



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ № 11 - ПР/2025 г.

за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда

На основание чл. 93, ал. 1, т. 3 във връзка с ал. 2, т. 4 и ал. 6 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), чл. 31, ал. 4 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 3 и 4 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони* (Наредбата за ОС) и въз основа на представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от Наредбата за ОВОС, както и получени становища от Басейнова дирекция „Източноевропейски район“ и Министерство на здравеопазването

РЕШИХ

да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение „Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о. п. Сливен – Нова Загора) – Речица – Кермен – Скалица)“, което **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху околната среда, както и върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони и човешкото здраве

възложител: Агенция „Пътна инфраструктура“, ЕИК 000695089

седалище: гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение предвижда изграждане на пътен възел „Кермен“ при Автомагистрала (АМ) „Тракия“ при пресичането на автомагистралното трасе на км 261+408 с републикански път III-6601 „(о.п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кемрен-Скалица“ при км 13+492 на третокласния път и цели осигуряване на директна връзка на град Кермен с АМ „Тракия“. Предлага се изграждането на пътния възел „Кермен“ да е тип симетрична „полудетелина“, при която всички пътни връзки са разположени от западната страна на третокласния път.

Разработени са връзки с вход и изход от АМ „Тракия“ към третокласен път III-6601 и от третокласния път към магистралата. Определена е следната пътна схема за реализиране:

- Пътна връзка № 1 е София – път III-6601, изход от АМ „Тракия“;



- Пътна връзка № 2 е път III-6601 – Бургас, вход към АМ „Тракия“;
- Пътна връзка № 3 е Бургас - път III-6601, изход от АМ „Тракия“;
- Пътна връзка № 4 е III-6601 с град София, вход към АМ „Тракия“;
- Всички пътни връзки са с разделителна ивица от 2 м и са с включване към третокласния път посредством триколонно кръстовище от първи тип.

Предлага се следния пътен габарит на връзките:

- Габарит на връзките Q1 – Г16: ленти за движение (2x4.50 м), средна разделителна ивица - 2м, водещи ивици (4x0.50 м), банкет (2x1.50 м);

- Габарит на връзките Q1 – Г8.5: ленти за движение (1x4.5 м), водещи ивици (2x0.50 м), банкет/разделителна (1x1.50 м / 1x1.00 м);

- Габарит на третокласния път – Г10.50: ленти за движение (2x3.5 м), водещи ивици (2x0.25 м), банкет (2x1.50 м).

Предвижда се пътните връзки да бъдат с конструкция на настилната: за движение „тежко“, като за всички пътни връзки в този участък на АМ „Тракия“.

Пресичането на третокласния път с АМ „Тракия“ е с начало на участъка при км 13+250, а край до км 13+650 и пресичане на подлеза при АМ „Тракия“ – км 13+492.

Проектният участък съвпада и с трасето на АМ „Тракия“ с начало от км 261+126 и край при км 261+726. Пресичането с път III-6601 при подлеза е на км 261+408.

Габаритът на директното трасе се запазва Г29, като се предлага да се оформят ленти за движение със сигнализация в обхват от 200 м преди и след пътния възел.

В обхвата на АМ „Тракия“ и третокласен път III-6601 се намира и изграден пътен подлез на км 261+427 на АМ „Тракия“ при пресичането си с път III-6601 о. п. Сливен – Нова Загора – Николаево – Кермен – Гълъбинци – Межда – Скалица, за който ще бъдат извършени следните дейности: почистване на отводнителни канавки; почистване и възстановяване на насипите на откосите; с цел забавяне карбонизацията на бетона, върху откритите бетонни повърхности ще бъде положено защитно покритие, а за тротоарните блокове устойчиви на замръзване соли.

На третокласния път в ляво има триколонно кръстовище за град Кермен тип I, като в близост е разположен електропровод 20 kV, който ще се реконструира с цел осигуряване на нормативните изисквания за отстояния.

С инвестиционното предложение не се предвижда рехабилитация и реконструкция на АМ „Тракия“, а само осъществяване на връзка на магистралата с новите пътни връзки.

В инвестиционното намерение не се предвижда промяна в интензивността на движение, а се залагат цели за преразпределяне на транспортните потоци и скъсяване на изминаваното разстояние за ползвателите на път III-6601.

Инвестиционното предложение в неговата цялост представлява разширение или изменение на ИП в обхвата на Приложение № 1 и предвид разпоредбата на чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС подлежи на процедура по преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Предвид, че съгласно т. 1, б. „а“ от Решение № 250/25.04.2013 г. на Министерския съвет, Автомагистрала „Тракия“ (А-1 „София – Пловдив-Стара Загора-Ямбол-Бургас“), е обявена за обект с национално значение и за национален обект, на основание чл. 93, ал. 2, т. 4 от ЗООС, компетентен орган за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е министърът на околната среда и водите.

Съгласно разпоредбите на чл. 31, ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони от екологичната мрежа Натура 2000. Процедурата по оценка за съвместимостта се извършва чрез процедурата по ОВОС, съгласно чл. 31, ал. 4, във връзка с ал. 1 от ЗБР.

ИП е разположено в землището на гр. Кермен, област Сливен. Пътен възел „Кермен“ не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но е изцяло в границите на защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-292/31.03.2021 г. на

министъра на околната среда и водите (обн., ДВ бр. 47/2021 г.). Реализирането на ИП е допустимо спрямо режима на защитената зона, определен с горещитираната заповед.

След анализ на представената информация и на основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от същата Наредба е направена преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, според която ИП **няма вероятност** да окажат значително отрицателно въздействие върху природните местообитания, популации и местообитанията на видове, предмет на опазване в защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“.

МОТИВИ:

I. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем; взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; използване на природни ресурси, земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие; генериране на отпадъци; замърсяване и вредно въздействие; риск от големи аварии и/или бедствия; рисковете за човешкото здраве:

1. Предмета на ИП е изграждане на пътен възел „Кермен“ при АМ „Тракия“ при пресичането на автомагистралното трасе на км 261+408 с републикански път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)- Речица-Кермен-Скалица“ при км 13+492 на третокласния път и цели осигуряване на директна връзка на град Кермен с АМ „Тракия“.

2. При реализацията на пътен възел „Кермен“ ще бъдат засегнати общо 21 имота, като общата засегната площ е 22.930 дка, като от тях 3.183 дка са с начин на трайно ползване овощна градина, 9.644 са лозя, 7.645 – пасище, 0.327 са за местен път и 2.031 дка са за селскостопански път.

3. Кумулативен ефект на разглежданото ИП може да се осъществи по отношение на съществуващата АМ „Тракия“. Изграждането на пътен възел „Кермен“ няма да предизвика промяна в интензивността на движение, а има за цел преразпределяне на транспортните потоци и скъсяване на изминаваното разстояние, въз основа на което не следва да се кумулира допълнително въздействие. Транспортното натоварване на третокласния път и съответно трафика към пътния възел не могат да се обособят значителни транспортни потоци.

4. За строителните работи се използват суровини, материали и природни ресурси, като:

4.1. изкопните земни маси ще се използват за насипи и при извършване на рекултивацията на обекта;

4.2. строителни материали, които ще се доставят от строителни бази в района;

4.3. суровини и материали, като: инертни материали (пясък, трошен камък, баластра); битум за плътен асфалтобетон, биндер, асфалтова смес за основен пласт на покритието; земни; бетон и бетонови смеси; стомана за армировка, кофражни елементи, парапети, чугун за решетки и др.; материали за нанасяне на трайна маркировка по пътното платно; тръби, пътни знаци и др.;

4.4. гориво-смазочни материали и електроенергия за строителната механизация;

4.5. ограничено количество вода, главно при изграждане на насипите за изкуствено уплътняване на строителната почва и през сухи периоди, за ограничаване запрашаването при движението на строителната и транспортна техника.

5. По време на експлоатацията, в случай на извършване на ремонтни дейности, ще се използват същите суровини и материали, както при строителството. При зимни условия за нормална експлоатация на трасето се осигуряват необходимите количества пясък, луга и др.

6. По време на изграждане на пътния възел ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителни площадки, изпълнение на изкопни дейности, реконструкции на инженерни мрежи, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, местата за домуване на транспортна, пътнo-строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

6.1. Строителни отпадъци, генерирани при извършването на изкопни, насипни, кофражни, армировъчни, бетонови и асфалтобетонни работи и други строително-монтажни работи, извършвани на строителните площадки са: изкопани земни маси - които не отговарят на проектните спецификации за влагане в строежа (изкопан неподходящ за насип материал); бетон; метални отпадъци; дървесен материал; асфалтови смеси. В началната фаза на строителството ще се генерират и биоразградими отпадъци при подготовката на трасето и отстраняване на дървесно-храстова растителност.

6.2. Битови отпадъци, генерирани на строителните площадки, във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника от жизнената дейност на строителните работници.

6.3. Опасни отпадъци, предимно амортизирани акумулаторни батерии и отработени масла от строителната механизация при непредвидена аварийна подмяна, както и опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества.

7. Дейностите по събиране и извозване на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с отпадъци по Закона за управление на отпадъците (ЗУО).

8. Инвестиционното предложение не е свързано с генериране на отпадъчни води по смисъла на Наредба № 2 за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

9. Не се предвижда заустване на води от изпарителните басейни в повърхностни водни обекти. Не се очаква замърсяване на подземни води при строителството на трасето предвид, че същото ще се изгражда в условията на насип с ограничени изкопни работи за отстраняване на хумусния слой. Предвижда се използване на строителни материали, които да не съдържат приоритетни и други опасни вещества.

10. Предвид, че строителството на ИП ще се извършва само в определената строителна полоса, замърсяване, вредно въздействие и дискомфорт се очакват само в границите на строителните дейности, като същите ще възникнат в резултат на:

10.1. изпълнението на предвидените земни работи - ще генерира прах с различен фракционен състав (ФПЧ₁₀, ФПЧ_{2.5}) поради използването на машини за изкопни работи, булдозери, челни товарачи и ръчни работи;

10.2. използването на пътно-строителна техника - ще се отделят отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x - азотни оксиди; CH₄ - метан; CO - въглероден оксид; CO₂ - въглероден диоксид; SO₂ - серен диоксид; прах с различен фракционен състав (ФПЧ₁₀, ФПЧ_{2.5}), сажди, летливи органични съединения, УОЗ и др.;

10.3. използването на строителната техника е и главния източник на шум;

10.4. използване на машини и съоръжения, източник на вибрации;

10.5. използване на осветително оборудване за нуждите на строителството.

11. Реализацията на ИП ще доведе до повишаване на качеството на околната среда и живота на местното население по време на експлоатацията на пътния възел, посредством: намалени вредни емисии; намалено отрицателно въздействие върху климата; намаляване на времето за пътуване до цели в двете посоки по АМ „Тракия“; намаляване на разходваното гориво на МПС; намаляване на поддръжка и амортизация на МПС; намаляване на риска от ПТП като следствие на намаляване преминаването през урбанизирани територии и смяна на режима на движение; намаленото увреждане на локалната пътна мрежа от преминаване главно на тежкотоварни камиони.

12. ИП не представлява съоръжение с нисък рисков потенциал или съоръжение с висок рисков потенциал.

13. По време на строителството не се използват методи, материали и вещества, в това число и взривни, имащи потенциал да предизвикат големи аварии или бедствия.

14. Строителството и експлоатацията на ИП не предполага поява на рискове върху факторите на жизнената среда и не крие рискове за човешкото здраве.

II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване; относителното изобилие, достъпност, качеството и възстановителна способност на природните богатства; абсорбционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околна среда; планински и горски райони; защитени със закон територии; засегнати елементи от Националната екологична мрежа; територии, свързани с инвестиционното предложение, в които нормите за качество на околната среда са нарушени или се смята, че съществува такава вероятност; гъстонаселени райони; ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност; територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита:

1. Предмета на ИП е изграждане на пътен възел „Кермен“ при АМ „Тракия“ при пресичането на автомагистралното трасе на км 261+408 с републикански път III-6601 „(о. п. Сливен-Нова Загора)- Речица-Кермен-Скалица“ при км 13+492 на третокласния път и засяга землището на гр. Кермен, община Сливен.

2. При реализацията на пътния възел ще бъдат засегнати общо 21 имота, като общата засегната площ е 22.930 дка, като от тях 3.183 дка са с начин на трайно ползване овощна градина, 9.644 са лозя, 7.645 - пасище, 0.327 са за местен път и 2.031 са за селскостопански път. Площите за промяна на предназначението са 22.603 дка, а тези за отчуждаване 14.276 дка.

3. Достъпът до строителните участъци ще се осъществява по пътищата от републиканската пътна мрежа и съществуващи републикански, общински и полски пътища, по които ще се транспортират материалите, необходими за строителството на пътния участък.

4. ИП не предвижда водовземане от повърхностни или подземни води, заустване на отпадъчни води в повърхностни водни обекти или в съоръжения, които могат да създадат опасност от замърсяване на подземните водни обекти или в съоръжения, които могат да създадат опасност от замърсяване на подземните води и не предвижда ползване на воден обект по смисъла на Закона за водите (ЗВ).

5. С инвестиционното намерение не се засягат чувствителни зони, уязвими зони, санитарно-охранителни зони около водоизточници и съоръжения за питейно-битово водоснабдяване.

6. Изграждането на пътен възел „Кермен“ цели осигуряване на директна връзка на град Кермен с Автомагистрала „Тракия“.

7. ИП не се засягат мочурища, крайречни области и речни устия, както и територии на крайбрежни зони и морската околна среда.

8. Не са налични данни реализацията на ИП да засяга местообитания и популации на защитени растителни видове от Приложение № 3 на ЗБР.

9. Инвестиционното предложение е разположено в землището на гр. Кермен, област Сливен. Пътен възел „Кермен“ не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но е изцяло в границите на защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-292/31.03.2021 г. на министъра на околната среда и водите (обн., ДВ бр. 47/2021 г.) и реализирането на ИП е допустимо спрямо режима на защитената зона, определен с горесцитираната заповед.

10. Предвид извършената преценка за вероятната степен на отрицателно въздействие, ИП **няма вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания, предмет на опазване в защитените зони от мрежата Натура 2000, тъй като:

10.1. С реализирането на пътния възел „Кермен“ при АМ „Тракия“ не се очаква да се наруши целостта и структурата на защитена зона BG0000418 „Керменски възвишения“, тъй като ще се засегнат 22,9 дка или 0,1% от общата ѝ площ, които са силно антропогенно повлияни - основно обработваеми земи и пътища.

10.2. Площите, необходими за строителството на пътния възел, не представляват природните местообитания, предмет на опазване в защитената зона, така че няма да има пряко или косвено засегнати, предмет на опазване в защитената зона и въздействия като унищожаване/увреждане/фрагментиране и/или трансформация върху тях няма да се проявят.

10.3. С реализирането на ИП се засягат минимални площи от местообитанията на 8 вида животни, предмет на опазване в ЗЗ „Керменски възвишения“ - голям гребенест тритон (*Triturus karelinii*), червенокоремна бумка (*Bombina bombina*), обикновена блатна костенурка (*Emys orbicularis*), шипобедрена костенурка (*Testudo graeca*) и шипоопашата костенурка (*Testudo hermanni boettgeri*), пъстър смок (*Elaphe sauromates*), както и лалугер (*Spermophilus citellus*) и пъстър пор (*Vormela peregusna*). Възможните въздействия върху тях, свързани с пряко унищожаване/увреждане на техни потенциални местообитания, фрагментиране и/или бариерен ефект, безпокойство и смъртност се очаква да се незначителни по степен, тъй като:

10.3.1. ИП не засяга повърхностни водни тела, които са ключови местообитания за опазваните водозависими видове земноводни и влечуги (тритон, бумка и блатна костенурка). Не се очаква фрагментиране на местообитанията им, тъй като съществуващият подлез на път III-6601 към момента и след реализиране на ИП ще е с функции на дефрагментационно съоръжение. Не се очаква възникване на безпокойство и смъртност поради увеличаване на трафика по третокласният път в степен, която да доведе до промени в числеността и структурата на популациите им.

10.3.2. При двата вида сухоземни костенурки и пъстрия смок се засягат минимални площи от техни слабо пригодни местообитания в зоната, чиито характеристики не се очаква да се променят съществено и трайно в резултат от реализирането и експлоатацията на пътния възел. Фрагментирането на местообитанията им също не се очаква да е в значителна степен, поради наличието на съществуващия подлез на път III-6601, който изпълнява дефрагментационни функции и е съоръжение, минимизиращо в максимална степен бариерния ефект на пътищата по отношение на популациите на тези видове и евентуалната им смъртност. Вероятността от смъртност на индивиди допълнително се минимизира с предвидения от възложителя обход и оглед на терена преди започване на строителството за наличието на бавно подвижни животни.

Тези видове са слабо чувствителни към безпокойство, така че присъствието на техника и хора при строителството, както и шумовото натоварване от незначителното увеличаване на автомобилния трафик при експлоатацията на пътя, няма вероятност да се проявят в степен, която да доведе до трайното им и необратимо прогонване от района на ИП.

10.3.3. Поради незначителните площи на засягане на потенциални местообитания на двата вида бозайници - лалугер и пъстър пор - както и обстоятелството, че по-голяма част от тях са антропогенно повлияни, не се очакват значителни по степен въздействия като унищожаване, увреждане, фрагментация, безпокойство, смъртност, прогонване върху местообитанията на тези два вида и популациите им. Те са представени в зоната с неизвестна численост на популациите според стандартния формуляр за защитената зона, но от реализирането на ИП се засягат незначителен по размер площи от техни потенциални местообитания съгласно наличните пространствени данни.

Антропогенният характер на по-голяма част от площите, които ще бъдат усвоени от пътния възел, не отговаря на предпочитанията на лалугера за заселване в колонии. В тази връзка негативни преки или косвени, трайни или временни въздействие върху местообитанията и популацията на вида не се очакват. Същото важи и за пъстрия пор, чието присъствие в този участък на ИП в зоната също е почти невъзможно - отсъствие на основната му плячка от хранителния му спектър. Поради посочените по-горе причини възможните въздействия (унищожаване, увреждане, фрагментация, безпокойство, смъртност, прогонване) върху тези два вида и техните местообитания ще са незначителни по степен.

10.4. Местоположението на проектирания пътен възел при гр. Кермен за връзка с АМ „Тракия“, реализирането и експлоатацията му не предполагат прекъсване на

свързаността между зоните в мрежата „Натура 2000“ или противоречие с целите на опазване на зона BG0000418 „Керменски възвишения“, определени със заповедта за обявяването ѝ.

10.5. Поради малката площ от защитената зона за осъществяването на ИП, очакваните незначителните по степен, временни и частично обратими въздействия няма вероятност да доведе до натрупване на значително отрицателно кумулативно въздействие заедно реализираните или бъдещи планове, програми, проекти/ИП в защитената зона, вкл. и със съществуващата АМ „Тракия“.

11. Съгласно становище на Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ (с вх. № ОВОС-61-6/04.04.2025 г. на МОСВ), по смисъла на чл. 4а от Наредбата за ОВОС, инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на Плана за управление на речните басейни (ПУРБ) на Източнобеломорски район (ИБР) 2022-2027 г., Плана за управление на риска от наводнения (ПУРН) на ИБР 2022-2027 г. и постигане на целите на околната среда, Закона за водите и подзаконовите нормативни актове. Мотивираната оценка на значителното въздействие върху водите и водните екосистеми, е че не се очаква предвидените дейности на ИП да окажат чувствително негативно влияние върху водите в района и върху заложените цели за постигане на тяхното добро състояние при спазване на разпоредбите на ЗВ и поставените в настоящото решение условия.

11.1. Мястото на реализацията на ИП попада в границите на повърхностно водно тяло (ВТ) „Река Калница“ с код BG3TU200R007.

11.2. Попада в чувствителна зона „Водосбор на р. Тунджа“ с код BGCSARI12.

11.3. Предложението попада в уязвима зона за защита на водите, включена в раздел 3, точка 3.3.1 от ПУРБ на ИБР.

11.4. ИП попада в границите на зона за защита на водите – ЗЗ „Керменски възвишения“ с код BG0000418 определена съгласно чл. 119а, ал. 1, т. 5 от ЗВ, включена в раздел 3, точка 3.5.1. на ПУРБ на ИБР.

11.5. Инвестиционното намерение не засяга пояси на учредени към настоящия момент санитарно-охранителни зони (СОЗ).

11.6. ИП попада извън определените в ПУРН на ИБР райони със значителен потенциален риск от наводнения (РЗПРН) и извън зоните, които могат да бъдат наводнени съгласно сценариите по чл. 146е (1) от ЗВ за определените в РЗПРН в ПУРН на ИБР 2022-2027 г.

11.7. Не се очаква реализацията на ИП да доведе до чувствително увеличаване на риска от наводнения.

12. В обхвата на ИП не са регистрирани обекти, защитени по Закона за културното наследство. При реализация на предложението, при необходимост ще се предприемат действия, съгласно изискванията на Закона за културното наследство.

13. В обхвата на намерението не са регистрирани характерни ландшафти със значима стойност.

14. ИП е разположено на много по-голямо разстояние от зоната на въздействие на намиращите се на територията на община Сливен предприятия/съоръжения, класифицирани с нисък или висок рисков потенциал по реда глава седма, раздел I от ЗООС.

III. Тип и характеристика на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието; естество на въздействието; трансграничен характер на въздействието; интензивност и комплексност на въздействието; вероятност за въздействие; очаквано настъпване, продължителност, честота и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:

1. Министерство на здравеопазването със становище с вх. № ОВОС-61-30/02.07.2025 г. на МОСВ по смисъла на чл. 7, ал. 2, т. 2 от Наредбата за ОВОС, по отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве, счита, че в административния акт следва да се включат като задължителни за изпълнение условията постановени с настоящото решение.

2. Въздействието върху работниците на строителната площадка е:

2.1. по време на строителните процеси, като основно се емитира прах с различен фракционен състав (ФПЧ), поради използването на машини за изкопни работи, булдозери, челни товарици и ръчни работи. Наред с това ще се отделят характерните за горивните процеси в ДВГ отпадъчни газове (азотни оксиди, въглероден оксид, серни оксиди, сажди, ЛОС, РАН, УОЗ и др.);

2.2. при подготовката, полагането и подравняването на асфалтови настилки, свързано с разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини се отделят основно пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани);

2.3. замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на ИП.

3. Въздействието върху най-близко население е:

3.1. шумовото въздействие в етап строителство, което е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и с ниска до средна степен на въздействие.

3.2. замърсяването на атмосферния въздух по време на строителството ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на ИП.

4. По време на експлоатация, в обхвата на ИП по АМ „Тракия“ са разположени шумозащитни стени с цел намаляване на шумови нива до най-близко разположените сгради (отстоянието е над 400 м) има изградена шумозащита, която се очаква да бъде засегната при реализирането на предложението и в последствие възстановена в обхвата на ИП.

5. Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством преразпределение на транспортните потоци и улесняване достъп до населените места в района. Минимален дискомфорт се очаква по време на строителството.

6. Предвид, че с инвестиционното намерение няма да се генерира допълнителен трафик по АМ „Тракия“ и по локалните пътища, а се цели намаляване на изминаваното разстояние до точки на свързаност може да се приеме, че генерираните въздействия ще бъдат смекчени спрямо съществуващото положение.

7. Предвид характера на ИП ако има дори минимално въздействие върху климата, то ще бъде по-скоро положително, предвид скъсените разстояния на свързаност.

8. Инвестиционното предложение не е с размер и характер, който би могъл да окаже въздействие върху повърхностните и подземните води.

9. Предвид непосредствената близост на ИП до АМ „Тракия“, липсата на горска растителност с големи и стари дървета, изследвания район се обитава перманентно, за размножаване и за хранене от малък брой животински видове. Магистралата понастоящем е с висока интензивност и изграждането и експлоатацията на пътния възел няма да увеличи значително обезпокояването на видовете или да промени наличния видов състав в съседните територии.

10. Предвиденото започване на строителните дейности извън размножителния период на животинските видове (м. март – юни) и разчистването от дървесната и храстова растителност на бъдещите строителни площадки преди същия период, предотвратява вероятността от смъртност на индивиди от различни таксономични групи, загуба на яйца и намаляване на безпокойството по време на гнездене и отглеждане на малките. Предвиденият за земноводните предварителен обход на терена и оглед от биолог цели преместване на защитени целеви видове, допълнително намалява въздействието върху тях.

11. Птици, прилепи и летящи насекоми са групи с високата мобилност и характерът на ИП не предполага възникване на бариерен ефект за тях.

12. Предвид типа, предназначението и начина на изпълнение на ИП не се очакват последици, произтичащи от уязвимостта му и риск от големи аварии и/или бедствия.

13. По време на строителството въздействието по отношение на население и човешко здраве, атмосферен въздух, почви, ландшафт, вредни физични фактори, шум ще бъде пряко, отрицателно, с ниска степен на въздействие и с локален териториален обхват на въздействие. По време на експлоатацията се очаква пряко положително въздействие върху атмосферния въздух, населението и човешкото здраве.

14. Предвидено е рекултивацията и озеленяването на площите, засегнати от ИП, да се извършва само с типични за района, местни растителни видове, поради което няма вероятност да настъпи трансформация в растителните съобщества, което гарантира и ненавлизване и разпространение на чужди и инвазивни видове.

15. Планираното използване само на съществуващите пътища от републиканската и общинската пътни мрежи, както и съществуващи горски и полски пътища, няма да доведе до прекъсване на взаимовръзките в популациите на видовете.

16. Използваните методи, технологии, машини и материали за строителство на пътни възел, предмет на настоящото ИП, не предполага появата на непредвидени въздействия с неочаквани последици върху компонентите и факторите на околната среда.

17. Не са установени други, реализирани или в процес на осъществяване ИП в района, с които да възникне значително кумулативно въздействие по отношение на компонентите население и човешко здраве, земни недра, почви, води, въздух и климат, материални активи, културно наследство, биологично разнообразие и ландшафт, във връзка с реализиране на ИП.

18. Въздействието върху околната среда на ИП по време на строителството експлоатацията е сведено до минимум с много малък локален обхват.

19. Местоположението на ИП изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

IV. Обществен интерес към инвестиционното предложение:

1. Съгласно изискванията на чл. 4 от *Наредбата за ОВОС*, възложителят (чрез интернет страницата си и чрез информационното табло в сградата на Агенция „Пътна и инфраструктура“) и компетентният орган (чрез интернет страницата) са обявили инвестиционното предложение. Компетентният орган е уведомил писмено кметовете на община Сливен и кметство гр. Кермен за инвестиционното предложение, а чрез тях и засегнатото население.

2. В изпълнение на чл. 6, ал. 9 и ал. 10 от *Наредбата за ОВОС* е осигурен обществен достъп до информацията по Приложение № 2 към чл. 6 от *Наредбата за ОВОС*, както следва:

2.1. от компетентния орган, чрез интернет страницата на МОСВ и на информационното табло в сградата на МОСВ;

2.2. от община Сливен и кметство гр. Кермен, на чиято територия ще се реализира инвестиционното предложение.

3. С писма, изпратени до МОСВ, съответните община Сливен и кметство гр. Кермен уведомяват, че информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е оповестена под формата на съобщение на интернет страницата им (ако имат такава) и на общественодостъпно място, за достъпа до информацията за най-малко 14 дни с цел изразяване на становища от заинтересовани лица, като в резултат не са постъпили становища, възражения, мнения и др.

4. Към момента на изготвяне на настоящото решение в МОСВ не са изразявани устно или депозиран писмени становища и възражения срещу реализацията на инвестиционното предложение.

ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ И МЕРКИ:

1. По време на строителството с цел ограничаване на праховите емисии, да се предприемат всички конкретно приложими мерки, посочени в 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.

2. При изпълнение на дейностите по ИП да не се нарушават режимите, установени със Заповед № РД-292/31.03.2021 г. на министъра на околната среда и водите за обявяване на ЗЗ „Керменски възвишения“ с код BG0000418.

3. Да не се допуска замърсяване на повърхностното и подземното водно тяло от дейностите по реализиране на ИП.

4. Да не се допуска включването на отпадъчни води с друг характер (различни от атмосферни/дъждовни) в отводнителните системи от настоящото ИП.

5. Да бъде възстановена и коригирана спрямо новите пътни връзки, съществуващата шумозащита по АМ „Тракия“, ограничаваща шумовото въздействие върху близко разположения гр. Кермен.

6. До три месеца след въвеждането на пътния възел в експлоатация да бъде извършен мониторинг на еквивалентните шумови нива и разпространението на атмосферните замърсители в засегнатите зони, територии и обекти на гр. Кермен, с. Скобелево и с. Бозаджии, община Сливен и с. Безмер, община Тунджа, област Ямбол. Резултатите от получените измервания да се представят в Регионална здравна инспекция (РЗИ) Сливен, РЗИ Ямбол и РИОСВ-Стара Загора. При необходимост да се предвидят допълнителни смекчаващи въздействието мерки.

Настоящото решение се отнася само за конкретно заявеното инвестиционно предложение и в посочения обхват.

Настоящото решение за инвестиционно предложение „Изграждане на пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601) „(о.п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконовни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл. 93, ал. 7 от ЗООС при промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някои от обстоятелствата, при които е било издадено настоящото решение, възложителят/новият възложител трябва своевременно да уведоми министъра на околната среда и водите.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за ОВОС; възлагам на директора на РИОСВ – Стара Загора и Басейнова дирекция „Източнобеломорски район“ контрола по изпълнение на поставените условия и мерки в настоящото решение.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

МИНИСТЪР:

Дата: 06.08.2025г.

МАНОЛ ГЕНОВ