхвата на изкопите (като хумусният пласт няма да бъде унищожен) и ландшафта (тъй като ще се промени неговата характеристика и визуалност от новото ползване на територията). Други необратими въздействия не се очакват.

Въздействията по време на експлоатацията са постоянни за периода на използване на обекта. Не се очакват необратими въздействия.

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

При изпълнение на проекта е необходимо да се отчетат следните допълнителни мерки и препоръки:

- По време на строителството да се извършва периодично оросяване на откритите площи, потенциални източници на прахови емисии;
- Всички изкопи и насипи да бъдат оградени и обезопасени с цел недопускане на попадане на хора или животни в обхвата на строителните дейности;
- Границите на депата (площадки за излишни земни маси) да бъдат обезопасени срещу срутване на земни маси;
- Транспортирането на земни маси да става само в светлата част от денонощието;
- Изпълнение и прилагане на мерките в одобрения План за управление на строителните отпадъци;
- Да се организира система за безопасно съхранение на строителните отпадъци на територията на обекта

8. Трансграничен характер на въздействията.

Няма.