

## **ОБХОДНИТЕ ПЪТНИ КОМУНИКАЦИИ, ГРАДСКА ЕКОЛОГИЯ И РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ**

**М. Шишманова**<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Югозападен университет „Неофит Рилски“ Благоевград

## **BYPASS ROAD COMMUNICATIONS, CITY ECOLOGY AND THE REGIONAL DEVELOPMENT**

**Maria V. Shishmanova**

Soutwest university “Neofit Rilski” Blagoevgrad

**Key words** bypass road communications, environment, city ecology, regional development

Bypass road communications are very important for the city ecology. Their construction ensures the security of people and prevention of the environmental contamination to a maximum level. Such are built already particularly on the european transit passageways in our country. Example of bypass road communication can be shown in detour of Montana city or this is transportation No4 passageway /E-79 /. It proves the red variant with the best characteristics among the analyzed four scenarios for the security of the population and the environment. A lot of such bypass road communications will be built according to the Operational Programme “Transport”.

### **1 Въведение**

Обходните пътни комуникации са много важни за градската екология. Сигурността за живота на хората и предотвратяване замърсяването на околната среда до максимум се осигурява с тяхното изграждане. Такива се изграждат вече задължително по европейските транспортни коридори у нас. Съгласно Оперативна програма “Транспорт” ще се изграждат множество такива обходни трасета, което ще доведе до значително подобряване състоянието на околната среда и жизнената среда на населението. При разработването на доклад за ОВОС важна част представлява и социалната и социално-икономическата оценка на обекта, която обаче в нормативния документ не се изисква у нас, докато в европейската практика и документи е неразделна част от доклада за ОВОС.

### **2 Материали и методи**

Информацията за настоящето изследване е събирана за разработване на доклад ОВОС при построяване на обходен път при гр. Монтана, като част от Е-79 или трансеврокоридор или ос № 4. Използвани са и техническите доклади за изграждането на тази транспортна комуникация. С конкретния пример се цели да се покажат подхода и стъпките за този вид изследване [1].

Методът за оценка на въздействието по отношение на земеползването, в социален и обществен план, се опира на съществуващите условия. Въздействието на инвестиционното предложение на съществуващите условия се оценява на базата на социално-икономическия анализ и анализа на чувствителността на този път, както и на професионални заключения и опита от други видове пътна инфраструктура.

Няма общоприети стандартни критерии за оценка на социално-икономическите въздействия и въздействията върху земеползването от инвестиционни проекти в Република България. Оценката на

---

<sup>1</sup> Maria Shishmanova, [valkova\\_chich@abv.bg](mailto:valkova_chich@abv.bg), Fon: 0 878 916 970

значимостта на въздействията се определя чрез използването на критерии, разработени в най-добрите налични техники и експертните познания.

Социалната и социално-икономическата оценка е извършена, като са взети предвид хората (рецепторите), които най-често биват засегнати от предложението, а те са:

- постоянно живущите в близост до обекта;
- по-далечно живущите, но които имат визуален контакт с обекта;
- тези, които използват околната зона за развлечения, независимо дали са местни жители или туристи.

От социално-икономическата оценка и оценката на чувствителността за изграждането на обходния път при гр. Монтана се установява, че получените резултати от проведените с HDM-4 изчисления показват, че вариантите Червен (обходен път I-1 в участък от km 102+060 до km 114+512.20) и Зелен са икономически ефективни по отношение на базовия сценарий (Нетната осъвременена стойност е положителна), докато и двата варианта, при които се запазва преминаването по съществуващия обходен път са неефективни (Нетната осъвременена стойност е отрицателна). Най-висока е NPV за Червения вариант, което показва, че този вариант е най-ефективен и се препоръчва за изпълнение. Отношението Нетна осъвременена стойност към капиталови разходи също потвърждава избора на Червения вариант като най-добър - стойността на отношението е най-висока за този вариант.

Ефективността на вариантите се потвърждава и от стойността на Икономическата вътрешна норма на възвращаемост (EIRR), която за Червения вариант е значително по-висока от сконтовия процент.

Цялостното изследване следва да бъде илюстрирано с доказателствени схеми, таблици и снимки.

### **3 Резултат и дискусия**

Основните резултати и дискусии, които могат да се отбележат за определяне социалната и социално-икономическа оценка на един линеен елемент на техническата инфраструктура – инвестиционно предложение, на примера на този обходен път, се състои в следващите стъпки, които са експонирани в резюмиран вид на конкретно изследване.

#### **3.1. Връзки с други стратегии, планове, програми и инвестиционни предложения на национално и местно равнище**

В Оперативната програма „Транспорт” Приоритетна ос II гласи: „Развитие на пътната инфраструктура по трансевропейските и основни национални транспортни оси”. Целта на приоритетната ос е: Изграждане и развитие на ключовите пътни инфраструктурни връзки от национално, трансгранично и европейско значение и подобряване на оперативната съвместимост на основните пътни артерии [2]. Основни групи дейности са:

- Изграждане и развитие на основната пътна инфраструктура от национално и европейско значение;

- Изграждане и развитие на основната пътна инфраструктура, свързваща основната пътна мрежа на Република България с тази на съседните страни.

Най-важните дейности по тази приоритетна ос могат да бъдат обобщени, както следва:

- Изграждане на нови и рехабилитация и модернизация на съществуващи автомагистралаи от национално и европейско значение, по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа[2];

"Път I-1: Обходен път на гр. Монтана (E-79) в участък от km 102+060 до km 114+512.20" остава между двата пътя, попадащи в индикативния списък с приоритетни проекти по Оперативна програма „Транспорт”. Това означава, че е неизбежно изграждането на обходен път на гр. Монтана.

В Областната стратегия на област Монтана се казва, че с голямо значение за икономическото развитие на областта са международният път E-79 (еврокоридор № 4) - път от РПМ I-1 Видин-Монтана-Враца-София, който пресича областта и свързва Западна и Централна Европа с Гърция [4].

Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствени и други планове дейности на местно равнище се казва, че във Фонд "Републиканска пътна инфраструктура" е вписано инвестиционното

предложение на "Път I-1: Обходен път на гр. Монтана (Е-79) в участък от km 102+060 до km 114+512.20 [3].

Съгласно Общинския план за развитие на община Монтана визията за периода 2007 - 2013 г. е: "Устойчиво икономическо развитие на община Монтана, насочено към здравни, социални, професионални, културни и екологични придобивки за нейните граждани чрез постигане на Европейските стандарти на модерния и технологично ориентиран стил на живот"[4].

В Приоритет 1 е посочено развитието и ефективното използване на обществената инфраструктура, осигуряваща висок жизнен стандарт.

Като Цел 1.2.: Обновяване и подобряване на техническата и социална инфраструктура, обслужваща населението на общината.

Като Мярка 1.2.1: Пътна инфраструктура - разширяване и трайно подобряване на състоянието ѝ. Във връзка с това се предвижда реализация на редица проекти, между които - Програма за идентификация и развитие на обслужваща инфраструктура по Е-79 и връзка с международен коридор № 4 - ТИР паркинг (и), хотел (и), крайпътни заведения, логистични терминали, складове и др.

## 3.2. Социално-икономическа оценка

### 3.2.1. Земеползване

Основната част от земите заети от Червения вариант – път I-1 в участъка от km 102+060 до km 114+512.20 са земеделски, а по-слабо са представени земите от горските територии. В трета група - като "други" са поставени останалите видове територии - застроени площи, площи, заети от различни съоръжения, водни площи и др. Засегнатите територии от строителството на обходния път са предимно земеделски – 72, 23% (Червен вариант). Те се ползват като ниви, пасища с храсти и много малко лозови насаждения (3 дка). [1]. В участъка на горските територии (нискостеблени дървесни и широколистни видове) на обходния път ще има изсичане на храсти и дребна гора (44 дка), изсичане на отделни дървета (943 бр.) и изкореняване на пънове под насипи (377 бр.). Урбанизираните територии са 25.746 дка, като в тях се засягат бензиностанция, къмпинг-мотел, база техника и склад. Общият брой на засегнатите имоти по Червения вариант е 407 броя. Обходен път I-1 на гр. Монтана част от него преминава по изградено вече трасе в участъка от км 107+870 до км 110+000.

Изграждането на обходния път I-1 засяга реконструкции на мрежи ВН, съобщителни кабели - телефонни и оптични, водопроводи, газопроводи и контактна мрежа на НК „ЖИ“.

Съществуващите напоителни канали няма да се засегнат като цяло. В началото на трасето се предвижда пресичането само на два напоителни канала при km 103+075 и засегната площ ще бъде 3,62 дка. В общата крайна част на обходния път на гр. Монтана по основния Червен вариант ще се засегнат 0,54 дка вътрешна река и 0,02 дка канал.

Директното направление и връзките на възлите пресичат водопроводи и канализационни колектори собственост на ВиК гр. Монтана. Тази реконструкция обаче не би довела до съществени промени в баланса на територията, както и на почвената покривка.

Сервитутната зона на електропроводите е определена само около новите стълбовете съгласно Класификатора на ограниченията за ползване към формата за обмен на кадастрални данни САД4. Площите на стъпките на новите стълбове са добавени към засегнатите площи от проектния обхват на пътя. Изготвени са регистри за имотите с режим на ограничено ползване, засегнати от реконструкциите. Реконструиранията трасета на електропроводи запазват съществуващото си положение и се изместват само единични стълбове. Кабелите ще се положат в изкопи по частично ново трасе. Предвиждат се нови кабелни шахти и нови вставки от съответните кабели. При това положение няма да се отнемат нови терени и няма да окаже особено влияние на почвената покривка.

Реконструкции на газопроводи ще се извърши при прокарването на обходния път на гр. Монтана, който пресича четири съществуващи газопроводи собственост на Монтанагаз. След проведените проучвания и съгласувания наложителна е само реконструкцията на газопровода при км 110+676.33.

Реконструкция на контактната мрежа при км 100+681 (110+814) ще се проведе и при изграждането на надлеза с отвор 3 x 22 м над ж.п. линията Бойчиновци-Монтана, като се наложи преустройство на контактната мрежа. Това преустройство не оказва влияние и не се променя настоящата ситуация.

Всичките тези изменения, провеждани от различните измествания на инфраструктура на други ведомства, не са от съществено значение и не оказват отрицателно влияние на живущото население и развиващите се дейности в района. Икономическото развитие на региона неминуемо ще изисква безконфликтни комуникации и по-висока скорост на движение, което не би могло да се поеме от сега съществуващия път II-81 в границите на гр. Монтана, особено след пускането в експлоатация на Дунав мост 2 при Видин. Възможно е при строителството да се предизвика деградация на прилежащи край пътя земи, които биха се използвали като временни пътища. Възстановяването на тези земи е предмет на проект за рекултивация. Разглеждайки обаче земеделските земи като релеф, размер и форма, при една бъдеща комасация на почвения масив, а следователно и от гледна точка на пригодността му за прилагане на висока механизация, начин на обслужване, ползване на селскостопанска авиация и напоителна система, Червеният вариант се оказва по-удачен от останалите.

В заключение може да се каже, че изборът на Червения вариант, свързан с отнемането на малко повече земи понастоящем, е по-подходящият в перспектива.

### **3.2.2. Влияние върху икономиката**

#### **3.2.2.1. Влияние върху промишлеността**

Отрасловата характеристика на промишлеността на община Монтана се доминира от дейностите, свързани с машиностроенето, електротехника и хранително-вкусовата промишленост. От значение са и фирми, работещи в леката промишленост, строителната индустрия и преработвателната промишленост [4]. В Монтана работят редица добре развити и разнообразни компании, които имат успешни партньорства с международни фирми за инвестиции, производство и продажби. В голямата си част те са локализирани в промишлената зона, която остава западно от обходния път I-1 в участък от км 102+060 до км 114+512.20. Това я прави неуязвима от замърсяване при Червения вариант. За промишлената зона има два входа – изхода, южен и северен, което я облагодетелства с добро пътно обслужване без замърсяване. Старото трасе на пътя, което огражда промишлената зона, влиза в трасето на Зеления и Червения вариант. На територията на Община Монтана има 2127 предприятия в търговията и услугите, като близо 95% от тях са частни [4]. В голямата си част са ситуирани в общинския център, дисперсирани в градската тъкан. Това ги прави разположени далеч от обходния път и неуязвими от неговото преминаване при Червения вариант. При другите два варианта те ще бъдат подложени на замърсяване от вредности и шум и пътни инциденти.

Утвърдената структура на икономиката в града не предполага значимо отделяне на вредни емисии в атмосферата. В отоплителните сезони, когато като енергиен източник се използва предимно твърдо гориво, се повишава концентрацията на замърсители във въздуха, но в рамките на допустимото.

В близост до транспортната инфраструктура ще се изгражда технологичен парк при възел км.110+000, както и новата промишлена зона при възел км 114+512.20. Приоритетни направления в технологичния парк ще са отрасли, основаващи се на науката и бизнеса. Ще се развиват следните дейности: логистика и спедиция, складове, електроника, хранителна и преработваща промишленост.

Задължително трябва да се създаде защитен зелен екран с висока и храстообразна растителност между обходния път - пътните възли и промишлените терени при Червения и Зелен вариант.

Обходният път ще осигури на общината редица предимства към момента, когато от София ще започнат да се пренасочват част от дейностите и инвестиции, както и с откриването на Дунав мост 2 ще се очакват нови икономически импулси. Важна е ролята на обходния път за повишаване на инвестиционната атрактивност на териториите в зоната на неговото влияние, особено на тези в близост до възлите за включване предимно при Червения вариант.

### 3.2.2.2. Влияние върху селското стопанство

Обработваемата земя на общината е 67,2 % от общата територия. В общината са възстановени напълно земеделските площи, като при това положение делът на частната собственост върху земеделските земи става водещ, следван от общинската. Съществува и държавна собственост върху земеделски терени, както и собственост на Българската православна църква. Собственост на земята, в това число и общинска частна е 18 833 дка, частна - 394 552 дка, държавна частна - 8 220 дка [4].

Трасето на пътя Червен вариант заема много малко земи държавна собственост, а заема предимно частна и около 1/5 общинска частна собственост. Земеделските земи, включени в обходния път (Червен вариант) на гр. Монтана, представляват едва 0,07 % от земеделската земя, като това трасе преминава не само през обработваеми земи, а включва и необработваеми такива.

Дребното животновъдство (в малки частни стопанства) продължава да покрива преобладаващия дял на статистическите количества. Тенденцията е към увеличаване на отглежданите птици - 352 878 бр., и пчелни семейства - 2 942 бр.[4].

При провеждането на новия обходен път Червен и Зелен вариант не се засягат птицеферми, рибарници и др. ферми, т.е. няма да се отрази на животновъдството. Червеният вариант преминава пред рибарниците от юг и не ги засяга. Минава през терен на заринат вече стар рибарник, чиято почвена покривка се е дори затревила.

### 3.2.2.3. Влияние върху отдиha и туризма

Регионалният исторически музей - гр. Монтана е дал становище за наличие на антични и средновековни селища в началото на обходния път. Разположението на тези обекти е нанесено на картата със ситуациите на проектираните варианти. Единият от обектите тангира от юг до проектните трасета около км 104+500, а другите са отдалечени от тях от 375 до 570 м (км 104+000 до 105+000). Тези недвижими паметници на културата са под закрилата на Закона за паметниците на културата и музеите, като тяхната предварителна категория е "национално значение". Необходимо е още при отлагането на пътя да се осигури непрекъснат надзор от същите. Червеният вариант е по-благоприятен като разположение в сравнение със Зеления вариант спрямо разкритите археологически останки.

Реализацията на инвестиционното предложение „Път I-1 Обходен път на гр. Монтана (E-79) в участък от км 102+060 до км 114+512.20 не засяга елементи на Националната екологична мрежа, които остават на разстояние от 3 до 4 км при Червения вариант и малко по-близо при Зеления вариант.

Червеният вариант на обходния път I-1 няма да наруши развитието на организацията на отдиha и туризма в съществуващата среда, през която преминава.

### 3.2.2.4. Влияние върху заетостта на населението

В процеса на строителството и след това по време на експлоатацията път I-1 обходен път на гр. Монтана (E-79) в участък от км 102+060 до км 114+512.20 ще окаже определено положително въздействие върху заетостта на населението. То може да се проследи в три направления: временна заетост на населението по време на строителството на обходния път, постоянна заетост по време на експлоатацията, и заетост в обслужващи дейности по и след пускането му в експлоатация.

Към първата група може да се причисли население с определена квалификация за участие в строителните работи или за обща работа на строителния обект, както и за охрана на имущество и обекти. Във втората група може да се включи население, което е свързано с поддържане на пътя: кантонери, работници по озеленяване, работници по зимно поддържане на пътя и неговата охрана. В третата група се включва население в обслужващи дейности спрямо строителния обект и обслужване на преминаващите пътници и водачи на ППС - снабдяване с горива храни и вода, доставка на материали от местни източници, осигуряване на спане и предоставяне на други услуги от подобен характер.

Със строителството на обходния път Червен вариант ще бъдат заети най-много работници. По време на строителството на обходния път се очаква да работят около 230 души, като се прави хипотезата, че поне 20 % от тях ще бъдат от местното население. Общите работници и персоналът за охраната се предполага също да бъдат подбрани от местното население, за да се намалят разходите по настаняване на работниците. По време на експлоатацията на обходния път в този участък ще се нуждае от кантонери, озеленители, електротехници и един тракторист за поддържане на пътя през зимата. По време на строителството и след това в обслужващите дейности ще бъдат ангажирани значителен брой персонал за ремонт на автомобили, за работа в бензиностанции, за изхранване на строителните работници и след това на пътниците и водачите на преминаващите автомобили и т. н.

### **3.3. Социална оценка**

Обходният път на град Мотана ще окаже съществено значение върху социалните процеси в района. Най-общо те могат да се разделят в следните групи:

#### **3.3.1. Население**

Анализират се основните демографски показатели - раждаемост, смъртност и естествен прираст на населението, възрастова структура, съотношение мъже-жени, сравнени с параметрите за страната.

Като цяло, съществуващата негативна демографска характеристика за населението от община Монтана е социално генерирана, а не толкова резултат от вредно въздействие на фактори от околната среда. Цялото население от гр. Монтана ще получи по-благоприятни условия за живот най-вече поради намаляване на шума, вредните газове, други вредности и злополуките от преминаващите ППС. С пускането на обходния път в експлоатация ще се повиши чистотата на атмосферния въздух, ще се намалят шумовите нива в гр. Монтана, ще се намалят пътните произшествия, ще се подобри сигурността на движение на МПС, като трафикът ще се изведе от жилищната зона на гр. Монтана, което има важно значение от екологична гледна точка за околната и жизнената среда в района и града, ще стане по-привлекателен за населението. Червеният вариант път I-1 е социално и социално-икономически най-изгоден и ефективен за обществото. Той създава най-висок комфорт на живот и безопасност.

#### **3.3.3. Преместване на жилища и къщи**

Обходният път се намира изцяло на територията на община Монтана, като преминава през землищата на гр. Монтана и селата Долна Вереница, Войници, Николово и Студено буче. Но новото трасе на обходния път няма да наложи преместване на къщи и жилищни постройки на населението в града. Във връзка с това не се предвиждат инвестиции за такива цели. Такава е ситуацията при Червения и Зеления вариант. При другите два варианта, минаващи по съществуващите артерии на града, би могло да се наложи събарянето на сгради и постройки. Трасето на обходния път I-1 - Червен вариант, преминава тангиращо и на достатъчно разстояние на север от къщите и стопанските постройки. Преместването на трасето ще позволи да се възстановят и засилят връзките между жителите на града, защото старите артерии ще могат да се използват за социални контакти. Другите варианти са значително по неблагоприятни, тъй като тяхното трасе преминава през града.

#### **3.3.4. Качество на живот**

Не се очаква негативно въздействие върху жилищната среда и средата за отдих на община Монтана с изместване на обходния път по вариант Червен и Зелен. Изместването на трасето ще намали рязко шума, праха и другите видове замърсявания на града, както и възможностите за катастрофи би трябвало да се сведат до минимум. Както се изясни от анализа на социалното развитие на града,

населението му леко намалява. След преместване на трасето на пътя може да се очаква задържане и след това по-нататъшно увеличение на населението поради подобрените условия на живот и възможности за развитие на бизнеса в града и околните селата. Ако не се построи обходния път, а се използват градските артерии, както е по два вариантите и превозите се осъществяват по пътя преминаващ през града, ще се наложат вложения на инвестиции за защитни зелени екрани между промишлената зона и пътя, и други части в града, тъй като трафикът ще се увеличава непрекъснато с пускането на Дунав мост 2 през 2012 г.

Съществуващият път I-1 в момента е изключително опасен за преминаване и пресичане поради високия трафик и малката широчина на платното. Целесъобразно е в района на промишлената зона на проектирания подлез при км 114+000 да се изградят входящ и изходящ паркинги за тежко товарни автомобили и влекачи с ремаркета и полуремаркета.

### 3.3.5. Здраве и безопасност

Идентифициране на рисковите фактори за увреждане здравето на хората се извършва при отчитане на компонентите на околната среда, вида на рисковите фактори и условията (предпоставките за вредно въздействие). Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с реализацията на инвестиционното предложение, са прахът, токсичните вредности, шума, общите и локални вибрации, неблагоприятния микроклимат, физическото натоварване. Рискови фактори за здравето на местното население по време на строителството и експлоатацията на обекта след това по Червен и Зелен вариант няма. От химичните рискови фактори, представени като веществен състав, основно значение имат: полицикличните ароматни въглеводороди (ПАВ), тежките метали, въглеродния и азотни оксиди, серния диоксид, катрани и др. има по време на строителството.

Рисковите фактори ще имат основно значение за здравния статус на работниците по време на строителството. При спазване техниката на безопасност и охрана на труда по време на строителството и на организацията на движение по време на експлоатацията същите могат да бъдат незначителни и ограничени. Проследени са пътно-транспортните произшествия.

Трасето на обходния път I-1 извън гр. Монтана (Червен и отчасти Зелен вариант) създава благоприятни условия за рязко намаляване на замърсяването на въздуха с прах от отпадни изгорели газове от МПС. Създават се условия за запазване на здравето и намаляване на заболяванията на населението в града.

В прогнозата на трафика по участъците от обхода на гр. Монтана за периода 2015 – 2040 г. по реалистичния Червен вариант в неизградения участък на обхода, трафикът се увеличава многократно. Червеният вариант е единственият най-безопасен за живущото население, тъй като е напълно изнесен извън града с изключение тангирането му при промишлената зона, а за останалите варианти, преминаващи по старите градски артерии, ще бъдат рискови за безопасността на населението. Освен това с изграждането на Червения вариант рязко ще се подобряват безопасните условия за живот и здраве, защото той става в двете посоки с две ленти. Така се намаляват до минимум всички рискове по евентуални пътно-транспортни произшествия на населението с автомобили.

#### 3.3.5.1. Вероятност от поява на въздействието

Вероятността от поява на въздействието при реализиране на инвестиционното предложение ще се очаква при неправилно провеждане на технологичните процеси, неспазване на инструкциите при работа, използване на неисправна техника или при аварийни ситуации и залпови замърсявания.

При експлоатацията на обходния път на гр. Монтана вероятността от поява на въздействието ще се очаква най-вече при аварийни ситуации и залпови замърсявания. Тогава трябва да се действа много бързо, тъй като въздействието може да се разпространи върху по-голяма площ и да се предизвикат значителни щети. Мерките, които ще се вземат при такива случаи зависят от аварийната ситуация и вида на предизвиканото замърсяване.

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

Въздействието върху компонентите на околната среда ще бъде продължително при изграждането на пътния участък. По време на строителството въздействието ще бъде с ограничена продължителност, еднократно и за повечето компоненти на околната среда – обратимо.

По отношение на геоложката среда и почвите въздействието по време на строителството ще бъде еднократно и необратимо. При експлоатацията на пътния участък въздействието ще бъде продължително за шумовото натоварване и за атмосферния въздух, постоянно и необратимо.

При аварийни ситуации ще бъде неопределено по време и по размер – в зависимост от вида и количеството на замърсителя. Спазването на проектните решения при строежа на трасето и спазването на предвидената скорост на движение по него са предпоставка за ниска аварийност на пътя. Незначително по честота ще бъде въздействието върху околната среда при експлоатацията на пътния участък. Рисковите фактори ще имат основно значение за здравния статус на работниците по време на строителството. При спазване техниката на безопасност и охрана на труда по време на строителството и на организацията на движение по време на експлоатацията същите могат да бъдат незначителни и ограничени. Не се очаква негативно въздействие върху жилищната среда и средата за отдих на гр. Монтана.

### **3.3.6. Семейство**

Новото трасе на обходен път I-1 при Червения вариант създава условия за подобряване на живота в семейството, защото се намаляват грижите за малките деца и за възрастните. Не трябва да се предвиждат инвестиции или текущи разходи за дейности в града за подобряване на ситуацията, тъй като това не е необходимо. При Зеления вариант ситуацията е по-добра, докато при другите два е еднаква с настоящето състояние, а в перспектива ще се умножава опасността от различни видове замърсявания и инциденти поради многократно увеличение на трафика.

### **3.3.8. Социални контакти**

След изместване на трасето на обходен път I-1 по вариант Червен и Зелен се създават условия за възстановяване, подобряване и разширяване на социалните контакти. Това може да се постигне чрез създаване на групи по интереси и използване на местните инфраструктури: училище, читалище, библиотека и др. Възможно е и създаването и развитието на неправителствени организации. Счита се, че се създава по-хуманна градска среда без екстремни ситуации от многократно увеличаващите се във времето МПС. При другите два варианта статуса на социалните контакти остава същия, дори се усложнява, влошава многократно от пренатоварване с МПС с отварянето на Дунав мост 2, тъй като трасето на вариантите минава по съществуващите градски артерии.

### **3.3.9. Потребление**

С намаляване на рисковете и замърсяването на околната среда от преминаващите автомобили по обходен път I-1 при вариант Червен ще се създадат условия за увеличение на потреблението. Това се определя най-вече от увеличаване на заетостта на населението по време на строителството на обходния път и особено по време на неговата експлоатация. Подобряването на условията на живот във всички случаи ще създаде предпоставки за увеличаване на потреблението, защото ще се освободи ресурс от време за труд и за почивка. Няма данни за динамиката на потреблението през отчетните периоди за гр. Монтана. Невъзможно е да се определи бъдещото му нарастване. Приема се хипотезата, че то ще се увеличава и ще бъде пропорционално на увеличаването на трафика по обходния път I-1. При Зеления вариант резултата за повишаване на потреблението ще е частичен, докато при първите два не би се очаквало увеличението му.



### **3.3.10. Услуги**

#### **3.3.10.1. Услуги на населението**

Населението от гр. Монтана и околните села се обслужва от общинските служби, разположени в общинския център Монтана. Същото се отнася и за образователните и здравните и други услуги от публичен характер. С построяването на обходния път I-1 Монтана ще се подсигури по-голяма сигурност от пътни произшествия. Така публичните услуги ще претърпят развитие в посока към подобряване. Съществува реална възможност за увеличаване честотата на движение на автобусите от обществения транспорт. Също така ще се намали и времеопътуването с лични и служебни автомобили. Такъв ще е резултатът при Червения и отчасти Зеления вариант. При другите два варианта дори би се очаквало значително влошаване на услугите.

#### **3.3.10.2. Обслужване на селското стопанство**

Обслужването на селското стопанство става посредством мост над река Огоста, подлези (4 пътни и два селскостопански), надлези (два селскостопански), надлез над ж.п. линия Бойчиновци-Монтана. От цитираните големи съоръжения става видно, че изграждането на обходния път I-1 по Червения и Зеления вариант създават условия за безконфликтно преминаване по селскостопанските пътища към земеделските земи и горски територии в землищата на населените места.

### **3.3.11. Трансграничен характер на въздействието**

Въздействието върху компонентите на околната среда ще бъде локално и няма да окаже въздействие, както при реализиране, така и при експлоатацията от трансграничен характер на обходния път I-1.

## **4. Заключение**

Така проведеното изследване за конкретно инвестиционно намерение на примера на обходния път на гр. Монтана демонстрира основните стъпки за една социална и социално-икономическа оценка на даден инвестиционен обект. Тези стъпки биха могли да се обогатят и разгърне много важна част от доклада за ОВОС, която у нас почти не се разработва, а е така необходима.

## **Литература**

- [1] Доклад за ОВОС на инвестиционно предложение за изграждане на „Път I-1 (E-79) в участък от км 102+060 до 114+ 512,20 – Обходен път гр. Монтана”
- [2] Оперативна програма “Транспорт”
- [3] Фонд „Републиканска пътна инфраструктура”
- [4] [www.strategy.bg](http://www.strategy.bg) Общински план за развитие на община Монтана 2007-2013, Областна стратегия на област Монтана 2007-2013