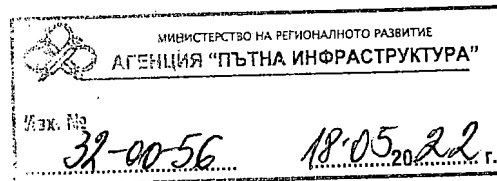




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-ЖА ЕКАТЕРИНА ГАДЖЕВА
ДИРЕКТОР НА РИОСВ - СМОЛЯН
4700 гр. Смолян, п.к. 99
ул. „Дичо Петров“ №16



Относно: Основен ремонт (рехабилитация) на път III-868 "Рудозем-Смолян" от км 0+000 до км 20+108(≡ км 20+175) и от км 20+190(≡ км 20+285) до км 22+012.35(≡ км 22+225)

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ГАДЖЕВА,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС), Ви уведомяваме за инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Основен ремонт (рехабилитация) на път III-868 "Рудозем-Смолян" от км 0+000 до км 20+108(≡ км 20+175) и от км 20+190(≡ км 20+285) до км 22+012.35(≡ км 22+225)

1. Възложител:

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ (АПИ)
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефон за контакти 02/9173 268

2. Резюме на предложението

Начална точка на пътя е км 0+000, в оста на кръстовището с път II-86 "Средногорци-Рудозем – границата с Република Гърция", при км 133+323.

Целта на разработката е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване безопасни условия за движение и добро отводняване на пътя. Разглежданите участъци преминават през следните населени места:

- гр. Рудозем - от км 0+000 до км 1+171
- с. Фатово - от км 15+951 до км 16+095
- гр. Смолян - от км 21+971 до км 22+012.35

Съществуващо положение

Разглежданият път е двулентов, с променлив габарит, вариращ между 8.00 м и 12.00 м широчина.

По повърхността на настилката има мрежовидни пукнатини, кръпки, незапълнени дупки и слягания.

Пътната конструкция не притежава необходимата носимоспособност. Има участъци, за които се налага цялостна реконструкция на настилката.

Дебелината на асфалтовите пластове варира между 7.0 и 8.0 см.

Пътната основа (подасфалтовите пластове от пътната конструкция) е представена от трошен камък с пясъчлив и пясъчливо-глинест запълнител, с дебелина между 13 и 48 см.

Съществуващите банкети са затревени, на места от към изкопния скат почти липсват. В гр. Рудозем настилка е ограничена от бордюри с височина от 10 до 20 см, а при преминаването през с. Фатово и при влизането в гр. Смолян бетонови бордюри липсват. Тротоарите в гр. Рудозем са от стари бетонови плочи, а в края на населеното място са без трайно покритие – земни тротоари.

В гр. Рудозем няма изградена колекторна система. Водите се оттичат чрез надлъжните и напречни наклони покрай бордюрите, а от там към съседните улици.

Извън населените места отводняването е повърхностно и се осъществява посредством необлицовани пътни окопи към съществуващи водостоци. Окопите са запълнени с наноси и не функционират нормално. Водостоците са почти изцяло затлачени, а радиетата им са обрасли с дървета и храсти, което възпрепятства нормалното им функциониране. Преобладаващата част от тях са отвор от Ø40 до Ø60см. Съществуващите казанчета и челни стени са изпълнени от каменна зидария, които на места са разрушени. Нуждаят се от ремонт. На отделни места при съществуващи дерета, които пресичат пътя липсват отводнителни съоръжения, което е довело до компрометиране на асфалтовото покритие и слягане на настилка.

Отводняване на високите насипи липсва – няма бетонови бордюри и отводнителни ули.

Съществуващите ограничителни системи за пътища, обезпечаващи безопасността на движението не са достатъчни и не са в добро състояние. По дължината на пътя се редуват необезопасени подпорни стени и насипи с височина по-голяма от три метра.

Хоризонталната маркировка извън населените места с времето е заличена. Вертикалната пътна сигнализация не е в добро състояние, а съществуващите вертикални пътни знаци, обезпечаващи безопасността на движението, са недостатъчни. Нуждаят се от подмяна и актуализация, съгласно развитието на трасето на пътя в план и профил.

3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

Проектна скорост

Проектната скорост на движение е между 30 км/ч и 50 км/ч. Определена е спрямо скоростта, с която позволява да се пропътува съответния ситуационен елемент – хоризонтална крива, както следва:

Проектна скорост 50 км/ч за участъци:

- от км 1+250 до км 1+650 в открит път;
- от км 21+971 до км 22+012.35 в гр. Смолян;

Проектна скорост 40 км/ч за участъци:

- от км 0+000 до км 1+250 в гр. Рудозем;
- от км 6+510 до км 8+300;
- от км 9+190 до км 10+210;

- от км 10+650 до км 13+540;
- от км 15+951 до км 16+095 в с. Фатово;
- от км 16+095 до км 17+070;
- от км 17+540 до км 18+280;
- от км 19+410 до км 21+971;

Проектна скорост 30 км/ч за участъци:

- от км 1+650 до км 6+510;
- от км 8+300 до км 9+190;
- от км 10+210 до км 10+650;
- от км 13+540 до км 15+951;
- от км 17+070 до км 17+540;
- от км 18+280 до км 19+410;

Проектен габарит

Проектните габарити са приети така, че проектното решение да не напуска обхвата на съществуващия път.

В открит път:

В прав участък:

- от км 1+171 до км 2+257 - ширина на настилка от 2x3.75м до 2x4.50м;
- от км 2+257 до км 3+265 - ширина на настилка - 2x3.75м;
- от км 3+265 до км 3+464 - ширина на настилка - 3.50м+3.25м;
- от км 3+464 до км 5+634 - ширина на настилка - 2x3.00м;
- от км 5+634 до км 6+400 - ширина на настилка от 2x3.25 до 2x3.50м;
- от км 6+400 до км 9+821 - ширина на настилка - 2x3.0м;
- от км 9+982 до км 10+647 - ширина на настилка - 2x3.25м;
- от км 10+647 до км 18+909 - ширина на настилка - 2x3.00м;
- от км 18+978 до км 21+971 - ширина на настилка - 2x3.25м;

Деветдесет и един (91) е общият брой на кривите, които са с радиуси по-малки от необходимите за съответната проектна скорост.

Уширенията в преобладаващата част от кривите са недостатъчни, а на отделни места липсват.

В границите на регулацията на гр. Рудозем - от км 0+000 до км 1+171:

- от км 0+000.00 до км 0+103.65 - преоформяне до 7.00м (променлив габарит);
- от км 0+103.65 до км 0+875.18 - ширина на настилка 2x3.50;
- от км 0+927.53 до км 1+141 - ширина на настилка - 2x3.50;
- от км 1+160.45 до км 1+171.59 - ширина на настилка - 2x4.25;

В границите на регулацията на с. Фатово – от км 15+951 до км 16+095 – ширина на настилка – 2x3.0м;

В границите на регулацията на гр. Смолян – от км 21+971 до км 22+012.35 – ширина на настилка – 6.65м;

Възстановяване на пътната настилка

При рехабилитация ще се фрезозат съществуващите асфалтови пластове. Ще се положат нови пластове, от долу нагоре, както следва:

- Едрозърнеста асфалтова смес за основен пласт Ао 50/70 – мин. 8см.

- Асфалтова смес за долен пласт на покритието биндер 50/70 – 4 см.
- Асфалтова смес за износващ пласт тип В1 с набита фракция – 4 см

При големи нивелетни разлики (над 20 см) се предвижда, след фрезование на съществуващите асфалтови пластове, попълване със скален материал фракция 0-32 до Кн-16 см и полагане на асфалтова смес за основен пласт Ао 50/70 с дебелина – 8см. Следват двата пласта на асфалтовото покритие с обща дебелина – 8см.

В участъците, в които се налага цялостна реконструкция на настилката, се предвиждат следните видове локален ремонт:

За участъците със земно легло, изградено от почви от подгрупа А-7-6 и А-6, които са неподходящ материал за земно легло, се предвижда да се изпълни настилка със следните конструктивни пластове:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието тип В1 с набита фракция – 4 см
- асфалтова смес за долен пласт на покритието биндер 50/70 – 4 см
- асфалтова смес за основен пласт Ао 50/70 – 8 см
- пътна основа от скален материал с подбрана зърнометрия – 45 см
- пласт от материали група А-1 – 50см

За участъците със земно легло, изградено от почви от подгрупи А-1-а, А-1-в и А-2-4, които са подходящ материал за земно легло, се предвижда да се изпълни настилка със следните конструктивни пластове:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието тип В1 с набита фракция – 4 см
- асфалтова смес за долен пласт на покритието биндер 50/70 – 4 см
- асфалтова смес за основен пласт Ао 50/70 – 8 см
- пътна основа от скален материал с подбрана зърнометрия – 45 см

Общата дължина на участъците за локален ремонт е 6988.40 м. Предвиждат се при изграждане на нов колектор за дъждовни води в гр. Рудозем, при нови подпорни стени, при слягане на настилката, при уширение на настилката, при отрицателни нивелетни разлики, при необходимост от запазване на съществуващата светла височина от ел.провод 20 kV до повърхността на настилката и при изцяло компреметирано асфалтово покритие

Пътни банкети

Банкетите ще се изпълняват с ширина от 1.00 м и 1.2 5 м Предвижда се изкоп на пласт с дебелина мин 20 см под нивото на съществуващата настилка. Изпълняват се два нови пласта:

- нефракциониран скален материал за долен пласт на банкета до кота нивелета минус 10 см;
- скален материал с подбрана зърнометрия за горен пласт на банкета с дебелина 10см.

В участъците, предвидени за Локален ремонт, се изпълняват изцяло нови банкети.

Изкопни откоси

Предвижда се укрепване на изкопни откоси с изветрели скали, включващо обрушване и обезопасяване от падащи камъни със стоманена мрежа и изграждане на джоб стени с височина 1.50 м за следните участъци:

От км 1+160 до км 1+400 вляво, от км 1+420 до км 1+475 вляво, от км 1+500 до км 1+720 вляво, от км 2+130 до км 2+280 вдясно, от км 3+080 до км 3+325 вдясно, от км 8+385

до км 8+440 вляво, от км 11+745 до км 11+787 вдясно, от км 20+620 до км 20+681 вляво, от км 21+180 до км 21+645 вляво, от км 21+683 до км 21+730 вляво;

Кръстовища

Не се предвижда изграждане на нови кръстовища, а само ремонт и преоформяне на съществуващите и подобряване на организацията на движение с цел намаляване на скоростта на движение и по-добра видимост. Кръстовищата в обхвата на пътя са триклонни, от първи тип:

- Кръстовище при км 0+000 с път II-86 "Средногорци-Рудозем" – границата с Република Гърция
- Кръстовище при км 0+380 с път III-8681 „Рудозем-Смилян“
- Кръстовище при км 4+460 с път за „Рудметал“ АД
- Кръстовище при км 9+890 с път за с. Кокорци
- Кръстовище при км 12+145 с път за почивна база Автокомбинат.
- Кръстовище при км 14+250 с път за с. Полковник Серафимово
- Кръстовище при км 14+787 с път за с. Долно Фатово
- Кръстовище при км 17+786 с път за с. Габрица
- Кръстовище при км 18+921 с път III-8683 „Рудозем-Горна Арда“.

За второстепенните направления на кръстовищата е предвидено фрезозане и два нови асфалтови пласта с дължина 40 м, а при черните пътища, заустващи се в пътя се предвижда нова пътна конструкция с асфалтобетонно покритие с дължина 10-15 м.

За съществуващите аварийни площадки, джобове за автобусни спирки и асфалтови площадки се предвижда преасфалтиране с два пласта асфалтобетон.

Отводняване

С цел осигуряване на безпроблемното отвеждане на повърхностните води от пътно платно ще бъде подновена отводнителната система на съществуващия път.

Предвижда се изграждане на нова отводнителна колекторна система за дъждовни води в гр. Рудозем.

Общият брой на малките съоръжения е 97. От тях 42 бр. са запазващите се съществуващи водостоци. По-голямата част от тях са с отвори 0.8 м и 1.0 м. За тях се предвижда почистване, изрязване на храсти и дървета по радиетата им, надзиждане на челни стени, изпълнение на нови казанчета, там, където е необходимо. Останалите 55 бр. са нови, като 52 бр. са стоманобетонни тръбни водостоци $\Phi 100$ см, а 3 бр. са правоъгълни водостоци с отвор $L=2$ м. Разработени са индивидуални проекти за изпълнението на новите съоръжения.

За своевременно оттичане на повърхностните води от настилката са проектирани и 45 бр. напречни отводнители $\Phi 40$ см.

В участъците с височина на насипа по-голяма от 3 м отводняването ще се осъществи чрез видими бетонови бордюри 8/16 и напречно отвеждане по откоса с отводнителни бетонови улеи.

Предвижда се почистване на съществуващите необлицовани окопи и облицоването им с бетон по монолитен способ.

Отводняването на пътя от страната на изкопа е компрометирано. Банкет на отделни места почти липсва. Водите от ската и от настилката се оттичат по образувал се от ерозията окол, който на отделни места е с опасна дълбочина, която е предпоставка за пътни произшествия.

От тази страна ще се изпълни нова декоративна стена с ригола с височина 0.75 м. Последната ще отвежда водите, попаднали върху настилката, надлъжно към водостоците и напречните отводнителни. При достатъчна ширина ще се изпълни облицован окоп, с оглед извеждане на водните количества към водостоците.

Големи съоръжения

Големи съоръжения по пътя липсват.

Нови подпорни стени

Предвижда се в пътния участък да се изпълнят нови стоманобетонени подпорни стени, на мястото на компрометирани съществуващи или в участъци с уширения на настилката: при км 4+580 – L=55.77м, при км 6+000 – L=70м, при км 6+210 – L=70м, при км 6+420 – L=41м, при км 6+600 – L=65м, при км 14+930 – L=21м, при км 15+160 – L=30м и при км 15+620 – L=37м.

Водещите линии на новите подпорни стени следват новите външни ръбове на банкетите. Ширината на банкетите в новоуширените участъци се запазва 1.25 м, в съответствие с тази на банкетите на съществуващия път III-868. Тротоарните блокове се изпълняват от бетон клас C35/45 с гарантиран клас по мразоустойчивост Cfr 150 и клас по водоплътност Cw 0.80, клас по въздействие на околната среда – XC4, XF4, XD3. Предвидено е ширината на тротоарните блокове на новите водостоци и подпорни стени да бъде 1.50 м, в съответствие с ширината на съществуващите банкети. Така приетата ширина позволява монтирането на ОСП (на 0.50 м от ръба на настилката, както е в открития път) и на стоманен парапет на 0.25 м от външния ръб на тротоара.

Подложният бетон е клас C12/15, а бетонът за стените и фундаментите е клас C30/37.

Върху всички плоскости на подпорните стени, които контактуват със земни маси, се нанася хидроизолация от пласт студен асфалтов грунд и трикратно намазване с топла битумна замазка.

Под тротоарните блокове са предвидени по 2 броя PVC тръби Ф110 мм, за преминаване на комуникации по подпорните стени.

Съществуващи подпорни стени

По трасето на обекта има 53 подпорни стени от каменна зидария. Ситуационно повечето от тях са в криви с малки радиуси. Към момента на тяхното обследване, стените са в относително добро състояние, със сравнително малко и незначителни повреди. Изключение прави стената от км 5+769 до 5+832 вдясно, която има срутен участък при км 5+813.36, който трябва да бъде възстановен по подходящ начин, след преминаването на новия водосток Ф100 см. На всичките останали стени има разместени камъни по последния ред и участъци с изнесена спойка.

В зависимост от разстоянието от края на настилката до външния ръб на подпорната стена, тротоарите по дължина на съществуващите стени могат да се разделят на следните 3 типа участъци :

Тип 1 : Разстоянието от ръба на настилката до предния ръб на стената е > 1.00 м, което позволява монтажа на ОСП върху колчета, забити в банкета, както е в останалата пътна част. В участъка над зиданите стени се предвижда да се възстанови каменната зидария и да се укрепи с шапка от бетон C35/45.

Тип 2 : Разстоянието от ръба на настилката до предния ръб на стената е > 0.25 м и по малко от 0.55 м. В този случай се предвижда изграждането на тротоарен блок от стоманобетон с ширина 0.90 м върху гредата от поддолжен бетон.

Тип 3 : разстоянието от ръба на настилката до предния ръб на стената е > 0.55 м. В този случай се предвижда изграждането на тротоарен блок с ширина 0.90 м върху Z – конструкция върху подложен бетон. Z – конструкцията се състои от фундамент с ширина 1.75 м и дебелина 0.30 м, вертикална част с височина 0.39 м и дебелина 0.30 м и конзолна част с ширина 1.10 м и дебелина 0.30 м.

Инженерни мрежи

Надлъжно и напречно на съществуващия път са разположени и предвидени в инвестиционното намерение различни мрежи и съоръжения на техническа инфраструктура, собственост на други ведомства, като съгласуването на дейностите с тях е неразделна част от проектната документация.

С проекта са извършени всички необходими проверки за разположението и нормативните отстояния на съществуващите в обхвата на пътя мрежи, описани надолу.

Въздушни кабелни електропроводни линии

От направените измервания и изчисления е установено, че нарушени изисквания за минимални вертикални разстояния няма.

При пресичането на ВЕЛ 20 kV на км 2+370 стълбовете са дървени и се запазват, съгласно НУЕУЕЛ (изменение - ДВ, бр. 108 от 2007 г.) се допуска използването на дървени стълбове за ВЛ с напрежение до 20 kV.

Осветление на пешеходни пътеки при км 0+143 и 0+527

Електрозахранването за осветление на пешеходните пътеки е от съществуващи стълбове на улично осветление. Управлението на осветителите на пешеходните пътеки ще се осъществява съвместно с уличното осветление.

Върху тротоара, на разстояние 0,5 м от пътното платно и на 3,5 м от оста на пешеходните пътеки, ще се изправят срещуположно стълбове за осветление със светла височина $H=6m$. На тях ще се монтираат прожектори с оптика за пешеходни пътеки.

За захранване на осветлението на пешеходните пътеки ще се използва кабел тип САВТ 3x6mm². Кабелът ще бъде положен свободно върху подложка от пясък в изкоп с размери 0,8x0,4м. При пресичане на пътното платно изкопът ще бъде с размери 1,3x0,6, в който ще бъдат положени 2бр. HDPE тръби $\Phi 110$ в бетонов кожух с монтажни шахти. Предвидено е една HDPE тръба $\Phi 110$ за резерв.

В стълбовете ще бъде монтирано табло с автоматичен предпазител. LED осветителите ще се захранят от табло на стълба с проводник тип СВТ 3x1,5mm². В клемната кутия на таблото на стълба да се направи връзка на защитния проводник от осветителното тяло със заземителя на стълба.

На всеки стълб ще се направи заземление с един кол от профилна стомана с параметри съгласно чертежите.

Канална тръбна мрежа

Предвижда се направа на канална тръбна мрежа по дължината на пътя и кабелни шахти. Предвидени са 3 броя HDPE. Тръбите ще бъдат положени в изкопи 0,8x0,4 и 1,0x0,4м върху пясъчна подложка с дебелина 0,1м. При преминаването им под пътища и площадки с трайна настилка ще бъде изграден бетонов кожух с 2бр. PVC тръби $\Phi 110$ в изкоп с размери 1,3x0,6м.

При минаване през съществуващи подпорни стени и нови съоръжения, за които се предвижда изпълнение на нов тротоарен блок, трите тръби $\Phi 40$ ще преминат през тръбни отвори, оставени в стоманобетона.

Дъждовни колектори за отводняване на пътя в гр. Рудозем

За събиране и отвеждане на дъждовните води от път III-868 „Рудозем – Смолян“ в участъка от км 0+000 до км 1+090 са предвидени улични оттоци и три дъждовни колектора.

Предвид много големите надлъжни наклони на пътя, дъждовните води ще се поемат от 52 броя двойни двуставни улични оттоци, съгласно направените изчисления.

Връзката на дъждоприемните шахти с колекторите ще се изпълни от гофрирани РЕНД тръби Ø200мм SN8, които ще бъдат положени в бетонов кожух 15см около тръбата.

Присъединяването на УО към канализацията ще се извърши с наклон най-малко 0.02 % към РЩ.

Предвидено е колекторите да се изпълнят от гофрирани РЕНД Ø600, Ø500, Ø400, Ø315 тръби SN8.

Дъждовен колектор 1 ще бъде разположен в оста на път III-868 и зауства в съществуваща шахта на водосток при км 0+227. Дъждовен колектор 2 ще бъде разположен в оста на пътя и зауства в река Арда, при кръстовище при км 0+000. Колектор 3 е оразмерен да поеме и дъждовни води при бъдещо отводняване на път II-86 от североизток.

Строителството на колекторите ще започне от заустването им в обратна посока.

Изкопите ще бъдат изпълнени укрепени. Тръбите ще се положат върху здрава основа и върху нея уплътнена пясъчна подложка, ще бъдат засипани до 30 см над тръбата с пясък или пресят изкопен материал с максимален размер на частиците до 5 мм. Обратният насип и уплътняването с пясък ще става ръчно едновременно от двете страни на тръбата на пластове по 15 см. Обратният насип до кота пътно легло ще бъде с баластра, уплътнена на пластове от 20 см до постигане на плътност по Проктор минимум 95 %.

Ревизионните шахти ще бъдат изпълнени от стоманобетонни пръстени, монтирани върху бетоново дъно и ще бъдат покрити с чугунени капаци Ø60 см. В стените ще се монтират чугунени стъпала през 30 см. Кюнетите и бермите ще се измажат с 2 пласта циментова замазка, а стоманобетонните пръстени ще се уплътнят с циментов разтвор 1:1. Шахтите да се изпълнят съгласно разработените детайли и конкретното местоположение.

Улична водопроводна мрежа

Разглежданото инвестиционно намерение предвижда отводняването на път III-868 „Рудозем – Смолян“ от км 0+000 до км 1+090 в обхвата на гр. Рудозем да се осъществи чрез изграждане на дъждовни колектори, във връзка с което се налага реконструкция на съществуващи захранващи улични водопроводи в гр. Рудозем.

Съгласно изходни данни от ВиК ЕООД гр. Смолян, се предвиждат реконструкции на следните съществуващи водопроводи:

- Захранващ водопровод Ø200 Е, пресичащ кръстовище при км 0+000.

Реконструкцията ще бъде изпълнена с РЕНД тръби Ø200 и обща дължина около 74.43 м.

- Захранващ водопровод Ø150 стомана, от км 0+140 до км 0+630.

Реконструкцията ще бъде изпълнена с РЕНД тръби Ø90 с обща дължина 495.55 м.

Реконструкцията следва трасето на съществуващия водопровод.

- Захранващ водопровод Ø150 стомана от км 1+120 до км 1+180.

Реконструкцията ще бъде изпълнена с РЕНД тръби Ø160 с обща дължина около 69.04 м.

- Довеждащ водопровод Ø350 стомана при км 0+256.49.

Реконструкцията ще бъде изпълнена от РЕНД тръби Ø350 с обща дължина от 10.35 м.

- Довеждащ водопровод Ø279 стомана при км 0+260.

Реконструкцията ще бъде изпълнена от РЕНД тръби Ø300 с обща дължина от 9.40 м.

Всички фасонни части и арматури са предвидени за налягане PN10.

Реконструиранияте водопроводи ще се положат на дълбочини, съгласно разработените надлъжни профили.

Откритите изкопи на водопроводите ще бъдат изпълнени плътно укрепени. Тръбите ще се положат върху здрава основа и върху нея уплътнена пясъчна подложка, ще бъдат засипани до 30см над тръбата с пясък или пресят изкопен материал с максимален размер на частиците до 5мм. Обратният насип и уплътняването с пясък ще става ръчно едновременно от двете страни на тръбата на пластове по 15 см. Обратният насип до кота пътно легло ще бъде с баластра, уплътнена на пластове от 20см до постигане на плътност по Проктор минимум 95%.

Проектирани са шест нови ПХ DN80, разположени през не повече от 150 м. При км 0+700 е разположен действащ подземен пожарен хидрант 70/80.

Организационно-технически мероприятия за подобряване на безопасността на движението

Съществуващите ограничителните системи са предвидени за подмяна, а където е необходимо са предвидени допълнителни такива.

Ще се монтира нова ограничителна система за пътища при насипи по-високи от 3 м, при съществуващи подпорни стени с отстояние до ръб настилка по-голямо от 1.0 м, а при малки съоръжения – двустранно на платното за движение. Ще се монтира нова ограничителна система за съоръжения при съществуващи подпорни стени с отстояние до ръб настилка по-малко от 1.0 м, върху новоизграден стоманобетонен тротоарен блок и при нови подпорни стени.

Предвижда се нова постоянна организация на движението, включващ нова хоризонтална маркировка и нови вертикални пътни знаци – стандартни и индивидуални.

4. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Ремонтните дейности по основен ремонт (рехабилитация) на път III-868 „Рудозем-Смолян“ ще се извършват в обхвата на транспортната територия – публична държавна собственост, поради което не се налагат допълнителни отчуждения.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на инвестиционното предложение е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното намерение е разположено на територията на област Смолян. Пътят се развива изцяло в планински терен.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума, праховите емисии, подобряване на водопроводната система в обхвата на пътя и др. Временен дискомфорт се очаква по време на строителството.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културно-историческото наследство.

5.5. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура:

При извършването на всички предвидени ремонтно-възстановителни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава. Ще бъде направен проект за временна организация на движението.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Локалният характер на предвижданите дейности по ремонт на пътя изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

При ремонтно-възстановителните работи на пътя ще се използват инертни материали от лицензирани доставчици, които ще се посочат от Строителя.

Основните строителни материали, които ще се използват са бетонови смеси, арматурни елементи, хидроизолация и асфалтобетон, които са описани подробно в количествените сметки към техническия проект.

Ще се използват ограничени количества вода за питейно-битови нужди и за бетоновите разтвори.

По време на експлоатацията природни ресурси няма да се използват.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътя не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните в атмосферния въздух, вещества.

8. Отпадъци, които се очаква да генерират и предвиждания за тяхното третиране:

Отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строително-монтажните работи.

Съгласно Плана за управление на строителните отпадъци, изготвен на база количествените сметки от проектната документация на обекта, са изчислени прогнозните количества на образуваните строителни отпадъци.

Строителните отпадъци, които ще се генерират по време на изпълнение на СМР са класифицирани, спрямо Приложение № 1 към чл. 3, т. 1 и 2 от Наредба за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали (НУСОВРСМ). Съгласно Приложение № 4 към чл. 9, т. 4 на същата Наредба е изчислена прогнозната степен за материално оползотворяване на строителните отпадъци за проекта, а именно 76%. Също така е посочен видът на рециклирания материал, който следва да бъде вложен в строежа за направа на основни пластове – 7000 тона рециклиран скален материал. Прогнозната степен на влагане на рециклирани строителни материали, спрямо Проекта по част „ПУСО“, е 3.6 %, което е над необходимата цел за рехабилитация на пътища. Това определя поставената цел, съгласно Приложение № 8 към чл. 13 от НУСОВРСМ за изпълнена.

Теренът, на който се извършват СМР за обекта не се отнася към терени с потенциални замърсявания и не попада в обхвата на Приложение № 10 към чл. 21, ал. 2 от НУСОВРСМ.

- Съгласно проекта по част „ПУСО“ не се очаква да се генерират строителни отпадъци от пластмаса (17 02 03), стъкло (17 02 02), тухли (10 12 08) и дървен материал (17 02 01). Предвижда се строителните отпадъци от метал с код 17 04 02, бетон с код 17 01 01, от разрушаване на асфалтобетонова настилка (17 03 02) да се предават за материално оползотворяване, а тези от земни изкопи и каменна зидария с код 17 05 04 – да се извозват на депо.

- В процеса на работа на строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти, налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци, отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“, 16 01 „Излезли от употреба превозни средства от различни видове транспорт (включително извънпътна техника) и отпадъци от разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства и части от ремонт и поддръжка (с изключение на 13, 14, 16 06 и 16 08), 16 06 „Батерии и акумулатори“.

- Строителните работници ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“. Съгласно проекта, опаковките на строителните материали от картон (15 01 01) и пластмаса (15 01 02) трябва да се съхраняват разделно на строителната площадка в отделни контейнери и да се предават за рециклиране. Всяко количество строителен отпадък, което не се предвижда за материално оползотворяване или рециклиране, се предава на депа за строителни отпадъци.

Организацията по извозването, съхранение и последващо третиране на отпадъците ще се осъществява от лицензирана, за тази дейност фирма.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгревна яма и др.):

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на ремонтните работи, използването на опасни химични вещества е свързано единствено със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от замърсяване с тях съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложиени в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува непосредствено преди започване на строителството.

Инвестиционното предложение не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

Разглежданият участък не представлява съоръжение или предприятие с нисък или висок рисков потенциал, съгласно чл. 99 б от Закона за опазване на околната среда.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които Агенция „Пътна инфраструктура“ трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: Ситуация в .dwg формат на оптичен носител – 1 бр. CD.

С уважение,

НИКОЛИНА ЧАПАНОВА
Член на Управителния съвет
Агенция „Пътна инфраструктура“

