



АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

НЕТЕХНИЧЕСКО РЕЗЮМЕ

**НА ДОКЛАД
ЗА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА
НА ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

**„СЕВЕРЕН ПЪТЕН ВЪЗЕЛ „ТРАПЕЗИЦА“ ПРИ КМ 101+000 НА
ПЪТ I-5 „РУСЕ – БЯЛА – ВЕЛИКО ТЪРНОВО“ (СВЪРЗВАНЕ С
ПЪТ III-514)“**

Възложител: АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
Изпълнител: „Ий Кей Джей – П“ ДЗЗД

София, Декември 2025

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	4
1. ПОДРОБНА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ	5
1.2. ОПИСАНИЕ НА ФИЗИЧЕСКИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ В НЕГОВАТА ЦЯЛОСТ.....	6
1.2.1 Описание на пътния възел	6
1.2.2 Етапи на изграждане на пътния възел	7
1.2.2 Основни суровини и материали	8
1.2.3 Работен график и строителна механизация	8
1.2.4 Описание на необходимите дейности по събиране и разрушаване и изискванията за използването на води, земни недра.....	8
1.3. ОПИСАНИЕ НА ОСНОВНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАПА НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ	9
1.4. ОЦЕНКА ПО ВИД И КОЛИЧЕСТВО НА ОЧАКВАНИТЕ ОСТАТЪЧНИ ВЕЩЕСТВА И ЕМИСИИ, И КОЛИЧЕСТВА И ВИДОВЕ НА ОТПАДЪЦИТЕ, ПОЛУЧЕНИ ПО ВРЕМЕ НА ЕТАПА НА СТРОИТЕЛСТВО И НА ЕТАПА НА ЕКСПЛОАТАЦИЯ.....	10
1.4.1 Замърсяване на въздуха	10
1.4.2 Замърсяване на водите	10
1.4.3 Замърсяване на почвения и подпочвен слой	11
1.4.4 Замърсяване от шум, вибрации, електромагнитни лъчения, радиация,	11
1.4.5 Количества и видове на отпадъците	12
1.4.6 Опасни химични вещества	12
2. ОПИСАНИЕ НА РАЗУМНИ АЛТЕРНАТИВИ	14
2.1. Нулева АЛТЕРНАТИВА.....	14
2.2. АЛТЕРНАТИВИ ПО МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (СИТУАЦИОННИ ВАРИАНТИ).....	14
2.3. АЛТЕРНАТИВИ ПО ТЕХНОЛОГИИ.....	14
2.4. ОБЩО ЗАКЛЮЧЕНИЕ	14
3. ОПИСАНИЕ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА (БАЗОВ СЦЕНАРИЙ) И КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ НА ВЕРОЯТНАТА ИМ ЕВОЛЮЦИЯ, АКО ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ НЕ БЪДЕ ОСЪЩЕСТВЕНО	15
4. ОПИСАНИЕ НА КОМПОНЕНТИТЕ И ФАКТОРИТЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА, КОИТО Е ВЕРОЯТНО ДА БЪДАТ ЗАСЕГНАТИ ЗНАЧИТЕЛНО ОТ ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ	23
5. ОПИСАНИЕ НА ВЕРОЯТНИТЕ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА, ПРОИЗТИЧАЩИ И ОТ: ..	25
5.1 ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ РЕЗУЛТАТ ОТ СТРОИТЕЛСТВОТО И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ	25
5.2 ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА В РЕЗУЛТАТ ОТ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ПРИРОДНИТЕ РЕСУРСИ - ЗЕМНИТЕ НЕДРА, ПОЧВАТА, ВОДИТЕ И БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ	25
ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ЗЕМНИТЕ НЕДРА	25
ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ПОЧВАТА	25
ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ВОДИТЕ	25
ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА БИОЛОГИЧНОТО РАЗНООБРАЗИЕ	25
5.3 ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА, В РЕЗУЛТАТ ОТ ЕМИСИИТЕ ОТ ЗАМЪРСИТЕЛИ, ШУМ, ВИБРАЦИИ, НЕЙОНИЗИРАЩИ ЛЪЧЕНИЯ И РАДИАЦИЯ, ВЪЗНИКВАНЕТО НА ВРЕДНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ И ОБЕЗВРЕЖДАНЕТО И ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ.....	26
ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ЕМИСИИТЕ ОТ ЗАМЪРСИТЕЛИ.....	26
ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ ШУМ, ВИБРАЦИИ, НЕЙОНИЗИРАЩИ ЛЪЧЕНИЯ И РАДИАЦИЯ	26
ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗНИКВАНЕТО НА ВРЕДНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ И ОБЕЗВРЕЖДАНЕТО И ОПОЛЗОТВОРЯВАНЕТО НА ОТПАДЪЦИТЕ	26
5.4 ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА, В РЕЗУЛТАТ ОТ РИСКОВЕТЕ ЗА ЧОВЕШКОТО ЗДРАВЕ, КУЛТУРНОТО НАСЛЕДСТВО ИЛИ ОКОЛНАТА СРЕДА, ВКЛЮЧИТЕЛНО В РЕЗУЛТАТ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ ИЛИ КАТАСТРОФИ	26
5.5 ВЕРОЯТНИ ЗНАЧИТЕЛНИ ПОСЛЕДИЦИ ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ КОМБИНИРАНЕТО НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО С ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ДРУГИ СЪЩЕСТВУВАЩИ И/ИЛИ ОДОБРЕНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАТО СЕ	

ВЗЕМАТ ПРЕДВИД ВСИЧКИ СЪЩЕСТВУВАЩИ ПРОБЛЕМИ В ОКОЛНАТА СРЕДА, СВЪРЗАНИ С ОБЛАСТИ ОТ ОСОБЕНО ЕКОЛОГИЧНО ЗНАЧЕНИЕ, КОИТО Е ВЕРОЯТНО ДА БЪДАТ ЗАСЕГНАТИ, ИЛИ СВЪРЗАНИ С ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ПРИРОДНИ РЕСУРСИ	27
5.6 Въздействието на инвестиционното предложение върху климата и уязвимостта на инвестиционното предложение спрямо изменението на климата	28
5.7 Вероятни значителни последици от въздействията на инвестиционното предложение за околната среда, произтичащи от използваните технологии и вещества.....	28
6 ОПИСАНИЕ НА ВЗЕТИТЕ ПРЕДВИД НАЛИЧНИ РЕЗУЛТАТИ ОТ ДРУГИ СЪОТВЕТНИ ОЦЕНКИ.....	29
7 ОПИСАНИЕ НА ПРОГНОЗНИТЕ МЕТОДИ ИЛИ ДАННИ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ И ИЗГОТВЯНЕ НА ОЦЕНКАТА.....	29
8 ОПИСАНИЕ НА ПРЕДВИДЕНИТЕ МЕРКИ	29
8.1 План за изпълнение на мерките	29
8.2 План за собствен мониторинг	44
9 ОПИСАНИЕ НА ОЧАКВАНИТЕ ЗНАЧИТЕЛНИ НЕБЛАГОПРИЯТНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ РИСК ОТ ГОЛЕМИ АВАРИИ И/ИЛИ БЕДСТВИЯ, КОИТО СА ОТ ЗНАЧЕНИЕ ЗА НЕГО	45
10 СТАНОВИЩА И МНЕНИЯ НА ЗАСЕГНАТАТА ОБЩЕСТВЕНОСТ	46
11 ЗАКЛЮЧЕНИЕ	47
12 ОПИСАНИЕ НА ТРУДНОСТИТЕ СРЕЩНАТИ ПРИ СЪБИРАНЕТО НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗРАБОТВАНЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОВОС	49
13 ДРУГА ИНФОРМАЦИЯ - ПО ПРЕЦЕНКА НА КОМПЕТЕНТНИЯ ОРГАН ИЛИ НА ОПРАВМОЩЕНОТО ОТ НЕГО ДЛЪЖНОСТНО ЛИЦЕ	49
14 ЛИТЕРАТУРНИ ИЗТОЧНИЦИ	49

ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият Доклад за оценка на въздействието върху околната среда (ДОВОС) за инвестиционно предложение „Северен Пътен Възел „Трапезица“ при km 101+000 На Път I-5 „Русе – Бяла – Велико Търново“ (свързване с път III-514)“ е изготвен съгласно изготвен в съответствие с Българското и Европейско законодателство.

Настоящият доклад за ОВОС обхваща фази на реализация на инвестиционното предложение - строителство, експлоатация. Разгледани са и алтернативни възможности във връзка с технологията и местоположението, вкл. нереализиране на инвестиционното предложение.

Докладът е изготвен от „Ий Кей Джей – П“ ДЗЗД, от екип от независими експерти по отделните компоненти на околната среда. Ръководителят на екипа и неговите членове притежават образователно-квалификационна степен „магистър“ и отговарят на изискванията на *Наредбата за оценка на въздействието върху околната среда* (ОВОС).

Целта на оценката на въздействието върху околната среда на инвестиционното предложение е да определят, опишат и оценят преките и непреките въздействия върху човека и компонентите на околната среда, включително биологичното разнообразие и неговите елементи, почвата, водата, въздуха, атмосферата, ландшафта, земните недра, природните обекти, минералното разнообразие, и взаимодействието между тях, материалното и културно наследство и материалните активи.

Кратка справка за Възложителя

Възложител на инвестиционното предложение за изграждане на Северен пътен възел „Трапезица“ е Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).

АПИ е ключова национална институция, която отговаря за изграждането и поддръжката на автомагистралите и пътищата от първи, втори и трети клас. Тези пътища осигуряват транспортни връзки от национално значение и формират републиканската пътна мрежа на Република България.

Сред основните отговорности на Агенцията са организирането на разпределението и разходването на средствата за планиране, строителство, управление и поддържане на републиканските пътища, както и изпълнението на проекти, финансирани със средства от Европейския съюз.

Информация за контакт с Възложителя

Име:	Агенция „Пътна инфраструктура“
Седалище:	гр. София, 1606, р-н Красно село, бул. „Македония“ № 3
Председател на УС на АПИ:	инж. Йордан Вълчев
тел.:	02/ 9173 355
e-mail:	delovodstvo@api.bg

1. Подробна характеристика на инвестиционното предложение

1.1. Описание на местоположението на ИП и необходими площи за изграждането му

Инвестиционното предложение (ИП) предвижда изграждането на Северен пътен възел „Трапезица“ в северната част на град Велико Търново, в индустриалната зона.

Основната цел на този нов пътен възел е да осигури директна връзка между два ключови национални пътя – Път I-5 (Русе – Бяла – Велико Търново) и Път III-514 (Горна Оряховица – Велико Търново), при km 102+700 на Път I-5.

Теренът, където ще се строи възелът, е с хълмист релеф и граничи на югозапад с река Янтра. Общата дължина на всички нови пътни връзки е около 1720 m.



Фигура 1. Местоположение на ИП

За реализацията на проекта са необходими общо 37,516 daa земя. Тази площ засяга три основни вида територии:

- Земеделска територия: 23.318 daa
- Урбанизирана територия (градска): 8.112 daa
- Територия на транспорта (съществуващи пътища): 6.086 daa

Пътният възел **не попада** в границите на защитени територии. Най-близката защитена територия е защитена местност „Манастирска стълба“, която е на повече от 2,4 km).

Проектът засяга **частично** две защитени зони от мрежата на Натура 2000.

- BG0000610 „Река Янтра“ (около 15,4 daa)
- BG0000213 „Търновски височини“ (попада само съществуващият Път III-514 в обхвата на възела).

Най-близките жилищни квартали са „Варуша – север“ и „Асенов“ и отстоят на разстояния между 220 m и 240 m от пътните връзки. В близост има и индустриални зони, които са на 50 до 100 m.

Проектът ще изисква отчуждаване на нови площи, тъй като е обект – публична държавна собственост, което ще бъде извършено след влизане в сила на подробния устройствен план.

1.2. Описание на физическите характеристики на инвестиционното предложение в неговата цялост

1.2.1 Описание на пътния възел

Инвестиционното предложение (ИП) предвижда изграждането на Северен пътен възел „Трапезица“ в северната част на град Велико Търново, в рамките на индустриалната зона. Основната и най-важна физическа характеристика на този проект е неговата цел: да осигури пряка, безконфликтна транспортна връзка между ключовия Път I-5 („Русе – Бяла – Велико Търново“) и Път III-514 („Горна Оряховица – Велико Търново“), като по този начин изнесе транзитния и тежкотоварния трафик извън централната градска част.

За реализация е избран Вариант 3 – пътен възел тип „Тромпет“ (триклонен огледален образ), който е с обща дължина на новопроектираните пътни връзки около 1720 m (1,72 км).

Геометрия и пътни връзки

Трасето е разработено в сложен, хълмист район, граничещ на югозапад с река Янтра. Предвиждат се четири основни пътни връзки:

- Пътна връзка 1: Направление Път I-5 (от Русе) към Път III-514, проектирана с габарит 9.50 m (две ленти по 3.75 m).
- Пътна връзка 2: Направление Път I-5 (от Велико Търново) към Път III-514.
- Пътна връзка 3 и 4: Свързват Път III-514 обратно към Път I-5.

По-голямата част от връзките са еднолентови и еднопосочни (5.50 m до 6.00 m ширина), проектирани за скорост 30 km/h.

Проектът включва изграждането на две нови кръстовища за регулиране на трафика:

- Кръгово кръстовище (с диаметър 14 m) при връзката с ул. „Дервения“ и ул. „Трапезица“.
- Четириклонно кръстовище при Път III-514, ул. „Дервения“ и ул. „Ксилифорска“.

Пътната настилка ще бъде изградена с високи стандарти, включващи конструктивни пластове от трошен камък и битумизиран трошен камък, като за горния (износващ) пласт е избран плътен асфалтобетон Тип А с полимермодифициран битум.

Ключови инженерни съоръжения

Сложността на проекта е концентрирана в необходимостта от премостване на съществуващата едноколовозна железопътна линия (Горна Оряховица – Стара Загора) и първокласния Път I-5. За целта са предвидени две големи мостови конструкции:

- Основно съоръжение (Връзка 1): Това е комбинирана стомано-стоманобетонна конструкция на пет отвора, която преминава над Път I-5 и железопътната линия. Това съоръжение ще бъде фундирано върху пилоти и ще има широчина 8.00 m, плюс два тротоара по 2.00 m.
- Второ съоръжение (Връзка 2): Стоманобетонна конструкция на два отвора, разположена южно от основния мост, за да обслужва трафика от Велико Търново.

При подходите към тези мостове, за да се преодолее голямата денивелация на терена, ще бъдат изградени армирани насипи (армонасипи), чиято максимална височина ще достига до 10 m.

Техническа инфраструктура и ресурси

Проектът включва изграждане и на цялостна техническа инфраструктура. Ще бъде въведена нова система за отводняване с облицовани окопи, дренажи и колекторна система за отвеждане на повърхностните води.

За осветление е предвидена нова система с енергоефективни LED осветителни тела, които ще бъдат запазени от електрическата мрежа (избран като по-надежден вариант).

Етапът на строителство се очаква да продължи около 2 години,. За строителните дейности ще бъде използвана стандартна механизация (багери, булдозери, кранове, бетоновози и др.)

1.2.2 Етапи на изграждане на пътния възел

Проектът за пътния възел има общ прогнозен срок за строително-монтажни работи (СМР) от около 2 години.

Етапите на реализация на инвестиционното предложение (ИП) са, както следва,:

Подготвителен етап

- Разчистване на терена, включително премахване на растителността.
- Изграждане на временни пътища и организиране на строителната площадка.
- Отнемане, съхранение и връщане/оползотворяване на хумусния слой.

Земно-изкопни и насипни дейности

- Изпълняване на изкопи и насипи.
- Извършване на уплътняване и подготовка на основата за пътното тяло.
- Извършване на земни и скални изкопни работи.
- Насипни дейности с изграждане на пътна основа от трошен камък.

Конструктивен етап

- Строителство на пътни съоръжения (мостове, водосток, парапети и др.).
- Включва изграждане на пътни съоръжения, мостове, подпорни стени и монтаж на армопакети и кофражни системи.
- Промени и реконструкция на съществуващи инженерни мрежи.

Настилки и довършителни работи

- Полагане на асфалтови пластове, включително плътен и непътен асфалтобетон с използване на полимермодифициран битум.
- Изпълнение на хидроизолации, маркировка, монтаж на парапети и пътна сигнализация.
- Полагане на пътна сигнализация и маркировка.
- Противоерозионни дейности, техническа и биологична рекултивация на засегнатите терени и ландшафтно оформление.
- Биологична рекултивация на откоси.
- Ландшафтно оформление.

Тестове и въвеждане в експлоатация

- Извършване на необходимите проверки.
- Съставяне на актове за приемане и въвеждане в експлоатация.

След въвеждането в експлоатация, пътният възел ще функционира постоянно, като не се предвижда използването на тежка механизация и строителна техника, освен епизодично при необходимост от ремонтни дейности.

1.2.2 Основни суровини и материали

По време на строителство

По време на строителството на Северния пътен възел „Трапезица“ ще се използват строителни материали, необходими за изграждане на пътни връзки, кръстовища и две мостови съоръжения.

Ще бъдат изкопани земни и скални маси, които ще се използват повторно за насипи, укрепване на терени и временни пътища. По този начин изкопаните материали ще бъдат напълно оползотворени. Хумусният почвен слой ще се съхранява отделно и ще се използва по-късно за рекултивация и озеленяване.

За изграждане на пътната основа ще се използват инертни материали като пясък, трошен камък и баластра. Пътната настилка ще бъде изпълнена с асфалтови смеси, устойчиви на натоварване и климатични условия. За мостовете и подпорните съоръжения ще се използват бетон и стомана, както и тръби, шахти и хидроизолационни материали.

По време на строителството няма да се използват води от повърхностни или подземни източници. Водата ще се доставя с водоноски и ще се използва основно за уплътняване на земни маси и ограничаване на праха.

Ще се използват ограничени количества горива, масла и други технически вещества, необходими за строителната техника. Те няма да се съхраняват постоянно на площадката, а зареждането и обслужването ще се извършват извън обекта. Поради малките количества не се очаква риск за околната среда.

По време на експлоатация

По време на експлоатацията използването на материали ще бъде минимално. Те ще са свързани основно с поддръжка и ремонти и ще включват асфалт, бетон и метални елементи. За зимно поддържане ще се използват техническа сол, луга и пясък в количества, определени от нормативните изисквания.

Електроенергия ще се използва основно за пътното осветление. Не се предвижда използване на други природни ресурси.

1.2.3 Работен график и строителна механизация

Изграждането на Северен пътен възел „Трапезица“ е планирано да се осъществи за период от около две години. Работният график е разделен на пет основни етапа, започващи с подготвителен етап (3–6 месеца) за разчистване на терена, последван от земно-изкопни и насипни дейности (6–8 месеца) за формиране на пътното тяло. Конструктивният етап (8–12 месеца), посветен на изграждането на мостовите съоръжения и подпорните стени, и полагането на настилки и довършителни работи (4–6 месеца), включващо асфалтиране, маркировка и рекултивация. Проектът приключва с тестове и въвеждане в експлоатация (1–2 месеца).

За изпълнението на тези дейности ще бъде използвана стандартна земекопна и подемна механизация, включваща булдозери, багери, грейдери, валяци, асфалтополагачи, бетон помпи и кранове. За транспорт на изкопните маси и материали са предвидени двадесет броя автотранспортни средства. Като ограничение, всички строително-монтажни работи ще се извършват само през дневния период, а сервизното обслужване и зареждането с гориво-смазочни материали на техниката ще става извън територията на инвестиционното предложение, за да се избегнат потенциални замърсявания на почвите и водите.

1.2.4 Описание на необходимите дейности по събаряне и разрушаване и изискванията за използването на води, земни недра

Инвестиционното предложение не е свързано с дейности по събаряне и разрушаване.

Изискванията относно използването на водите

По време на строителство

По време на строителството на пътния възел няма да се използва вода от обществената ВиК мрежа, нито от реки или подземни води. Питейната вода за работниците ще се осигурява чрез бутилирана вода. Водата, необходима за строителните дейности (оросяване, ограничаване на праха, почистване на превозни средства и уплътняване на почвите), ще се доставя с водоноски от специализирани фирми.

За работниците ще бъдат осигурени мобилни химически тоалетни, които ще се обслужват редовно. Не се предвижда изграждане на санитарни помещения и няма да се образуват отпадъчни води. Зареждането и обслужването на строителната техника ще се извършват извън строителната площадка, за да се избегне риск от замърсяване на водите и почвите.

По време на експлоатацията пътният възел няма да използва водни ресурси и не се предвижда водовземане от природни източници.

Изискванията относно използването на земните недра

По време на строителството ще бъде нарушена единствено повърхностната зона на земните недра, при изграждане на мостовите съоръжения.

По време на експлоатацията на инвестиционното предложение няма да бъдат извършвани никакви дейности, свързани със земните недра

1.3. Описание на основните характеристики на етапа на експлоатация на инвестиционното предложение

Северният пътен възел „Трапезица“ ще осигурява безопасно и безпрепятствено движение между път I-5 „Русе–Бяла–Велико Търново“ и път III-514 (ул. „Ксилифорска“). Възелът ще представлява трайно транспортно съоръжение с дълъг експлоатационен живот, изградено като триклонен пътен възел тип „тромпет“.

Движението ще се осъществява чрез четири пътни връзки и две кръстовища. Ще бъдат премостени съществуващата железопътна линия „Горна Оряховица – Стара Загора“ и път I-5. По този начин ще се осигурява непрекъсната, денонощна връзка между направления Русе ↔ Арбанаси/Велико Търново и бърз достъп до градската пътна мрежа.

Пътният възел ще функционира безсрочно и без постоянно присъствие на персонал. Експлоатацията и поддръжката ще се извършват съгласно действащото законодателство и ще включват регулярни огледи, текущи ремонти на пътните настилки и съоръженията, както и поддръжка на пътната сигнализация и маркировка. През зимния период ще се осигурява проходимост чрез използване на стандартни противообледенителни материали.

Описание на енергийните нужди, използваните материали и природни ресурси

По време на експлоатацията на пътния възел не се предвиждат значителни енергийни нужди. Електроенергия ще се използва единствено за пътното осветление. Други постоянни енергийни консуматори няма. Малки количества гориво ще се използват само при дейности по поддръжка, ремонти и зимно почистване.

Използваните материали ще бъдат ограничени и ще са свързани основно с текущи ремонти и подмяна на пътна маркировка, знаци и обезопасителни елементи. Те ще бъдат от същия тип като вложените при строителството.

По време на експлоатацията няма да се използват природни ресурси като производствен ресурс.

- **Води** няма да се използват.
- **Земни недра** няма да се засягат.

- **Почви** няма да се използват или променят.
- **Биологично разнообразие** няма да се използва като ресурс.

Като цяло експлоатацията на пътния възел ще бъде с минимално потребление на ресурси и без допълнително натоварване на околната среда.

1.4. Оценка по вид и количество на очакваните остатъчни вещества и емисии, и количества и видове на отпадъците, получени по време на етапа на строителство и на етапа на експлоатация

1.4.1 Замърсяване на въздуха

По време на строителството

По време на строителството ще се отделят основно прах и фини прахови частици при изкопни и насипни работи, движение на строителна техника и транспорт на материали. Ще се отделят и изгорели газове от строителните машини и превозните средства, като въглероден диоксид и азотни оксиди. При полагане на асфалтови настилки ще се отделят и малки количества пари от битумни материали.

Тези емисии ще бъдат временни, в ограничени количества и с локален обхват, като ще се проявяват само през дневните часове и в периода на строителните дейности.

По време на експлоатацията

По време на експлоатацията единственият източник на емисии ще бъде автомобилният трафик. Ще се отделят изгорели газове и фини прахови частици, характерни за движението на моторни превозни средства. Не се предвиждат промишлени или други стационарни източници на замърсяване.

Очаква се изграждането на пътния възел да подобри организацията на движението и да намали задръстванията в градската част на Велико Търново, което ще има положителен ефект върху качеството на въздуха в района. Изчисленията показват, че концентрациите на замърсители ще останат под допустимите норми за опазване на човешкото здраве. Емисиите на парникови газове ще бъдат много ниски и няма да представляват допълнително натоварване за климата.

1.4.2 Замърсяване на водите

По време на строителството

По време на строителството не се предвижда образуване на отпадъчни води и няма да се използват повърхностни или подземни води от природни източници.

Възможно е временно и локално замърсяване на водите при инциденти, като разливи на горива или масла от строителната техника, както и от отмиване на фини земни частици при валежи. По-висок риск съществува в участъци близо до река Янтра, където при неблагоприятни условия строителни материали или замърсители биха могли да достигнат до реката. За предотвратяване на такова замърсяване поддръжката и зареждането на техниката ще се извършват извън строителната площадка, на обезопасени места. Всички въздействия върху водите през този етап ще бъдат временни, с ниска интензивност и напълно обратими.

По време на експлоатацията

По време на експлоатацията на пътния възел няма да се образуват отпадъчни води и не се предвижда водовземане от природни източници.

Потенциалното въздействие върху водите е свързано основно с оттичането на дъждовни и снеготопилни води от пътната настилка. Тези води могат да съдържат прах и следи от замърсители от автомобилния трафик. Те ще се отвеждат чрез изградена отводнителна система, която ограничава риска от замърсяване.

При зимното поддържане ще се използват противообледенителни материали в нормативно допустими количества, което ще има минимално и краткотрайно въздействие.

Възможни са инцидентни замърсявания при пътнотранспортни произшествия, но за такива случаи ще са предвидени мерки за бързо реагиране и технически съоръжения за ограничаване на разливи.

1.4.3 Замърсяване на почвения и подпочвен слой

По време на строителството

Основното въздействие върху почвите ще се прояви по време на строителството и ще бъде локално, в рамките на терените, заети от пътния възел. Част от почвите ще бъдат трайно заети и запечатани с асфалт и бетон, което води до необратима загуба на почвените им функции в тези площи.

При строителните дейности ще се отнемат почвени слоеве и ще се използва тежка техника, което ще доведе до временно уплътняване и нарушаване на почвите. Хумусният слой ще бъде отделен, съхраняван и впоследствие използван за рекултивация и озеленяване на засегнатите терени.

Възможно е генериране на малки количества замърсители, като прах от изкопните работи и следи от горива и масла от строителната техника. Замърсяване може да възникне само при аварийни разливи, като то ще бъде ограничено по площ и време. Обслужването и зареждането на техниката ще се извършва извън строителната площадка, което допълнително намалява риска. Не се очаква отпадъците от строителството да замърсят почвите, тъй като ще се събират и извозват контролирано.

По време на експлоатацията

По време на експлоатацията не се очаква влошаване на качеството или плодородието на почвите в околните терени. Ще се генерират минимални количества замърсители, характерни за пътната инфраструктура – прах, частици от износване на гуми, спирачки и настилка, както и следи от масла и горива. Те ще се отлагат основно в непосредствена близост до пътното платно и бързо ще намаляват с отдалечаване от него.

При зимно поддържане ще се използват противообледенителни материали в нормативно допустими количества, като не се очаква неблагоприятно въздействие върху почвите извън сервитута на пътя.

Риск за почвите може да възникне само при инцидентни ситуации, като пътнотранспортни произшествия с разлив на горива или масла. Такива въздействия ще бъдат локални и краткотрайни. Не се очаква засягане на подпочвения слой или на подземните води.

1.4.4 Замърсяване от шум, вибрации, електромагнитни лъчения, радиация,

По време на строителството

По време на строителството основните временни въздействия ще бъдат шумът и прахът от строителната техника и тежкотоварния транспорт. Шумът ще бъде краткотраен и локален, като дейностите ще се извършват само през деня. Възможно е временно леко превишаване на дневните норми в ограничена част от жк „Асенов“, но без значимо влияние върху индустриалните зони. Вибрации не се очакват извън зоната на работа на машините и няма да засягат околната среда. Светлинното въздействие през строителството ще бъде минимално и ограничено до охранително и сигнално осветление.

По време на експлоатацията

По време на експлоатацията основният източник на шум ще бъде автомобилният трафик. Прогнозите показват, че нивата на шум в близките жилищни зони няма да превишават допустимите нощни стойности, което означава ниско дългосрочно въздействие. Не се очакват вибрации, тъй като пътната конструкция е проектирана да ги затихва бързо.

Проектът не е източник на радиация и не създава значими електромагнитни полета. Уличното осветление ще бъде със съвременни LED тела с контролирана насоченост и възможност за приглушаване на светлината, което осигурява ниско и локално светлинно въздействие, ограничено основно до пътното платно.

В обобщение, въпреки временните неудобства по време на строителството, не се очакват значителни неблагоприятни въздействия от вредни физични фактори върху околната среда и здравето на хората в дългосрочен план.

1.4.5 Количества и видове на отпадъците

По време на строителството

По време на строителството на Северен пътен възел „Трапезица“ ще се образуват различни видове отпадъци, като най-голям дял ще имат строителните отпадъци. Ще бъдат изкопани около 18 417 m³ земни и скални маси, като по-голямата част от тях ще бъдат използвани повторно на място за насипи и обратни засипвания. По този начин се намалява количеството отпадъци за извозване.

Освен това ще се образуват отпадъци от бетон, асфалт, дървесина и метал. От ежедневната дейност на работниците ще се генерират малки количества битови отпадъци, които ще се събират разделно и ще се предават на лицензирани фирми.

В ограничени количества ще се образуват и опасни отпадъци, като замърсени опаковки и малки количества почви, съдържащи опасни вещества. Всички отпадъци ще се управляват съгласно изготвен План за управление на строителните отпадъци, като целта е безопасно и екологосъобразно третиране.

По време на експлоатацията

По време на експлоатацията количествата отпадъци ще бъдат значително по-малки. Те ще са свързани основно с почистване на пътя и с текущи ремонти, като подмяна на асфалт, бетон или метални елементи.

Опасни отпадъци могат да възникнат само инцидентно, например при пътнотранспортни произшествия с разлив на горива или масла. В такива случаи замърсените материали ще се събират и предават за специализирано третиране. Не се очакват значими неблагоприятни въздействия върху околната среда.

1.4.6 Опасни химични вещества

По време на строителството

При строителството ще се използват различни вещества, част от които са потенциално опасни, но не се предвижда постоянното им съхранение на строителната площадка. Най-често ще се използват дизелово гориво и малки количества масла, спирачни течности и антифриз за строителната техника. За да се намали рискът от разливи, зареждането и обслужването на машините ще се извършват извън обекта – в сервиси и бензиностанции.

Ще се използват и други материали, които при неправилна работа могат да създадат риск: бетон/цимент (може да дразни кожата и очите), асфалтови смеси (риск при работа с горещ материал и пари), боя и разредители за пътна маркировка (запалими), кофражно масло и грундове/хидроизолационни материали (възможен риск при контакт и за водната среда), както и газове в бутилки (пропан-бутан и кислород) за заваряване и рязане.

Оценката на риска показва, че възможните максимални количества на площадката ще бъдат много под праговете за обекти с нисък или висок рисков потенциал. Затова строителството не попада в обхвата на т.нар. СЕВЕЗО обекти.

По време на експлоатацията

В експлоатационния етап не се предвижда постоянно наличие или складиране на опасни вещества на място. Такива материали ще се използват само при ремонти и

поддръжка (напр. асфалт и боя за маркировка) и в ограничени количества. За зимно поддържане ще се използват техническа сол и луги, които са стандартни материали за пътна инфраструктура.

За използваните вещества ще се поддържат актуални информационни листове за безопасност и ще се спазват правила за безопасна работа. При инцидент (например разлив при пътно транспортно произшествие) ще се уведомяват компетентните служби за бързо ограничаване и почистване.

2. Описание на разумни алтернативи

2.1. Нулева алтернатива

Нулевата алтернатива предвижда инвестиционното предложение да не бъде реализирано и да се запази съществуващото състояние на транспортната инфраструктура. При този вариант транзитният и тежкотоварният трафик ще продължи да преминава през централната градска част на Велико Търново. Това ще поддържа високите нива на шум и замърсяване на въздуха в населените райони и ще продължи натоварването на уличната мрежа, която не е проектирана за такъв интензивен трафик. Рискът от пътнотранспортни произшествия ще остане висок, а износването на инфраструктурата ще се ускорява. Освен това ще се запазят ограниченията пред подобряването на транспортната свързаност и икономическото развитие на района. Поради липсата на положителни ефекти и невъзможността да се решат съществуващите проблеми, нулевата алтернатива се счита за неприемлива.

2.2. Алтернативи по местоположение (ситуационни варианти)

В процеса на проектиране са разгледани три варианта за разположение и тип на Северния пътен възел „Трапезица“. Първият и вторият вариант предвиждат изграждане на пътен възел тип „Диамант“ с директни пътни връзки, които завършват в кръгово кръстовище, разположено над основното трасе на път I-5. И при двата варианта е предвидена нова улична връзка към квартал „Трапезица“. Тези решения осигуряват функционална връзка, но включват конфликтни точки на движение и по-висока сложност на трафика в зоната на кръговото кръстовище.

Третият вариант, избран за реализация, решава транспортната връзка като триклонен пътен възел тип „Тромпет“. При него движението е организирано без пресичане на потоците, като са предвидени съоръжения за премостване на железопътната линия и път I-5. Това решение осигурява по-добра пропускателна способност, по-висока безопасност и по-плавно движение на автомобилите. След сравнение на трите варианта, този вариант е определен като най-подходящ по отношение на безопасност, експлоатационни разходи и дългосрочна ефективност.

2.3. Алтернативи по технологии

По отношение на строителните технологии не са разглеждани съществени алтернативи, тъй като проектът е разработен в съответствие с утвърдените национални и европейски изисквания за пътна инфраструктура с много тежко движение. За избрания ситуационен вариант обаче са анализирани различни конструктивни решения за мостовите съоръжения. Разгледани са два варианта – комбинирана стомано-стоманобетонна конструкция и изцяло стоманобетонна конструкция. За реализация е избран комбинираният вариант, тъй като позволява по-бърз монтаж, по-ниска строителна стойност и по-добра технологична ефективност.

По отношение на осветлението са разгледани два подварианта – стандартно LED улично осветление, захранвано от електрическата мрежа, и LED осветление с фотоволтаични панели и акумулатори. Избран е вариантът със захранване от електрическата мрежа поради по-високата надеждност и сигурност на осветлението при различни метеорологични условия.

2.4. Общо заключение

След анализ на всички разгледани алтернативи е избран вариантът, който съчетава най-добър баланс между техническа ефективност, безопасност на движението, опазване на околната среда и социално-икономически ползи. Реализацията на Северния пътен възел „Трапезица“ ще доведе до изнасяне на транзитния трафик извън градската зона, намаляване на шума и замърсяването на въздуха и подобряване на транспортната свързаност и качеството на живот в района.

3. Описание на текущото състояние на околната среда (базов сценарий) и кратко изложение на вероятната им еволюция, ако инвестиционното предложение не бъде осъществено

Атмосфера

Районът на ИП попада в Европейско-континенталната климатична област, по-конкретно в умерено-континенталната климатична подобласт. Характерна е значителна средна годишна температурна амплитуда (22,4°C). Валежите са сравнително равномерно разпределени, с максимум през май–юни и минимум през февруари–март, като се наблюдава повишена честота на екстремни валежи. Средната годишна скорост на вятъра е ниска (1,3 m/s), с много висок относителен дял на тихото време – около 63%, което предполага неблагоприятни условия за разсейване на атмосферните замърсители.

Ако ИП не бъде реализирано, атмосферната среда ще продължи да се изменя в резултат на глобалните и регионалните климатични процеси. Очаква се устойчиво покачване на средната годишна температура, което ще засили проявите на горещи вълни и екстремни валежни събития, повишавайки риска от наводнения, ерозия и свлачища. Без проекта ще се загуби възможността за адаптиране на инфраструктурата към климатичните промени чрез устойчиви решения.

Атмосферен въздух

ИП попада в района за оценка и управление на КАВ „Северен централен район“. Основните замърсители са фини прахови частици (ФПЧ₁₀ и ФПЧ_{2.5}), като превишения на нормите се наблюдават предимно през отоплителния сезон поради битовото отопление с твърди горива. Вторият по значимост замърсител е автотранспортът. През 2024 г. не са регистрирани превишения на средногодишните целеви норми за арсен, кадмий, олово, ПАВ и бензен. Най-интензивен е трафикът по Път I-4 и Път I-5, като значителен обем автомобили преминава през централната градска част.

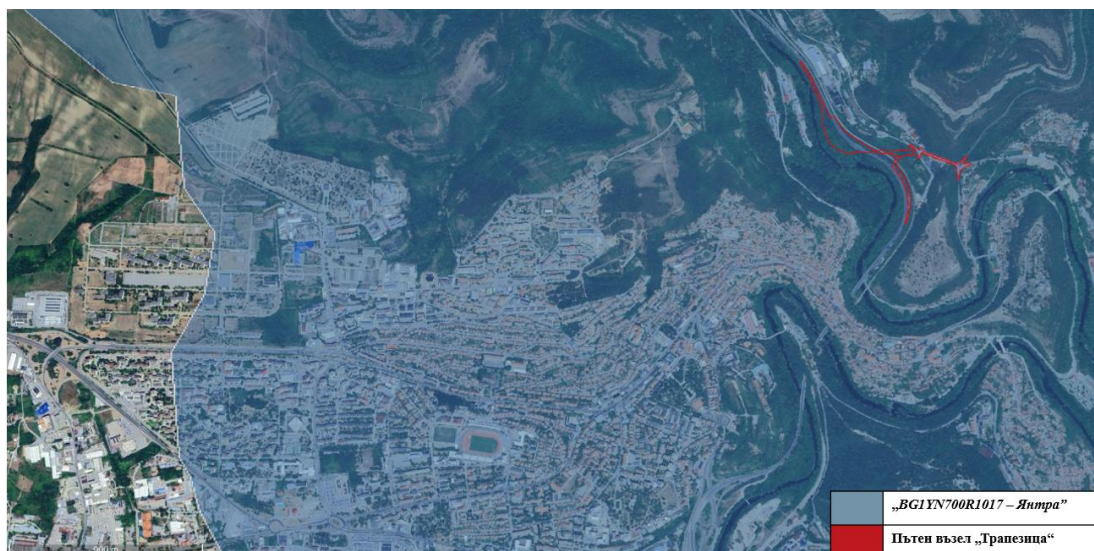
Нереализирането на ИП ще доведе до продължаване и задълбочаване на проблемите с натовареността на съществуващата пътна мрежа. Въпреки че временно няма да се реализират емисиите от строителни дейности, в дългосрочен план се очаква увеличаване на автомобилния трафик по съществуващата мрежа, което ще доведе до по-интензивно замърсяване на въздуха на територията на гр. Велико Търново.

Води

Повърхностни води

Територията попада във водосбора на река Янтра (ВТ код BG1YN700R1017). Съгласно Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) за 2022–2027 г., водното тяло е оценено в умерено екологично състояние и добро химично състояние. Отклонения над стандартите за качество се наблюдават по показателите азот амониев, общ азот и общ фосфор (биогенни замърсители). Тези замърсявания се дължат на заустване на непречистени отпадъчни води от населените места и дифузно замърсяване от земеделски източници.

Ако ИП не бъде реализирано, не се очакват значителни промени в състоянието на повърхностните води. Ще се избегнат временните и локални въздействия от строителството, но няма да се елиминират рисковете от съществуващите транспортни трасета.

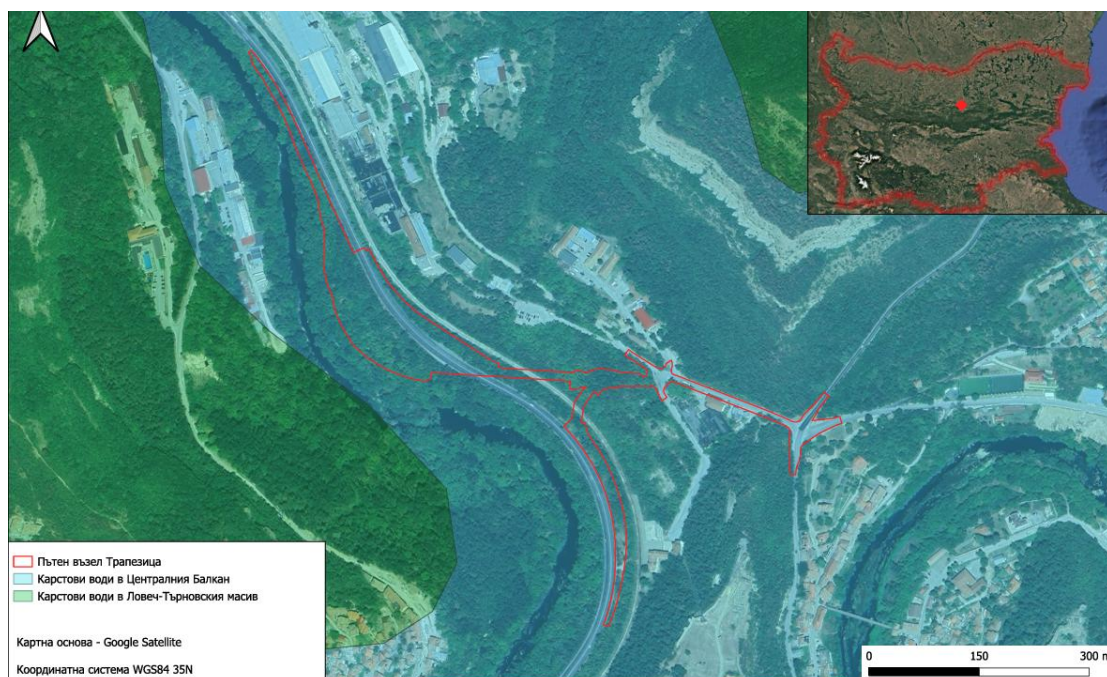


Фигура 3. Местоположение на ИП спрямо водосбора на повърхностно водно тяло – р. Янтра

Подземни води

Районът е част от Долно Дунавската артезианска област и ИП попада в границите на подземно водно тяло BG1G0000TJK045 – „Карстови води в Централния Балкан“. Химичното състояние на това водно тяло е оценено като добро, но в един мониторингов пункт (КИ Елена) се констатира биогенно замърсяване (амониеви йони и нитрити). Подхранването е от инфилтрация на атмосферни води, като нивата на подземните води в речните тераси са свързани с нивото на р. Янтра.

При неосъществяване на проекта, промените в подземните води ще бъдат вследствие на природни фактори, като климатични промени (валежи и температура), без въздействие от проекта.



Фигура 3. Разположение на ИП спрямо подземно водно тяло „Карстови води в Централния Балкан - BG1G0000TJK045“ (светло-син цвят)

Зони за защита на водите

ИП не попада в зони за защита на питейните води от повърхностни водни тела, но попада в зона за защита на питейните води от подземни водни тела (тъй като всички подземни водни тела са определени като такива). ИП попада също и в Чувствителна зона (BGCSARI14) – водосборен басейн на р. Янтра.

Не се очаква съществена промяна в състоянието на зоните за защита на водите, ако ИП не бъде осъществено.

Санитарно-охранителни зони

Към момента на изготвяне на доклада, на територията на предвидената за изграждане на пътен възел „Трапезица“ територия няма учредени санитарно-охранителни зони (СОЗ) и такива в процес на учредяване. Районът не попада в буферни зони с радиус от 1000 m около водовземните съоръжения за питейно-битово водоснабдяване.

Вероятната еволюция на СОЗ без ИП ще протича в приблизително равностойни условия на тези, ако ИП бъде осъществено.

Риск от наводнения

ИП засяга частично Район със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) с код BG1APSFYRN023 (р. Янтра – от с. Ледник до гр. Долна Оряховица; р. Белица – от с. Нацовци до гр. Дебелец). Терените, на които ще се реализира ИП, попадат частично в граници на заливане при наводнения с вероятност за настъпване 20 г., 100 г. и 1000 г..

Ако ИП не бъде осъществено, не се очакват промени в съществуващото състояние на повърхностните води и предпоставките за реализация на рискови хидроложки процеси.

Земни недра

Скалната подложка е изградена предимно от мезозойски седименти (Долна Креда), покрити с кватернерни седименти (делувиални и алувиални наслаги на р. Янтра). В района се установяват гравитационни процеси – свлачища и срутища. Проектното трасе преминава в основата на развитото древно, периодично-активно свлачище VTR04.10447.28 и достига до югозападната граница на потенциално свлачище VTR04.10447.10. Основна причина за свличанията е водонасищането на почвите от делувиалната покривка.

Не се очаква механично нарушаване на земните недра. Промените биха били вследствие на климатични промени (валежи и температура) и естествени ерозионни и гравитационни процеси.

Земни

ИП е ситуирано в урбанизирана територия и засяга територии на транспорта, земеделска територия (23,318 daa) и урбанизирана територия. Засяганите земеделски земи са по НТП „Гори и храсти в земеделска земя“ и „За друг вид производствен, складов обект“.

Състоянието на земите ще зависи от бъдещото териториално и икономическо развитие на общината и няма да се очакват съществени промени в района на проекта.



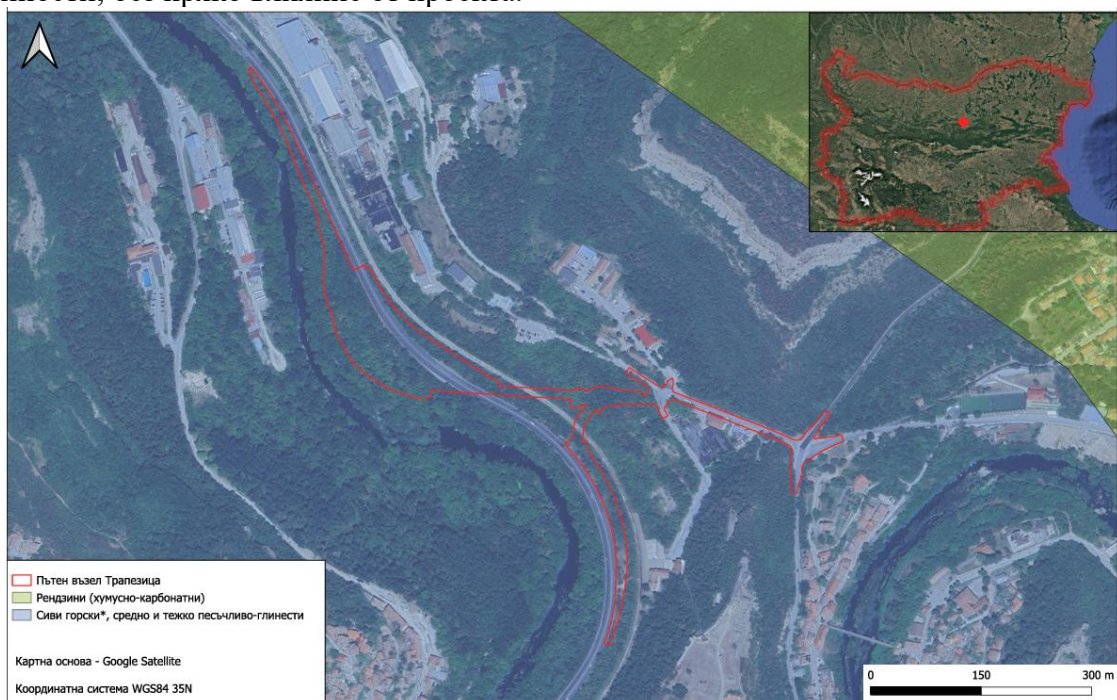
Фигура 4. Местоположение на ИП спрямо земеползването по CORINE земно покритие

Почви

Територията на пътния възел попада в един почвен тип: Сиви горски почви (средно и тежко песъчливо-глинести), които се характеризират с малка мощност на хумусния хоризонт (до 35 cm), кисела реакция и неблагоприятни физични свойства.

Почвите в община Велико Търново са в добро екологично състояние по отношение на запасеност с биогенни елементи и не са констатирани замърсявания с тежки метали или устойчиви органични замърсители.

Вероятната еволюция на почвите ще зависи от степента и характера на бъдещото териториално и икономическо развитие в общината, както и от съществуващите дейности, без пряко влияние от проекта.



Фигура 5. Местоположение на ИП спрямо почвените типове

Ландшафт

Районът се характеризира с хълмист релеф, голяма денивелация и близост до р. Янтра. Съгласно европейската ландшафтна карта (LANMAP2), основният тип ландшафт е Континентален-хълмист-седиментен-с-обработваеми земи. Територията е със силно антропогенно влияние – селищни, земеделски и транспортно-комуникационни ландшафти.

При неосъществяване на ИП, развитието на ландшафта ще следва естествения си ход, освен ако не бъде нарушен от други природни фактори или антропогенно влияние.

Природни обекти – защитени територии

Обхватът на ИП не засяга защитени територии (ЗТ) по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ). Най-близко разположената ЗТ е защитена местност (ЗМ) „Манастирска стълба“, отстояща на над 2,4 km от ИП.

Не се очаква пряко въздействие върху защитените територии в близост до трасето.



Фигура 6. Местоположение на пътен възел „Трапезица“ спрямо защитени територии

Минерално разнообразие

Обхватът на ИП не засяга залежи от находища на подземни природни богатства. Най-близко разположените концесионни площи са за добив на строителни материали (пясъци, чакъли и варовици) в общините Лясковец и Велико Търново.

Биологично разнообразие и неговите елементи

Флора

В обхвата на ИП попадат предимно урбанизирани територии с нарушена или трансформирана растителна покривка, с ниска екологична и консервационна стойност. Растителността е от синантропен характер и е доминирана от инвазивни неместни видове като ясенолистен явор (*Acer negundo*), айлант (*Ailanthus altissima*) и бяла акация (*Robinia pseudoacacia*). Не са установени редки, защитени или ендемични таксони в обхвата на ИП.



Фигура 8. Дървесните и храстови групи установени в района на инвестиционното предложение

Без ИП съществуващото състояние на флората ще се запази. В дългосрочен план, при отсъствие на целенасочени мерки, може да продължи разпространението на инвазивни растителни видове.

Фауна

Фауната е сравнително бедна поради силно антропогенно повлияния характер на района (индустриална зона, пътна и жп инфраструктура). Срещат се широко разпространени видове безгръбначни, земноводни, влечуги и дребни бозайници, адаптирани към урбанизираната среда. От птиците са установени предимно пойни видове, характерни за храстови и горски местообитания. В района на р. Янтра се наблюдават ценни видове, като черен щъркел (*Ciconia nigra*) и сива чапла (*Ardea cinerea*), които използват реката за хранене.

Без ИП ще продължат да действат съществуващите фактори и въздействия, като се очаква относителна стабилност на фаунистичните съобщества. Липсата на подобрена инфраструктура може косвено да доведе до нарастващ автомобилен трафик, което да увеличи фрагментацията и риска за популациите от диви животни.

Защитени зони

ИП попада частично в две защитени зони (ЗЗ) от мрежата „Натура 2000“: BG0000610 „Река Янтра“ (засяга се площ около 15,4 даа) и BG0000213 „Търновски височини“ (засяга се площ около 0,3 даа, като попада единствено съществуващият път III-514).

Без ИП ще се запазят съществуващите условия за живот и размножаване на защитените видове. Развитието на фауната ще зависи основно от естествени екологични процеси и степента на човешко въздействие от други източници.

Материално и културно наследство

Територията се характеризира с висока степен на културно напастяване. В непосредствена близост до ИП е разположена част от „Историческо селище Велико Търново“, със статут на групов недвижима културна ценност (ГНКЦ), включваща хълма Трапезица. В землището на града са регистрирани 727 археологически обекта.

Без ИП рискът от застрашаване на целостта на културното наследство ще бъде сведен до минимум. Въпреки това, няма да бъде проучен потенциалът на културното наследство в района на ИП, тъй като няма да бъдат възложени археологически проучвания.

Отпадъци

Община Велико Търново има разработена Регионална програма за управление на отпадъците и функционира интегрирана регионална система за управление на отпадъците (РСУО) с основна площадка – Регионално депо за неопасни отпадъци в с. Шереметя. Налична е добре развита инфраструктура за третиране на строителни отпадъци, включително бетон и асфалтови смеси.

Без ИП не се очаква значително изменение в характера и обема на образуваните отпадъци. Нереализирането на проекта би означавало пропуснати възможности за включване на генерираните строителни отпадъци в потока на кръговата икономика и пропуснати икономически ползи за местния пазар.

Химични вещества и смеси

В радиус от 10 km около проектното трасе няма регистрирани предприятия, които използват или съхраняват опасни химични вещества (ОХВС). Не са регистрирани значителни натрупвания или замърсявания на околната среда с ОХВС.

Не се предвижда съществена промяна в състоянието на околната среда по отношение на химичните вещества без ИП. Рисковият профил ще остане непроменен и ще зависи от ефективността на прилаганите превантивни мерки от страна на съществуващите оператори.

Здравно-хигиенни аспекти на околната среда и здравен статус на населението

Населението на гр. Велико Търново към 2024 г. е 59 870 жители. Наблюдава се отчетлив спад в раждаемостта (40% спад за периода 2010–2024 г.) и висока обща смъртност (18,7 на 1000 души население за 2024 г.). Водещи причини за смъртност са болестите на органите на кръвообращението (53,1%) и новообразуванията (20,7%). В доболичната помощ водещи причини за заболявания са болестите на дихателната система (21,6%) и болестите на органите на кръвообращението (18,3%).

Ще се запази съществуващото състояние на транспортната инфраструктура, което означава продължаващо натоварване на трафика в градската мрежа. Това би задълбочило неблагоприятните демографски тенденции (висока смъртност, ниска раждаемост) и социално-икономическата изолация на някои населени места. Липсата на подобрена инфраструктура ограничава достъпа на населението до по-качествени здравни и социални услуги.

Вредни физични фактори

Шум

Основният източник на шум е автомобилният транспорт. Мониторингът през 2024 г. показва, че 82,22% от измерванията на уличен шум са със стойности над нормите. Продължава неблагоприятната тенденция на наднормени нива на шум в жилищни територии (гранична стойност 55 dBA) и територии с интензивен автомобилен трафик. Средногодишното еквивалентно ниво на шум се увеличава.

Без ИП трафикът ще остане съсредоточен в градската пътна мрежа, което ще доведе до повишено шумово натоварване поради интензивния трафик и транзитно преминаващите тежкотоварни автомобили. Това би имало отрицателно въздействие върху здравето и комфорта на населението.

Вибрации

Основни източници на вибрации са транспортът, технологичното оборудване на предприятията и строителната техника. Няма данни за системни превишения на нормативно определените гранични стойности. Не се установява наличие на съществен или устойчив вибрационен проблем на общинско ниво.

Липсата на проекта може да доведе до увеличение на вибрациите в близост до пътищата и жилищните райони, причинени от тежкия трафик и пътното покритие.

Електромагнитни полета

Техногенните източници са свързани предимно с електроразпределителни устройства (ОРУ и КРУ) и телекомуникационни съоръжения. Пътната инфраструктура не представлява източник на ЕМП.

Без ИП се очаква нейонизиращите лъчения да запазят сегашните си нива.

Радиация

Радиологичният мониторинг показва в района на Велико Търново, че не са регистрирани изменения на радиационния гама-фон над естествените вариации. ИП не е източник на радиация.

Йонизиращите лъчения ще запазят сегашните си нива.

Светлинно замърсяване

Няма данни за съществено светлинно замърсяване в района, тъй като то не е разглеждано като основен проблем на градската среда.

Светлинното замърсяване ще запази сегашните си нива.

Материални активи

В обхвата на ИП попадат съществуващи електронни съобщителни мрежи (оптични кабели на Vivacom, Yettel, A1, Global Communication NET и ИА „Електронни и съобщителни мрежи“) и подземни електрически кабели на „Електроразпределение Север“ АД. ИП е съобразено със съществуващата железопътна инфраструктура (част от направление Стара Загора – Горна Оряховица).

При неизпълнение на ИП ще се запази настоящото техническо състояние на материалните активи. Бъдещото развитие на тези активи ще зависи от плановете за поддръжка и модернизация на експлоатационните дружества.

Генетично модифицирани организми (ГМО)

Съгласно справка в публичните регистри на МОСВ, на територията на община Велико Търново няма регистрирани площи или помещения за работа с ГМО.

Нереализираното на ИП не е свързано с ГМО.

4. Описание на компонентите и факторите на околната среда, които е вероятно да бъдат засегнати значително от инвестиционното предложение

Атмосфера

Въздействието върху атмосферата и климата се оценява като незначително до неутрално, с положителен ефект в дългосрочен план.

Атмосферен въздух

Въздействието върху качеството на въздуха е незначително по време на строителството и положително в дългосрочен план. По време на строителството ще има временни прахови емисии и изгорели газове от машините, които ще са локални и ограничени във времето. По време на експлоатацията прогнозите показват, че концентрациите на замърсители в жилищните райони ще останат значително под допустимите норми. Изнасянето на транзитния трафик извън града ще подобри качеството на въздуха във Велико Търново.

Води

Не се очакват значителни отрицателни въздействия върху водите. По време на строителството съществува минимален риск от замърсяване на повърхностните води, основно при работа в близост до река Янтра, но този риск е временен и предотвратим. По време на експлоатацията дъжовните води ще се отвеждат контролирано чрез изградена отводнителна система. Не се предвижда водовземане, заустване или промяна в подземните води. Не се очаква риск от наводнения.

Земни недра

Въздействието върху земните недра се оценява като незначително и локално. По време на строителството изкопите са повърхностни и ограничени до зоните на съоръженията. Дълбоките геоложки пластове няма да бъдат засегнати. По време на експлоатацията не се очакват въздействия.

Земни и почви

Въздействието върху почвите е отрицателно, локално и постоянно в рамките на заетите площи.

По време на строителството част от терените ще бъдат трайно заети и покрити с асфалт и бетон, което води до загуба на почвените функции. Хумусният слой ще бъде отделен и използван за рекултивация на временно нарушени терени.

По време на експлоатацията въздействията ще бъдат незначителни и ограничени в непосредствена близост до пътя.

Ландшафт

Въздействието върху ландшафта се оценява като незначително.

Проектът се реализира в зона със съществуваща транспортна инфраструктура. В дългосрочен план ще се формира устойчив транспортен ландшафт, без съществени негативни визуални ефекти.

Природни обекти – защитени територии

Не се очаква въздействие върху защитени територии. Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по Закона за защитените територии. Най-близката защитена местност е на значително разстояние.

Минерално разнообразие

Не се очаква въздействие. Проектът не засяга находища на подземни богатства. Всички строителни материали ще се доставят от лицензирани източници.

Биологично разнообразие

Флора

Въздействието върху биологичното разнообразие се оценява като незначително. По време на строителството ще бъде засегната предимно вторична растителност с ниска природозащитна стойност. Предвидени са мерки за опазване и преместване на защитени растителни видове.

Фауна

Очаква се временно безпокойство на дребни животни, без дългосрочен ефект върху популациите.

Защитени зони

Проектът засяга ограничено части от две зони от „Натура 2000“, като оценките показват, че няма да се наруши тяхната цялост и функции.

Материално и културно наследство

По време на строителството е възможно отрицателно въздействие върху археологически обекти, тъй като районът е с богато културно наследство.

За ограничаване на риска са предвидени археологически наблюдения и спасителни разкопки.

По време на експлоатацията не се очакват въздействия.

Отпадъци

Въздействието от отпадъците се оценява като незначително. По време на строителството ще се генерират строителни, битови и ограничени количества опасни отпадъци, като голяма част от земните маси ще бъдат използвани повторно. По време на експлоатацията ще се образуват малки количества отпадъци, основно от почистване и при инцидентни ситуации.

Химични вещества и смеси

Не се очаква значимо въздействие.

По време на строителството няма да се съхраняват опасни вещества на площадката.

По време на експлоатацията ще се използват стандартни материали за поддръжка и зимно почистване, които не се класифицират като опасни.

Здравно-хигиенни аспекти и здравен статус на населението

Въздействието се оценява като незначително и в дългосрочен план положително. По време на строителството въздействията ще бъдат временни и контролирани. По време на експлоатацията се очаква подобряване на условията на живот чрез намаляване на трафика, шума и замърсяването в градската зона.

Вредни физични фактори

Въздействието е незначително.

Шумът по време на строителството ще бъде временен и локален. По време на експлоатацията прогнозните нива на шум в жилищните зони ще бъдат под допустимите норми.

Вибрациите ще бъдат слаби и краткотрайни. Не се очакват въздействия от електромагнитни полета, радиация или значимо светлинно замърсяване.

Материални активи

Въздействието е незначително и положително. По време на строителството са възможни временни намеси в съществуващи комуникации, които ще бъдат съгласувани и възстановени. В дългосрочен план проектът ще доведе до подобряване на транспортната и техническата инфраструктура.

Генетично модифицирани организми (ГМО)

Не се очаква никакво въздействие. Инвестиционното предложение няма връзка с използване или разпространение на генетично модифицирани организми.

5. Описание на вероятните значителни последици от въздействията на инвестиционното предложение за околната среда, произтичащи и от:

5.1 Вероятни значителни последици резултат от строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение

Общата оценка показва, че при изпълнение на всички предвидени мерки не се очакват значителни неблагоприятни последици от реализацията на инвестиционното предложение за Северен пътен възел „Трапезица“ върху околната среда и човешкото здраве.

По време на строителството въздействията ще бъдат временни, локални и управляеми, основно свързани с прах, шум, засягане на почви и използване на строителна техника. В експлоатационния етап не се очакват отрицателни въздействия, като в дългосрочен план проектът ще има положителен ефект чрез извеждане на транзитния трафик извън града, подобряване на качеството на въздуха, намаляване на шума и повишаване на пътната безопасност.

Не се очакват значителни въздействия върху водите, земните недра, минералното разнообразие, ландшафта и биологичното разнообразие. Засегнатите растителни и животински видове са с ниска природозащитна стойност, а за защитените зони от мрежата „Натура 2000“ е потвърдено, че няма да се наруши тяхната цялост.

По отношение на материалното и културното наследство е възможно въздействие по време на строителството, поради което са предвидени археологическо наблюдение и спасителни разкопки. Материалните активи няма да бъдат засегнати трайно, като дългосрочният ефект от проекта е подобряване на инфраструктурата.

В заключение, при стриктно спазване на мерките от Доклада за ОВОС, реализацията на Северния пътен възел „Трапезица“ е екологично допустима и ще допринесе за по-добра транспортна свързаност, по-висока безопасност и по-добро качество на живот в региона.

5.2 Вероятни значителни последици от въздействията в резултат от използването на природните ресурси - земните недра, почвата, водите и биологичното разнообразие

Вероятни значителни последици от използването на земните недра

Не се очакват значителни последици за околната среда.

Проектът не предвижда добив на подземни богатства, нито използване на земните недра като ресурс. Всички необходими строителни материали ще се доставят от лицензирани външни доставчици.

Вероятни значителни последици от използването на почвата

Не се очакват значителни последици за околната среда.

Почвата не се използва като природен ресурс. Изкопните земни маси ще бъдат използвани на място за насипи и оформяне на терена. Хумусният слой ще бъде отделен, съхранен и използван изцяло за рекултивация и озеленяване.

Вероятни значителни последици от използването на водите

Не се очакват значителни последици за околната среда.

Проектът не включва водовземане, не се образуват отпадъчни води и **не се** предвиждат зауствания в повърхностни или подземни води. Не се очаква замърсяване на водите по време на строителството и експлоатацията.

Вероятни значителни последици от използването на биологичното разнообразие

Не се очакват значителни последици за околната среда.

Проектът не използва флората и фауната като ресурс. Всички въздействия върху биологичното разнообразие са оценени като незначителни и локални, без дългосрочен ефект.

5.3 Вероятни значителни последици от въздействията на инвестиционното предложение за околната среда, в резултат от емисиите от замърсители, шум, вибрации, нейонизиращи лъчения и радиация, възникването на вредни въздействия и обезвреждането и оползотворяването на отпадъците.

Не се очакват значителни неблагоприятни последици за околната среда или човешкото здраве, произтичащи от емисиите, шума, вибрациите, нейонизиращите лъчения, радиацията или управлението на отпадъците, при условие че се прилагат всички предвидени мерки и законодателни изисквания.

Вероятни значителни последици от въздействията, произтичащи от емисиите от замърсители

Не се очакват значителни неблагоприятни последици за околната среда.

По време на строителството емисиите от прах и изгорели газове ще бъдат временни, локални и управляеми. В етапа на експлоатация прогнозните концентрации на замърсители остават под нормативните норми, като се очаква подобряване на качеството на въздуха в населените места. Не се предвиждат емисии във водите.

Вероятни значителни последици от въздействията, произтичащи от шум, вибрации, нейонизиращи лъчения и радиация

Не се очакват значителни последици.

Шумът и вибрациите по време на строителството са краткотрайни и локални, а при експлоатацията нивата на шум са под допустимите стойности. Инвестиционното предложение не е източник на нейонизиращи лъчения и радиация.

Вероятни значителни последици от възникването на вредни въздействия и обезвреждането и оползотворяването на отпадъците

Не се очакват значителни последици.

Отпадъците ще се събират разделно и ще се предават на лицензирани оператори съгласно законодателството. При прилагане на Плана за управление на строителните отпадъци не се очакват неблагоприятни въздействия върху околната среда и населението.

5.4 Вероятни значителни последици от въздействията на инвестиционното предложение за околната среда, в резултат от рисковете за човешкото здраве, културното наследство или околната среда, включително в резултат на произшествия или катастрофи

Извършената оценка на рисковете за околната среда и човешкото здраве, произтичащи от големи аварии, бедствия или произшествия, заключава, че не се очакват значителни последици.

Рисковете за населението и работниците са минимални. По време на строителството въздействията (шум, прах) са временни и контролируеми. В експлоатация пътният възел подобрява безопасността на движението и намалява риска от ПТП в населените места. Не се очакват трайни здравни последици при инциденти.

Рискове за околната среда. Територията е изложена на климатични рискове (наводнения, валежи, свлачища, пожари), но предвидените инженерни и организационни мерки свеждат риска до минимум. Възможни инцидентни разливи или пожари биха имали краткотраен и локален характер и са технически управляеми. Не се очакват значими въздействия върху водите и въздуха.

По време на строителството съществува риск за археологически обекти поради високата им концентрация в района. Този риск ще се ограничи чрез археологическо

наблюдение и спасителни разкопки. Възможни повреди по инфраструктура при аварии са временни и локални.

5.5 Вероятни значителни последици от въздействията на инвестиционното предложение за околната среда, произтичащи от комбинирането на въздействието с въздействието на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения, като се вземат предвид всички съществуващи проблеми в околната среда, свързани с области от особено екологично значение, които е вероятно да бъдат засегнати, или свързани с използването на природни ресурси

Проведената оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) на инвестиционното предложение (ИП) „Северен пътен възел „Трапезица“ включва анализ на кумулативните (комбинирани) въздействия в резултат от съчетаването на ефектите на ИП с тези на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни намерения в района.

В резултат на извършения анализ се заключава, че се очаква кумулативен ефект.

Оценката на кумулативния ефект е извършена чрез качествен подход, който анализира пространственото и времевото застъпване на въздействията на настоящото ИП с други 144 процедирани инвестиционни намерения, планове и програми в периода 2007–2025 г.

В рамките на разглеждания период (2007–2025 г.) са процедирани общо 145 инвестиционни предложения, планове или програми, като повечето от тях са свързани с изграждане на жилищни сгради, обекти за обществено обслужване и търговия, или обществено-обслужващи пътища.

В резултат на извършения анализ се стига до заключението, че не се очаква значителен кумулативен ефект. Повечето от другите проекти в района са свързани с жилищно и обществено строителство или с локална пътна инфраструктура и по характер, мащаб и времеви обхват не водят до натрупване на значими въздействия с настоящото инвестиционно предложение.

Инвестиционното предложение попада частично в защитените зони „Река Янтра“ и „Търновски височини“ от мрежата „Натура 2000“. Оценката на съвместимостта отчита и възможното комбиниране на въздействията с други дейности в тези зони и заключава, че при изпълнение на предвидените мерки не се очаква значително отрицателно или кумулативно въздействие върху предмета и целите на опазване на защитените зони.

По отношение на атмосферния въздух и шума е установено, че по време на строителството въздействията са временни, локални и управляеми и не водят до натрупване на неблагоприятни ефекти. В етапа на експлоатация проектът има преобладаващо положително влияние, тъй като извежда транзитния трафик извън градската зона и допринася за намаляване на шумовото натоварване и емисиите в населените места. В този смисъл не се очаква отрицателен кумулативен ефект от комбиниране с други проекти, свързани с трафик.

По отношение на използването на природни ресурси, като земни недра, почви и води, проектът не предвижда тяхното усвояване като природен ресурс. Поради това не се очакват значими кумулативни въздействия върху наличието и състоянието на тези ресурси.

5.6 Въздействието на инвестиционното предложение върху климата и уязвимостта на инвестиционното предложение спрямо изменението на климата

Оценката показва, че реализацията на Северния пътен възел „Трапезица“ не се очаква да има значими неблагоприятни последици върху климата, като в дългосрочен план въздействието се оценява като неутрално до положително.

По време на строителството ще се отделят временни емисии на парникови газове, основно от производството и транспорта на строителни материали и от работата на строителната техника. Общото количество емисии за целия строителен етап се оценява на около 1400–2000 t CO₂-еквивалент, което е типично за подобен инфраструктурен проект и има краткосрочен характер. В етапа на експлоатация не се създават нови източници на парникови газове, а се извършва преразпределение на съществуващия трафик. Очакваните годишни емисии са много ниски и чрез по-добра пропускателна способност и по-малко задръствания проектът допринася за по-ефективно движение и по-нисък разход на гориво в градската среда.

Анализът на уязвимостта към изменението на климата показва, че обектът е разположен в район, изложен на климатични рискове като обилни валежи, наводнения, горещи вълни, ерозия и свлачища, включително близост до р. Янтра и наличие на древно, периодично активно свлачище. За ограничаване на тези рискове са предвидени адаптационни мерки, включващи изграждане на ефективни дренажни системи, укрепване на насипи и откоси, както и използване на устойчиви на високи температури и замръзване материали.

В обобщение, при прилагане на предвидените мерки проектът е климатично устойчив, не увеличава значимо емисиите на парникови газове и е адаптиран към очакваните климатични промени.

5.7 Вероятни значителни последици от въздействията на инвестиционното предложение за околната среда, произтичащи от използваните технологии и вещества

Настоящото резюме обобщава вероятните последици за околната среда и човешкото здраве от използваните технологии и вещества при реализацията на инвестиционното предложение „Северен пътен възел „Трапезица“. Общото заключение е, че не се очакват значителни отрицателни въздействия, тъй като проектът предвижда прилагане на утвърдени и безопасни строителни технологии, както и стриктно спазване на нормативните изисквания за опазване на околната среда.

По време на строителството ще се използват ограничени количества горива и други помощни материали при строг контрол, без постоянно съхранение на опасни вещества на площадката. В експлоатация ще се прилагат само стандартни материали за поддръжка и зимно обезопасяване. Извършената оценка показва, че проектът не създава риск от значими неблагоприятни последици за околната среда и населението.

6 Описание на взетите предвид налични резултати от други съответни оценки

При изготвянето на Доклада за ОВОС са взети предвид и обобщени резултатите от други релевантни оценки и стратегически документи, изготвени преди настоящия доклад. Това осигурява цялостна, последователна и съгласувана оценка на въздействията на инвестиционното предложение.

В ОВОС са интегрирани резултатите от ДОСВ, според който при изпълнение на предвидените мерки не се очаква значително отрицателно въздействие върху целите на опазване и цялостта на защитените зони „Река Янтра“ и „Търновски височини“. В анализа са използвани и действащи стратегически документи, свързани с управлението на водите, риска от наводнения и качеството на атмосферния въздух, включително плановете за Дунавския район и общинските програми на Община Велико Търново.

Освен това са отчетени резултати и добри практики от оценки на въздействието на други големи пътни и транспортни проекти в страната. Този опит е използван за сравнение на алтернативи и за определяне на подходящи мерки за предотвратяване, намаляване и компенсиране на възможни неблагоприятни въздействия от реализацията на инвестиционното предложение.

7 Описание на прогнозните методи или данни, използвани за определяне и изготвяне на оценката

Оценката на конкретните въздействия в ДОВОС се изразява в определяне на източника на въздействие, идентифициране на пътя към рецептора и накрая установяване на контрол върху ефекта от въздействието. Тази концепция е разумна и полезна поради това, че помага да се разбере процеса и да се съсредоточи вниманието върху контрола и смекчаващите мерки в най-ефективното място и в точния момент. Оценката на въздействията определя идентифицираните въздействия в съответствие с тяхната "значимост", която се получава от връзката между "степената на въздействие" и "чувствителността на рецептора" по отношение на дадено въздействие, следствие от определена дейност, свързана с инвестиционното предложение.

За всеки компонент и фактор под внимание са взети Законовите изисквания, приложими методики, указания, научни публикации и изследвания.

8 Описание на предвидените мерки

8.1 План за изпълнение на мерките

Предвидените мерки за предотвратяване и намаляване на евентуалните въздействия върху околната среда и човешкото здраве, Планът за изпълнението и очакваните резултати им са представени по-долу по компоненти и фактори на околната среда, по време на следните фази:

- По време на проектирането
- По време на строителството
- По време на експлоатацията

Таблица 5. Мерки за предотвратяване и намаляване на евентуалните въздействия върху околната среда и човешкото здраве и план за изпълнението им

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
Атмосфера и управление на климатични рискове			
1	В инвестиционния проект да се предвидят дренажни системи с увеличен хидравличен капацитет и лесна поддръжка, водопронепускливи и ерозионно устойчиви настилки и банкети, както и укрепващи конструкции за насипи, откоси и водоотвеждащи съоръжения за предотвратяване на свличания и кални потоци. Да се осигури свободен достъп за аварийна техника за почистване на отводнителните системи, както и възможности за алтернативни маршрути и планове за пренасочване на трафика при критични ситуации.	Проектиране и строителство	Опазване на човешкото здраве и намаляване риск от наводнения
2	В Инвестиционния проект да бъдат предвидени настилки с термоустойчиви асфалтови смеси.	Проектиране и строителство	Опазване на материалните активи и човешкото здраве
3	Поддържане на временни противопожарни просеки и свободни от горими материали ивици около строителните площадки, осигуряване на необходимите противопожарни средства и оборудване (резервоари с вода, пожарогасители, техника), както и прилагане на ясни процедури за евакуация и временно преустановяване на строителните дейности при възникване на пожар в близост.	Проектиране и строителство	Опазване на човешкото здраве, атмосферния въздух
4	Ограничаване на работа с тежка механизация, кранове и вдигане на обемни елементи при силни ветрове. Създаване на безопасни зони за персонала при внезапни пориви.	Проектиране и строителство	Опазване на човешкото здраве
Атмосферен въздух			
5	Поддържане на строителната и транспортна техника в добро техническо състояние, без да се допускат течове на горива и масла.	Строителство	Опазване на въздуха от замърсяване от допълнителни източници на емисии. Недопускане замърсяване на почвите с нефтопродукти и въздуха с изгорели газове от ДВГ.
6	Да не се допуска претоварване на транспортните средства със земни маси и баластра.	Строителство и експлоатация	Опазване на въздуха от замърсяване - недопускане на разпиляване,

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
			разтрошаване и смачкване на материали, които в последствие стават допълнителни източници на неорганизиран прахови емисии.
7	Транспортните средства да са покрити при транспорт на изкопана земна маса, строителни материали, строителни отпадъци и др.	Строителство	Опазване на въздуха от замърсяване с прахови емисии.
8	Да се спазват конкретно приложимите разпоредби на чл. 70 от Наредба №1 за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии (обн., ДВ, бр.64 от 2005 г.).	Строителство	Опазване на въздуха от замърсяване от допълнителни източници на емисии.
9	В сухи и ветровити дни да се осигурява редовно овлажняване на техническите пътища, строителните площадки и фино насипаните материали на определените за временно съхранение места, с цел ефективно прахоподтискане.	Строителство	Ограничаване на праховите емисии в атмосферния въздух и подобряване на работната среда.
10	Контрол върху подгръване, подготовка и нанасяне на асфалтово покритие след приключване на нанасянето, свързан с намаляване на допълнителното натоварване с въглеродороди.	Строителство	Ограничаване на праховите емисии в атмосферния въздух и подобряване на работната среда
Води			
11	Стриктно да се спазват мерките за разделно събиране, съхранение и транспортиране на генерираните отпадъци, заложи в ПУСО, с цел предотвратяване на замърсяване на повърхностните и подземните води в района на инвестиционното предложение. Да се определи отговорно/и лице/а за контрол и осигуряване на изпълнението на тези мерки.	Строителство и експлоатация	Предотвратяване замърсяването на повърхностните води в района на ИП.
12	Да не се извършва съхранение или третиране на отпадъци, включително земни и скални маси, в зоните около речното легло.	Проектиране и строителство	Опазване на водните обекти
13	Всички решения при проектирането и изграждането на ИП да бъдат съобразени с предвидените забрани и ограничения по Закона за водите.	Проектиране и строителство	Опазване на водните от замърсяване

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
14	При изготвянето на инвестиционния проект за изграждане на пътен възел „Трапезица“, всички решения да бъдат съобразени със съответните забрани и ограничения за извършване на дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на опасни и вредни вещества в повърхностните и подземните води.	Проектиране и строителство	Опазване на водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване.
15	Да се осигурят химически тоалетни за персонала, когато се изпълняват строителни дейности, обслужването на които да става от лицензиран оператор.	Строителство	Опазване на водите
16	Обслужването (поддръжка и ремонт, напр. смяна на масла, зареждане с гориво-смазочни материали) на машини и оборудване, на транспортна, монтажна и товарителна/строителна техника да се извършва на специализирани и обезопасени за целта места и ремонтни бази, като не се допускат разливи на горива и смазочни материали от строителната и транспортна техника.	Строителство	Опазване на водите и почвите
17	Да не се допуска миенето на транспортна и строителна техника в повърхностни водни обекти.	Проектиране и строителство	Опазване на водите
18	Проектните решения за отводняване и обезопасяване (канавки, наклони на пътното платно, дренажи и ерозионнозащитни мероприятия) да бъдат разработени и детайлизирани на етап инвестиционен проект в съответствие с картите на заплахата и риска от наводнения, изготвени в рамките на действащия ПУРН.	Проектиране	Осигуряване на безопасната експлоатация на пътния възел, с цел предотвратяване създаването на предпоставки за повишаване на риска от наводняване на прилежащи територии. Устойчивост спрямо екстремни хидрометеорологични събития.
19	Забрана за изхвърлянето на отпадъци в крайбрежните заливаеми ивици и принадлежащите земи на водохранилищата.	Строителство и експлоатация	Опазване на водите
20	Забрана за използване на речните легла като депа за отпадъци, земни и скални маси.	Строителство	Опазване на водите
22	Спазване на технологията за изпълнение на пилотното фундиране на съоръженията.	Строителство	Опазване на подземните води

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
Земни недра			
23	Преди етапа на строителство да бъде проведено геоложко проучване с оценка на геоложките опасности и геоложкият риск, така че да бъдат установени евентуални рискови зони в територията на ИП.	Проектиране	Предотвратяване на геоложки опасности.
24	По време на строителството да бъдат извършвани огледи на мястото на обекта за следи от проява на геоложки опасности - наличието на паднали скални блокове от масиви, обрушване.	Строителство	Предотвратяване на геоложки опасности
25	Използване на подходящи за целите на строителството строителни материали, в т.ч. скални маси от концесионирани находища, при недостиг на подходящи изкопни маси.	Проектиране и строителство	Осигуряване на надеждно и качествено използваните скални материали, оптимизация на ресурсите и намаляване на риска от нежелани инженерни и екологични проблеми по време на строителството.
26	Да се осигури предварително съгласие от Министъра на регионалното развитие и благоустройството по реда на чл. 96, ал. 3 или ал. 4 от ЗУТ, като това съгласие се представя преди издаване на разрешението за строеж предвид засягането на регистрирани свлачища, за реализиране на инвестиционната инициатива.	Проектиране	Предотвратяване на геоложки опасности
Земни и почви			
27	При разчистване на строителните площадки да се отнема хумусният слой, който да се съхранява в специално проектирани депа и впоследствие да се използва за обратна засипка при възстановяване на терените.	Строителство	Намаляване на въздействията върху почвите и подпомагане на възстановяването им.
28	Възстановяване / рекултивиране на всички временно нарушени терени.	Строителство	Намаляване на въздействията върху почвите и подпомагане на възстановяването им.
29	Обслужването (поддръжка и ремонт, напр. смяна на масла, зареждане с гориво-смазочни материали) на машини и оборудване, на транспортна, монтажна и товарителна / строителна техника да	Строителство	Опазване на почвите от замърсяване.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
	се извършва извън територията на ИП в специализирани и обезопасени за целта места и ремонтни бази от външни изпълнители.		
30	Да не се използват площи, извън тези, оценени в Доклада за ОВОС по време на строителство и експлоатация на ИП, вкл. за транспортен достъп и временно съхранение на суровини, материали и оборудване.	Строителство и експлоатация	Опазване и съхраняване на почвените ресурси, биоразнообразието и природните местообитания чрез минимизиране на въздействията върху околната среда.
31	Използваните химични вещества за стопяване на лед и сняг да отговарят на нормативните изисквания за експлоатация на материали за зимно поддържане, съгласно <i>Наредба № РД-02-20-19 от 12 ноември 2012 г. за поддържане и текущ ремонт на пътищата</i> . Всяка доставка химични вещества да бъде придружена с актуален Информационен лист за безопасност и протокол за изпитване от акредитирана лаборатория, удостоверяващ съответствието с изискуемите параметри по чл. 21 от Наредбата.	Експлоатация	Опазване на почвите от засоляване и замърсяване с тежки метали.
32	Да се уведомят своевременно компетентните органи при възникнали аварии с разливи на гориво-смазочни материали или други химични вещества.	Строителство и експлоатация	Опазване на почвите, повърхностните и подземните води от замърсяване чрез предприемане на своевременни мерки за локализиране и ограничаване на разпространението на замърсяването.
Биологично разнообразие			
33	Проектните части за ерозионна защита и биологична рекултивация в горски територии да се изготвят от правоспособни лица, вписани в регистъра по Закона за горите, а озеленяването в урбанизирани територии – от квалифицирани ландшафтни архитекти. Рекултивацията да се изпълнява само с местни видове и по утвърден технологичен план. Всички горски репродуктивни материали да се доставят с изискуемата документация. Засажданията да се извършват в подходящ сезон, с осигурени пет	Проектиране и строителство	Подобряване на ландшафтната интеграция на обекта, опазване на местното биоразнообразие, намаляване на шумовото и праховото въздействие, и запазване на генетичната устойчивост на растителните видове в засегнатите защитени зони.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
	години последващи грижи. В защитени зони да не се използват препарати за растителна защита и синтетични торове, освен допустимите природни вещества.		
34	В случай на установяване преди започване на каквито и да е строителни и подготвителни дейности (разчистване на терена, изкопни работи, достъп на техника), да се извърши организирано преместване (релокация) на установените индивиди от популацията на елвезиевото кокиче (<i>Galanthus elwesii</i>), съгласно чл. 38, ал. 1 и чл. 40 от ЗООС и <i>Наредба № 1 от 12.01.2012 г. за условията и реда за издаване на разрешителни за дейности с екземпляри от видове, включени в приложенията на ЗБР</i> .	Преди началото на строителните дейности	Опазване на защитен вид
35	При разработване на строителния график в работния проект да се следва принципът за максимално ограничаване на продължителността на строителството.	Проектиране	Минимализиране въздействията върху биоразнообразието.
36	Да бъдат точно маркирани маршрутите за достъп до строителните обекти с цел ограничаване на разпространението на строителните дейности извън определения периметър.	Строителство	Опазване на биоразнообразието и природните местообитания чрез минимизиране на въздействията върху околната среда.
37	Избягване при възможност на строителни дейности по време на размножителния период (15 март – 15 юни) на животинските видове, вкл. птиците, в обхвата на защитените зони и защитените територии.	Строителство	Минимализиране ефекта на безпокойство при животинските видове. Предотвратяване на загуби на яйца, малки и възрастни пойни птици, както и безпокойството на видове по време на строителството.
38	Дейностите, свързани с шум и вибрации, да се извършват само през светлата част на денонощието.	Строителство	Опазване на бозайна и прилепна фауна.
39	Преди всяка строителна дейност, районът да бъде обхождан и при наличие на бавноподвижни животни (земноводни или влечуги), да се осигури изнасянето им извън полигона на строителството.	Строителство	Опазване на фауната.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
40	За транспортиране на материали, суровини и отпадъци по време на строителството да се използват единствено избрания вариант на изграждащото се трасе и съществуващите пътища. В случай на необходимост от изграждане и използване на нови пътища за достъп по време на строителството, следва да бъде уведомен компетентния орган по околна среда.	Проектиране и строителство	Предотвратяване нарушаване на местообитания
Материално и културно наследство			
41	Провеждане на теренни издирвания в рамките на имотите предназначени за реализация на ИП.	Преди начало на строителството	Установяване дали няма да бъдат застрашени известните досега археологически обекти, както и дали не съществуват неизвестни обекти.
42	Провеждане на наблюдение от археолози по време на строителните дейности.	Строителство	Недопускане на разрушаването на неизвестни археологически обекти или структури.
43	Да се приложат предписанията по Наредба № 3 от ЗКН за опазване на еднични недвижими културни ценности разположени в териториалният обхват на групова недвижима културна ценност.	Строителство	Осигуряване на по-ефективна териториално устройствена защита на недвижимата културна ценност
Здравна защита и управление на риска. Вредни физични фактори			
44	Да се изготвят самостоятелни проектни части към Инвестиционния проект – „Шумозащитни съоръжения“.	Проектиране	Намаляване на шума в засегнатите зони до допустимите нормативни нива и ограничаване на негативното въздействие върху здравето и качеството на живот на населението, както и върху чувствителни зони и местообитания.
45	Да се предвиди използване на съвременна механизация, съобразена с изискванията на Наредба за съществените изисквания и оценяване съответствието на машини и	Строителство	Намаляване на шумовото замърсяване на околната среда и подобряване на здравословните условия за работещите

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
	съоръжения, които работят на открито, по отношение на шума, излъчван от тях.		и населението в близост до строителните обекти.
46	Товарните МПС, обслужващи строителните дейности, да се движат с ограничена скорост до 30 km/h при преминаване през населени места. Маршрутите за движение на товарния транспорт да бъдат предварително определени и съгласувани със съответната общинска администрация.	Проектиране и строителство	Минимизиране на риска за безопасността на населението и ограничаване на шумовото и прахово замърсяване.
47	Поставяне на предупредителни знаци с указания за строителни дейности.	Строителство и експлоатация	Осигурено е повишено ниво на безопасност чрез информиране на участниците в движението и ограничаване на нерегламентирания достъп до строителните зони и трасето на пътния възел, което намалява риска от инциденти и аварии.
48	Да се изготвят и прилагат инструкции за безопасна работа. Да се организират системни инструктажи (първоначални, периодични и извънредни), включващи практическо обучение и демонстрации за повишаване на осъзнатостта и предотвратяване на инциденти.	Строителство	Опазване на човешкото здраве. Минимизира риска от инциденти. Повишена информираност и подготовка на персонала за безопасна работа.
49	Да се осигури ефективно взаимодействие със службата по трудова медицина чрез: провеждане на предварителни медицински прегледи (професионален подбор) и недопускане на лица с противопоказания; провеждане на периодични прегледи в изискуемите срокове и обем; организиране на рационален режим на труд и почивка; осигуряване на подходящ хранително-питеен режим за персонала.	Строителство и експлоатация	Намаляване на трудовите инциденти и подобряване на работната култура.
50	Да се осигурят безопасни условия за работа на открито, съобразени с метеорологичните и сезонните условия, включително подходящо облекло, почивки и защита от екстремни температури и слънчева радиация.	Строителство	Намаляване и предотвратяване на рисковите фактори за персонала.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
51	По отношение на горещите вълни строителните дейности да се организират така, че най-интензивните операции да се извършват в часовете с по-ниски температури.	Строителство	Намаляване и предотвратяване на рисковите фактори за персонала.
52	Работниците, участващи в строителните дейности, както и работният персонал по поддръжката и отстраняването на аварии да бъдат снабдени с подходящо за сезона работно облекло, ЛПС, медицинска аптечка и средства за връзка, спазване на всички изисквания за безопасност и хигиена на труда.	Строителство и експлоатация	Ограничаване и намаляване риска от трудови злоупотреби; Предпазване цялостното здраве на персонала.
Отпадъци			
53	Да се изготви, съгласува и прилага: План за управление на строителните отпадъци (ПУСО) от премахването на съществуващата инфраструктура и изграждането на пътен възел „Трапезица“ в съответствие със ЗУО и <i>Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.</i>	Проектиране и строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците; Постигане на максимална степен на материално оползотворяване на генерираните от дейността строителни отпадъци.
54	Подготвяне и съгласуване с Компетентния орган на Работни листа за класификация на отпадъци.	Проектиране и строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците. Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
55	Сключване на договори по чл. 8 от ЗУО за транспортиране и последващо третиране на отпадъците от дейността, с оглед осигуряване на максимална степен на оползотворяване на строителните отпадъци, но не по-малка от заложената степен на материално оползотворяване в ПУСО.	Строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците; Постигане на максимална степен на материално оползотворяване на генерираните от дейността строителни отпадъци. Опазване на почвите и водите.
56	Образуваните опасни отпадъци да се събират разделно и да се съхраняват на площадки, отговарящи на изискванията на <i>Наредба № Н-4 от 2.06.2023 г.</i>	Строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
			Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
57	Да не се допуска складиране на отпадъци и строителни материали в сервитутната зона.	Строителство	Аварийна безопасност.
58	В случай че при извършване на фрезоване на съществуващи пътни настилки бъде установено че съществуващия асфалт съдържа каменовъглен катран, използван исторически като свързващо вещество вместо битум, образуваният отпадък да се управлява като опасен отпадък с код 17 03 01* и наименование: Асфалтови смеси, съдържащи каменовъглен катран, в съответствие с изискванията на <i>Наредба № Н-4 от 2.06.2023 г.</i>	Строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците. Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
59	При предаване на опасни отпадъци да се изготвят: „Писмени инструкции за действия при авария“, по Приложение № 4 към чл. 32, т. 2, буква „ж“ от Наредба № Н-4 от 2 юни 2023 г. и идентификационен документ по чл. 29, ал. 5 ЗУО.	Строителство и експлоатация	Превенция на аварийни ситуации.
60	Да се води отчетност на количествата предадени за третиране отпадъци, съгласно <i>Наредбата за управление на строителните отпадъци и Наредба № 1 от 4 юни 2014 г.</i>	Строителство и експлоатация	Екологосъобразно управление на отпадъците. Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
61	Да се назначи отговорно лице от строителния надзор, което да осъществява контрол и управление на отчетността по генерирането и третиране на строителните отпадъци.	Строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците. Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
62	Разработване на инструкции/правила за управление на отпадъците, генерирани на обекта, с цел недопускане на нерегламентирано изхвърляне/третиране. Запознаване на персонала работещ на обекта.	Строителство	Екологосъобразно управление на отпадъците.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
			Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
63	Осигуряване на контрол върху чистотата на пътното платно и прилежащите територии, включително периодично почистване и своевременно отстраняване на нерегламентирано изхвърлени отпадъци.	Експлоатация	Предотвратяване на разпиляване на отпадъци и ограничаване на замърсяването на съседни терени. Намаляване на риска от възникване на пожари.
64	Поддържане на крайпътната растителност чрез периодично прочистване на сервитутната зона от храстова и висока тревна растителност, в т. ч. и изсичане/подкастряне на единични дървета. Да не се допуска съхранението на изсъхнала растителна маса в сервитутната зона.	Експлоатация	Осигуряване на добра видимост и безопасност на движението. Предотвратяване разпространението на рудерална и инвазивна растителност. Намаляване на риска от възникване на пожари.
65	Преди започване на строителните дейности местоположението на временните площадки за съхранение и използване на земни и скални маси, включително тези, които не отговарят на проектите спецификации за влагане в строежа, да бъде съгласувано с компетентната общинска администрация.	Проектиране	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО. Опазване на почвите и материалните активи.
66	След приключване на строителните работи, местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци да се почистват своевременно, като всички отпадъци се транспортират до определените за третиране на строителни отпадъци площадки, в съответствие с изискванията на <i>Закона за управление на отпадъците</i> . Да се извърши техническа и биологична рекултивация на тези места, чрез използване на предварително съхранения хумусен слой.	Строителство	Опазване на почви и въздух. Възстановяване на нарушените терени.
67	Организацията, отговаряща за поддържането на пътното платно, да осигурява подходящи съдове за събиране на отпадъци и да организира тяхното своевременно транспортиране до съоръжения	Експлоатация	Екологосъобразно управление на отпадъците.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
	за третиране, съгласно изискванията на чл. 12, т. 2 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО).		Намаляване на вредното въздействие на отпадъците върху човешкото здраве и околната среда.
Химични вещества и смеси			
68	Да се изискват и предоставят актуални информационни листа за безопасност на български език, съответстващи на <i>Регламент (ЕС) 2020/878</i> . ИЛБ да се довеждат до знанието на всички работещи, които използват съответните вещества или смеси, и да се съхраняват на видимо и достъпно място за персонала и контролните органи.	Строителство и експлоатация	Повишена осведоменост и информираност. Готовност за действия при извънредни ситуации. Намаляване на риска от инциденти, замърсявания и здравословни проблеми.
69	Употребата на опасни вещества и смеси да се осъществява в пълно съответствие с приложимите мерки за предотвратяване на аварии, изпускания и разливи, както и с контрола на експозицията.	Строителство и експлоатация	Намаляване на риска от инциденти, замърсявания и здравословни проблеми.
70	Да се изготвят и прилагат инструкциите за безопасна работа за всички опасни химични вещества / смеси, използвани по време на строителството и експлоатацията на пътен възел „Трапезица“ (чл. 101, ал. 2 от Наредба № 7 от 23 септември 1999 г.)	Строителство и експлоатация	Намаляване на риска от инциденти и здравословни проблеми. Предотвратяване изпускането на опасни химични вещества и смеси в почвите, водите и въздуха вследствие на разливи, разсипване или разпрашаване.
71	Да се осигурят и поддържат технически средства за улавяне на разливи, включително подходящи адсорбенти, гарантиращи пълно улавяне и последващо събиране или третиране на изтекли вещества и смеси в складовете за течности. Да бъде проведено обучение на персонала за правилно използване на предвидените технически и организационни средства.	Строителство.	Предотвратяване замърсяването на почвите, водите и въздуха вследствие на разливи, разсипване.
72	Да се уведомяват своевременно компетентните органи при аварийни разливи на гориво-смазочни материали или други опасни химични вещества/смеси, като замърсяването се почиства	Строителство и експлоатация	Предотвратяване замърсяването на почвите, водите и въздуха вследствие на разливи, разсипване.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
	незабавно (до 24 ч. от установяването), а замърсените земни маси и абсорбенти се предават по договорите за управление на отпадъци по чл. 8 от ЗУО.		
Материални активи			
73	Ограничаване на свободния достъп до строителната площадка и осигуряване на подходяща сигнализация, включително поставяне на забранителни знаци за тютюнопушене, палене на открит огън, знаци за задължително носене на лични предпазни средства и обозначения за пожароопасност на обекта.	Строителство	Повишена безопасност на работещите и намаляване на риска от пожари и аварии.
74	Разработеният Работен проект за ИП да премине всички изискуеми съгласувателни процедури със собственици и оператори на съоръжения в обхвата и сервитутите на пътен възел „Трапезица“, включително пътна и железопътна инфраструктура, електронни съобщителни мрежи, оптични, съобщителни и електрозахранващи кабели, водопроводи, канализация, канали и други съоръжения.	Строителство и експлоатация	Опазване на материалните активи на съответното дружество. Гарантиране на достъпа до съоръженията и непрекъснатостта на тяхната нормална експлоатация.
75	Да се извършва редовна поддръжка на отводнителната система чрез периодични визуални инспекции за запушвания, повреди и натрупвания, както и своевременно механично и хидравлично почистване и отстраняване на дефекти и корозия. Да се осигурява подготовка за зимен сезон и последващи след зимни инспекции. Всички дейности да се документират в регистър на контролите и ремонтите.	Експлоатация	Осигуряване на ефективно отвеждане на повърхностните води, което предотвратява натрупване на вода върху пътната настилка и намалява риска от наводнения, ерозия и структурни повреди на пътната конструкция. Повишаване на пътната безопасност, удължаване на експлоатационния срок на инфраструктурата и намаляване на разходите за ремонти и аварийни намеси.
76	Да се отразят всички съществуващи енергийни обекти в инвестиционния проект и да се спазят изискванията на <i>Наредба № 3/2004 г. и Наредба № 16/2004 г.</i> При необходимост от промяна на	Проектиране	Опазване на материалните активи на съответното дружество.

№	Мерки	Период /фаза на изпълнение	Резултат - до каква степен ще бъдат избегнати или премахнати значителните неблагоприятни последици
	местоположението или устройството на съществуващи електрически линии или съоръжения, изместването да се извършва от възложителя след одобрение по чл. 73 ЗУТ и сключване на договор с техния собственик/оператор.		

8.2 План за собствен мониторинг

Културно и историческо наследство

Мярка

Преди започване на строителните дейности да се извършат археологически теренни издирвания в сервитута на трасето и съпътстващата техническа инфраструктура, с цел идентифициране и оценка на археологическите обекти по реда на чл. 161 ЗКН. За обектите, попадащи в зона на въздействие, да се проведат спасителни археологически разкопки. По време на строителството да се осигури системно археологическо наблюдение. При установяване на нерегистрирани археологически обекти да се действа съгласно чл. 148 и чл. 160 ЗКН.

Период на изпълнение

Преди строителство.

Резултат

Опазване на целостта или културни напластявания и компрометиране на средата на културните ценности.

9 Описание на очакваните значителни неблагоприятни въздействия произтичащи от риск от големи аварии и/или бедствия, които са от значение за него

Според Доклада за ОВОС, изграждането и експлоатацията на Северния пътен възел „Трапезица“ не създават предпоставки за възникване на големи аварии, които да представляват сериозен риск за хората или околната среда. Направената оценка показва, че не се очакват значителни неблагоприятни последици за околната среда и човешкото здраве, свързани с възможни аварии или природни бедствия.

Пътният възел не се класифицира като обект с рисков потенциал, а в близост до трасето няма предприятия, които да използват или съхраняват опасни химични вещества. По време на строителството ще се използват ограничени количества горива и други материали, които са под нормативните прагове и не представляват съществен риск.

Районът е изложен на определени природни фактори като обилни валежи, наводнения, свлачища, горещи вълни и възможни пожари в крайпътните терени. Проектът обаче е разработен с подходящи инженерни и организационни решения, които значително намаляват вероятността от инциденти и ограничават възможните последици.

При извънредни ситуации са възможни краткотрайни и локални въздействия, като временно влошаване на качеството на въздуха при пожар или локално замърсяване на почви и води при пътнотранспортни произшествия. Тези въздействия са ограничени по обхват и подлежат на бързо овладяване.

За намаляване на рисковете са предвидени мерки като ефективно отводняване, укрепване на терени с риск от ерозия и свлачища, поддържане на чисти крайпътни ивици за ограничаване на пожарната опасност, както и готовност за бърза реакция при инциденти.

В заключение, рискът от аварии и бедствия, свързан с реализацията на Северния пътен възел „Трапезица“, се оценява като нисък, а възможните последици за хората и околната среда – ограничени и управляеми.

10 Становища и мнения на засегнатата общественост

Становищата и мненията на засегнатата общественост и на компетентните органи са събрани в рамките на проведените консултации по инвестиционното предложение за Северен пътен възел „Трапезица“. Възложителят – Агенция „Пътна инфраструктура“, е уведомил

Компетентен орган:

- Регионална инспекция по околната среда и водите (РИОСВ) – Велико Търново.

Засегната общественост

- Община Велико Търново.
- Кметство с. Арбанаси.

Други специализирани ведомства

- Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ).
- Регионална здравна инспекция (РЗИ) – Велико Търново.
- Басейнова дирекция „Дунавски район“ – Плевен.
- Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ).
- Национален институт за недвижимо културно наследство (НИНКН).
- Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението“ (РДПБЗН), гр. Велико Търново.
- Областна дирекция на МВР – Велико Търново.
- „Електроразпределение Север“ АД, „ВиК Йовковци“ ООД и др. експлоатационни дружества.
- Областна дирекция „Земеделие“ - Велико Търново.

При изготвянето на Доклада за ОВОС са взети предвид препоръките и са дадени отговори на въпросите, възникнали по време на консултациите. Всички тези становища и препоръки са отчетени при изготвянето на окончателното съдържание на ДОВОС.

11 Заключение

Атмосфера

По време на строителството ще има временни емисии на парникови газове, които са ограничени и обратими. В експлоатационния етап се очаква неутрално до положително въздействие, тъй като пътният възел ще подобри организацията на движението и ще намали задръстванията в града.

Атмосферен въздух

По време на строителството ще се отделят прах и изгорели газове, но въздействието ще бъде локално и временно. При експлоатацията ефектът е положителен и дългосрочен – очакваните нива на основните замърсители в жилищните райони ще останат значително под допустимите норми.

Повърхностни и подземни води

Не се очакват значителни въздействия във всички етапи. Не се предвижда водовземане или заустване на отпадъчни води. Възможни инцидентни рискове, като разливи в близост до р. Янтра, са редки, краткотрайни и управляеми.

Зони за защита на водите

Инвестиционното предложение не засяга санитарно-охранителни зони. Въздействията върху чувствителната зона „Река Янтра“ се оценяват като незначителни при спазване на мерките.

Земни недра

Въздействието е локално и незначително, ограничено до местата на фундиране на съоръженията. Не се очакват неблагоприятни ефекти извън границите на проекта.

Земи и почви

По време на строителството ще има трайно засягане на част от терена чрез покриване с асфалт и бетон, което води до загуба на почвените функции в тези площи. Временно нарушените терени ще бъдат рекултивирани. По време на експлоатацията въздействието е минимално.

Ландшафт

Въздействието е незначително. Пътният възел се вписва в съществуваща урбанизирана и вече повлияна от човешка дейност среда. В дългосрочен план ще се оформи нов транспортен ландшафт, който подобрява достъпността.

Защитени територии

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

Защитени зони (Натура 2000)

Проектът засяга ограничено части от две защитени зони, но оценката показва, че при прилагане на мерките не се очаква значително отрицателно въздействие върху целите им на опазване.

Минерално разнообразие

Не се очаква въздействие. Проектът не използва минерални ресурси, а необходимите материали ще се доставят от лицензирани доставчици.

Биологично разнообразие

Флора

Въздействието е локално и незначително. Засегнатата растителност е предимно вторична и без висока природозащитна стойност. Предвидено е преместване на установено находище на елвезиево кокиче преди строителството.

Фауна

Възможно е временно безпокойство на отделни животни, но без дългосрочен ефект върху популациите.

Материално и културно наследство

Съществува риск от засягане на археологически обекти поради богатото културно наследство в района. Затова ще се осигури археологическо наблюдение и, при нужда, спасителни разкопки.

Не се очакват преки въздействия.

Отпадъци

Въздействието е незначително. Отпадъците ще се събират разделно и ще се управляват съгласно одобрен план.

Химични вещества

Не се очаква въздействие. Няма да се съхраняват опасни вещества на площадката.

Здраве на населението

Въздействието е незначително и в дългосрочен план положително. Временното натоварване по време на строителството е управляемо, а при експлоатацията се очаква по-добра пътна безопасност, по-нисък шум и по-чиста градска среда.

Вредни физични фактори

Шум и вибрации

По време на строителството въздействието е временно и локално. При експлоатацията нивата на шум в жилищните зони ще останат под допустимите стойности. Вибрациите са незначителни.

Радияция и нейонизиращи лъчения

Не се очаква въздействие.

Материални активи

Въздействието е положително. Проектът ще подобри пътната и техническата инфраструктура. По време на строителството ще се осигури координация за защита на съществуващите мрежи.

Генетично модифицирани организми

Не се очаква въздействие. Проектът няма отношение към използването или разпространението на генетично модифицирани организми.

ОБОБЩЕНО ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Въз основа на извършените анализи в Доклада за ОВОС, който обхваща всички етапи от инвестиционното предложение за изграждане на Северен пътен възел „Трапезица“, разгледаните алтернативи (включително нулевата алтернатива), проведените проучвания, оценки и консултации, както и прогнозната оценка на въздействията върху компонентите на околната среда, се прави следното обобщение:

Не се очакват значителни неблагоприятни последици за околната среда и човешкото здраве при реализацията на проекта, при условие че бъдат изпълнени всички предложени мерки и препоръки в Доклада за ОВОС. Анализът показва, че избраният Вариант 3 е най-подходящият от гледна точка на безопасност, функционалност и екологична допустимост.

Поради това авторският колектив на Доклада за ОВОС препоръчва на компетентния експертен екологичен орган при РИОСВ – Велико Търново да одобри реализацията на инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“ за изграждане на Северен пътен възел „Трапезица“, Вариант 3, при задължително изпълнение на всички предвидени мерки за опазване на околната среда.

12 Описание на трудностите срещнати при събирането на информация за изработване на доклада за ОВОС

При събирането на информация за изработване на настоящия Доклад за ОВОС не бяха срещнати трудности. При изработване на доклада за ОВОС е съобразена степента на подробност на инвестиционния проект. Възложителят на инвестиционното предложение предостави исканата информация в обем достатъчен за изготвянето на Доклада за ОВОС.

13 Друга информация - по преценка на компетентния орган или на оправомощеното от него длъжностно лице

В Доклада за ОВОС няма включена друга информация, изискана по преценка на Компетентния орган.

14 Литературни източници

Подробен списък на закони, наредби, методики, методични указания, инструкции, заповеди, постановления, правилници, стратегии, план-програми, използвани при изготвянето на ДОВОС може да бъде намерен в точка 15 на ДОВОС.