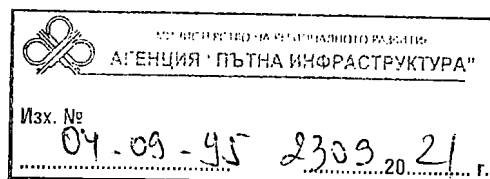




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н АСЕН ЛИЧЕВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
Бул. „Мария Луиза“ № 22
1000 София



Към Ваш № ОВОС-85/ 01.10.2018 г.
Наш вх. № 04-09-106/ 01.10.2018 г.

Относно: *АМ „Хемус“, участък 2 от края на ПВ „Дерманци“ (пресичане с път III-307) до пресичане с път III-3005, включително ПВ „Каленик“ от км 103+060 до км 122+260 – промяна на техническия проект по време на строителството*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЛИЧЕВ,

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, Ви уведомяваме за:

АМ „Хемус“, участък 2 от края на ПВ „Дерманци“ (пресичане с път III-307) до пресичане с път III-3005, включително ПВ „Каленик“ от км 103+060 до км 122+260 – промяна на техническия проект по време на строителството

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 268
лица за контакти: д-р Нина Стоилова - началник отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на инвестиционното предложение:

За обект „Доизграждане на автомагистрала „Хемус“ е проведена съвместена процедура по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г., с което министърът на околната среда и водите одобрява осъществяването на инвестиционното предложение.

Въз основа на одобрения от МОСВ вариант за доизграждането на автомагистралата, в периода 2015-2016 г. са изработени идейни проекти с парцеларни планове.

За обект „АМ „Хемус“ – Етап I в участъци: Участък I – от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително пътен възел „Дерманци“ с приблизителна дължина 15,26 км; Участък II – от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане с път III-307 - км 103+060) до пресичането с път III-3005 включително пътен възел „Каленик“ (край

на км 122+260) с приблизителна дължина 19,20 км, с обща приблизителна дължина на етапа 34,46 км“ е проведена процедура за преценяване на необходимостта от ОВОС, приключила с Решение 12-ПР/2018 г. с характер да не се извършва ОВОС.

За трасето на АМ „Хемус“, участък 2 от км 103+060 до км 122+260 е изработен технически проект, за който МОСВ, с писмо изх. № 12-00-693/21.07.2020г. ни уведомява, че не се изисква извършването на самостоятелна процедура. Въз основа на изработения технически проект за АМ „Хемус“, участък 2 от км 103+060 до км 122+260 е издадено Разрешение за строеж № РС-69/27.08.2020 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството.

След започване на строителните дейности в посочения по-горе участък 2 се установяват технологични причини, водещи до практическа невъзможност за извършване на строителството.

Промяната на техническия проект е обоснована от няколко фактора:

1. Невъзможност за използване на директното трасе за транспортиране на материали заради силно неравния и стръмен терен;

2. Невъзможност за превоз на тежкотоварна техника за изпълнение на пилотното фундиране, за монтаж на гредите и тежките самосвали с материал за направа на работни площадки под съоръженията;

3. За реализацията на големите съоръжения се налага да бъдат предвидени допълнителни временни пътища за преминаване на строителна механизация и работни площадки, които от своя страна засягат границите на пояс I на СОЗ „КИ – Дерменя 2 – ВиК Ловеч – Каленик“, за който има забранителен режим за извършване на строителни дейности.

4. При строителството на съоръженията ще е необходимо да се осигури тежка подземна техника, специализиран транспорт, както и места/площадки за товарене и разтоварване на предварително-напрегнати греди с дължини от порядъка на 30 м, които тежат над 50 тона за брой. Обособяването на тези площадки, на които да се разтоварват гредите, трябва да е в непосредствена близост до съоръженията, а това предвид теренните особености е почти невъзможно.

5. Невъзможност за ситуиране на временни строителни пътища, с необходимите минимални параметри за строителната механизация, в обхвата на одобрения парцеларен план.

Предвид гореописаните фактори е предложено изменение на техническия проект, с което се осигурява благоприятно технологично изпълнение. Предложените промени по време на строителството са изцяло в обхвата на одобрения ПУП – ПП, като същевременно се създава възможност за строителство на трасето на магистралата при спазване на всички санитарни изисквания по отношение на СОЗ, както и удовлетворяване техническите особености за обезпечаване на временните трасета и площадки за строителство.

По същността си промените по време на строителството в техническия проект се изразяват в:

- промяна на нивелетното положение в участъци от км 106+500 до км 110+000 и от км 113+780 до км 120+600;
- промяна на виадукти/големи съоръжения и изграждане на армирани насипи;
- отпадане на тунел при км 119+000 с дължина 380 м и замяната му с траншеен изкоп.

Новите проектни решения на съоръженията ще осигурят по-лесното, бързо и безопасно изпълнение на конструкциите, както и подобряване на условията за експлоатационна поддръжка.

Всички изменения (промени по време на строителството) на техническия проект не напускат обхвата на одобрения със Заповед № РД-02-15-217/12.12.2019 г. на заместник-

министъра на регионалното развитие и благоустройството подробен устройствен план - парцеларен план (ПУП-ПП).

Съгласно чл. 154, ал. 5 от Закона за устройство на територията, измененията на техническия проект са съществени и са основание за издаване на допълнение към разрешението за строеж, което от своя страна изисква и становище на компетентния орган по околната среда и водите.

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:

3.1. Описание на основните процеси

С настоящото уведомление Ви информираме за изменения в техническия проект на АМ „Хемус”, участък 2, както следва:

3.1.1. Промяна на нивелетното положение в участък от км 106+500 до км 110+000

Съгласно одобрения технически проект нивелетната линия в участъка е проектирана при максимално описване на терена и минимизиране на изкопните работи.

Предложената промяна по време на строителството предвижда понижаване на нивелетата средно с около 4 метра, както и промяна на радиусите на вертикалните криви, като по този начин височината на стълбовете на големите съоръжения също се намалява и се осигурява адекватен и нормативен технологичен достъп в рамките на одобрения ПУП-ПП.

3.1.2. Промяна на нивелетното положение в участък от км 113+780 до км 120+600

Предложената промяна по време на строителството е базирана на понижаване на нивелетата в зоната на СОЗ и отместване на трасето на автомагистралата максимално далеч от пояс I. Нивелетата в разглеждания участък се понижава средно с около 5 до 10 м, а в ситуационно отношение новата проектна ос се отмества с около 2 м спрямо тази в одобрения технически проект. Предложената промяна по време на строителството предвижда отпадане на виадукта при км 118+600 в зоната непосредствено около СОЗ и преминаване посредством мостово съоръжение с отвор 12 метра.

Предложената нивелетна промяна в участъка от км 113+780 до км 120+600 оказва влияние и върху одобреното техническо решение за пътен възел Угърчин. С новото техническо решение не се променя геометричното и ситуационно развитие на възела, а само неговото ниво. Предвиденото в одобрения технически проект осветление на пътния възел запазва конфигурацията си и разположението на осветителните стълбове. Запазва се и предвиденото в одобрения технически проект електро захранване на осветлението.

Съгласно одобрения технически проект при км 119+000 се предвиждаше тунелно преминаване с дължина 380 м. Предложението за промяна по време на строителството предвижда замяна на тунела с изкоп с дълбочина до 48 м. Предложеният изкоп се развива в участък с преобладаващи скални отложения с възможност за стръмни откоси. За предпазване на откосите е предложено обмрежване на скатите с високоякостни мрежи и облицоване на бермите. При необходимост ще се изпълняват взривни работи.

3.1.3. Виадукт на км 103+716

В одобрения технически проект виадуктът е с дължина 287 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представлява многоотворни рамки с отвори 25,05м+9х30,90м+18м. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони. Стълб 1, 2 и 3 са със сечение 120/120 см на колоните, стълб 4, 5 и 6 са със сечение 140/120 см.

В новото проектно предложение виадуктът е с дължина 255 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представлява многоотворни рамки с отвори 18м+9х24м+25,75м. Връхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати греди на стенд, греди с височина 125 см, обединени с пътна плоча с дебелина 25 см. Долното строене на моста се състои от сондажно – изливни пилоти с диаметър 88 см. Пилотите на всеки стълб са обединени с надпилотна шапка. На нея са насадени три колони - със сечение 120х120 (стълб 1, 2, 3 и 10), сечение 160х160 (стълбове 5, 8 и 9), сечение 190х190 (стълб 6 и 7).

3.1.4. Виадукт на км 104+400

В одобрения технически проект виадуктът е с дължина 112 м и се състои от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представлява многоотворни рамки с отвори 25,05м+3х30,90м+25,05м. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони Φ 150.

В новото проектно решение виадуктът е с дължина 108 м и състои от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представлява многоотворни рамки с отвори 18м+3х24м+18м. Връхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати греди на стенд, греди с височина 125 см, обединени с пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбове с височина до 15 м са пилотно фундирани. Пилотите на всеки стълб са 3 броя и преминават в кръгла колона с диаметър Φ 150 см. При стълбове с височина над 15 м фундирането е на пилот Φ 88, обединени с ростверк. Колоните са три броя 160/160 см.

3.1.5. Селскостопански надлез при км 104+740

В одобрения технически проект е предвидено съоръжението да е три-отворно, с осово разстояние между лагерите 16,60м+31,10м+16,60м от „полу-интегрален“ тип. Дължината на надлеза е 65,25 м. Стълбовете се състоят от монолитен ригел, два броя колони и общ фундамент. Колоните са кръгли с диаметър 100 см.

В новото проектно решение съоръжението представлява стоманобетонен мост в права на три отвора с осово разстояние между опорите 15,00м+32,50м+15,00м. Дължината на надлеза е 66,40 м. Връхната конструкция на плочата представлява монолитна плоча с дебелина 140 см в средата и двустранен напречен наклон 2,50%. Долното строене на моста се състои от 12 броя сондажно – изливни пилоти с диаметър 88 см.

3.1.6. Селскостопански надлез при км 106+220

В одобрения технически проект съоръжението е предвидено като три-отворно, с осово разстояние между лагерите 16,60м+31,10м+16,60м от „полу-интегрален“ тип. Дължината на надлеза е 65,30 м. Стълбовете се състоят от монолитен ригел, два броя колони и общ фундамент. Колоните са кръгли с диаметър 100 см.

Новото проектно решение предвижда съоръжението да представлява стоманобетонен мост в права на три отвора с осово разстояние между опорите 15,00м+32,50м+15,00м. Дължината на надлеза е 66,40 м. Връхната конструкция на плочата представлява монолитна

плоча с дебелина 140 см в средата и двустранен напречен наклон 2,50%. Долното строене на моста се състои от 12 броя сондажно – изливни пилоти с диаметър 88 см.

3.1.7. Виадукт на км 107+152,08

В одобрения технически проект, виадуктът е с дължина 205 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представлява многоотворни рамки с отвори 25,05м+5х30,90м+25,05м. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони. Стълб 1, 2, 5 и 6 са със сечение 120/120 см на колоните, стълб 4 и 5 са със сечение 140/120 см.

В новото проектно решение виадуктът е с дължина 184 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представляват многоотворни рамки с отвори 18м+6х24м+18м за дясно платно и 18м+3х18,6м+24м+18,6+2х24+18м за ляво платно. Върхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати греди на стенд, греди с височина 125 см, обединени с пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете са пилотно фундиране – на 4 броя сондажно изливни пилоти Ф88. Пилотите на всеки стълб са 6 броя и са обединени с надпилотна шапка. На нея са насадени три колони – със сечение 160х160 при стълбове с височина 12 м, със сечение 160х160 при стълбове над 12 м.

3.1.8. Виадукт на км 109+981,28

В одобрения технически проект виадуктът е с дължина 205 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представлява многоотворни рамки с отвори 25,05м+5х30,90м+25,05м. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони със сечение 140/120 см.

Новото проектно решение предвижда виадукта да е с дължина 208 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкцията представляват многоотворни рамки с отвори 18м+7х24м+18м. Върхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати греди на стенд, греди с височина 125 см, обединени с пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете са пилотно фундирани – сондажно изливни пилоти Ф88 с дължина 20 м. Пилотите на всеки стълб са 6 броя и са обединени с надпилотна шапка. На нея са насадени колони - със сечение 120х120 (стълбове – 1, 2, 7 и 8) и със сечение 190х190 (стълбове 3, 4, 5 и 6).

3.1.9. Виадукт на км 110+907,72

В одобрения технически проект виадуктът е с дължина 174 м. Конструкцията представляват многоотворни рамки с отвори 25,05м+4х30,90м+25,05м. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони със сечение 250х130 см.

Новото проектно решение предвижда виадукт с дължина 156 м, състои се от две отделни конструкции. Конструкцията представляват многоотворни рамки с отвори 18м+5х24м+18м. Върхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати на стенд, греди с височина 125 см, обединени с пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете с височина до 15 м са пилотно фундирани – сондажно изливни пилоти Ф150 см – с дължина 10 м. Пилотите на всеки стълб са 3 броя и преминават в кръгла колона с диаметър Ф150 см. При стълбове с височина над 15 м фундирането е на пилоти Ф88 см, обединени с ростверг. Колоните са три броя със сечение 160х160 см.

3.1.10. Виадукт на км 112+689,88

В одобрения технически проект виадуктът е с дължина 174 м. Конструкциите представляват многоотворни рамки с отвори $25,05\text{м}+4\times 30,90\text{м}+25,05\text{м}$. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони със сечение 250/150 см.

В новото проектно решение виадуктът е с дължина 160 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно. Конструкциите представляват многоотворни рамки с отвори $18\text{м}+5\times 24\text{м}+18\text{м}$. Връхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати на стенд, греди с височина 125 см, обединени с пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете са пилотно фундирани – сондажно изливни пилоти $\Phi 88$ – с дължина 12 м. Пилотите на всеки стълб са 6 броя и са обединени с надпилотна шапка. На нея са насадени три колони със сечение 160x160 (стълбове 1 и 6), сечение 160x160 (стълбове 2 и 5) и със сечение 190x190 (стълбове 3 и 4).

3.1.11. Виадукт на км 113+460,08

В одобрения технически проект виадуктът е с дължина 174 м. Конструкциите представляват многоотворни рамки с отвори $25,05\text{м}+4\times 30,90\text{м}+25,05\text{м}$. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони със сечение 250/130 см.

Новото проектно решение предвижда виадукта да е с дължина 156 м, състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно отделени с водоплътна фуга. Конструкциите представляват многоотворни рамки с отвори $18\text{м}+5\times 24\text{м}+18\text{м}$. Връхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати на стенд, греди с височина 125 см, обединени с пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете с височина до 15 м са пилотно фундирани – сондажно изливни пилоти $\Phi 150$ см – с дължина 10 м. Пилотите на всеки стълб са 3 броя и преминават в кръгла колона с диаметър $\Phi 150$ см. При стълбове с височина над 15 м фундирането е на пилоти $\Phi 88$ см, обединени с ростверг, колоните са три броя със сечение 160/160 см.

3.1.12. Надлез ПВ Угърчин при км 114+532

В одобрения проект съоръжението е четири отворно, с единични отвори $19,65\text{м}+20,10\text{м}+20,10\text{м}+19,65\text{м}$ и обща дължината 88,10 м включително крилата. Стълбовете се състоят от монолитен ригел, два броя колони и общ фундамент. Колоните са кръгли с диаметър 100 см.

В новото проектно решение съоръжението представлява стоманобетонен мост в права на четири отвора с осово разстояние между опорите $17,5\text{м}+2\times 22,5\text{м}+17,5\text{м}$ и обща дължина 83,90м включително конзолите зад устоите. Връхната конструкция на съоръжението представлява монолитна плоча, с ширина на реброто 6,50 м, и двустранни конзоли с дължина по 2,75 м. Пътната плоча има дебелина 140 см в средата и двустранен напречен наклон 2,50%. Долното строене на моста се състои от 13 броя сондажно – изливни пилоти с диаметър 88 см.

3.1.13. Надлез на ПВ Угърчин при км 115+632

В одобрения проект съоръжението е дву-отворно, с единични отвори $25,65\text{м}+25,65\text{м}$ от „полу-интегрален“ тип. Дължината на надлеза е 62,20 м включително крилата. Стълбовете се състоят от монолитен ригел, два броя колони и общ фундамент. Колоните са кръгли с диаметър 100 см.

Новото проектно решение предвижда съоръжението да е двуотворно с единични отвори 27м + 27м. Дължината на съоръжението е 61 м. Съоръжението разполага с 2 прости греди. Гредите са предварително напрегнати с нетрадиционни кофражи и дължина. Връхната конструкция на плочата представлява монолитна плоча с дебелина 140 см в средата и

двустранен напречен наклон 2,50%. Долното строене на моста се състои от 12 броя сондажно-изливни пилоти с диаметър 88 см.

3.1.14. Виадукт при км 116+549

Одобреният технически проект за мост на км 116+549 е разработен като сборни конструкции, с централна част/секция – предвидена за изпълнение по метода на конзолното бетониране и две странични части/секции, предвидени за изпълнение по сборно монолитен начин. Съоръжението е с обща дължина 444 м и разделено на три секции. Виадуктът е с широчинен габарит 29,90 м (3 активни ленти за движение) и е разделен в оста на автомагистралата на две отделни съоръжения по лявото и дясно платно. Стълбове Подход страна София - № 1 – 2 колони 120/120 см, стълбове № № 2 и 3 – 2 колони 140/140 см. Стълбове Подход страна Варна – 2 колони 120/120 см.

Новото техническо решение предвижда скъсяване на общата дължина на съоръжението от 444,30 м на дължина от 410 м. Предложението е за реализиране на 14-отворно съоръжение с обща дължина от 410,60 м. Съоръжението е разделено на две отделни надлъжни секции с дължини $205,3 \text{ м} = (25,05\text{м}+5\times 30,90\text{м}+25,75)\text{м}$ и $205,3 \text{ м} = (25,05\text{м}+5\times 30,90\text{м}+25,75\text{м})$. Широчинен габарит $29,90 \text{ м} = 2 \times 14,95 \text{ м}$. Върхните конструкции на всяко едно платно се състоят от по 4 броя монтажни греди от предварително напрегнат стоманобетон и сборно-монолитно изпълнена пътна плоча с дебелина 27 см. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони с двойно Т сечение с размери 250 см по 150 см.

3.1.15. Виадукт при км 117+778

Одобреният технически проект за мост на км 117+778 е разработен като сборни конструкции, с централна част/секция – предвидена за изпълнение по метода на конзолното бетониране и две странични части/секции, предвидени за изпълнение по сборно монолитен начин. Съоръжението е с обща дължина 1193,20 м и разделено на четири секции. Стълбове подход страна София – 2 колони 250/130 см двойно „Т“ сечение, стълбове подход страна Варна – 2 колони 250/150 см двойно „Т“ сечение.

Виадуктът е с широчинен габарит 27,40 м (2 активни ленти за движение) и е разделен, в оста на автомагистралата, на две отделни съоръжения по лявото и дясно платно.

Новото техническо предложение предвижда изграждане на два армирани насипа и виадукт с обща дължина 1 152,05 м, като новият виадукт е с дължина 915,30 м, разделен на четири секции:

- Секция 1 – $205,3 \text{ м} = (25,05 + 5 \times 30,90 + 25,75) - 7$ отвора
- Секция 2 – $236,9 \text{ м} = (25,75 + 6 \times 30,90 + 25,75) - 8$ отвора
- Секция 3 – $267,8 \text{ м} = (25,75 + 7 \times 30,90 + 25,75) - 9$ отвора
- Секция 4 – $205,3 \text{ м} = (25,75 + 5 \times 30,90 + 25,05) - 7$ отвора

Виадуктът е предвиден да се изпълнява като две отделни, успоредни и независими конструкции на разстояние 0,20 м една от друга. Широчинния габарит е 27,4 м. Върхните конструкции на всяка едно платно се състоят от по 4 броя монтажни греди от предварително напрегнат стоманобетон и монолитно изпълнена пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони с двойно „Т“ сечение с размери 250 см по 150 см.

С промяната на нивелетата и оптимизацията на виадукта се предвиждат нови армонасипи, служещи за устои на съоръжението. Устой страна София е предложен с армонасип тип „зелено“ лице, а устой страна Варна с армонасип тип „вертикално“ лице.

3.1.16. Мост при км 118+608

По одобрения проект е предвиден виадукт при км 118+608. Конструкцията на съоръжението е проектирана като сборно монолитна многоотворна рамка с връхна конструкция от предварително изготвени монтажни греди. Общата дължина на съоръжението е 173,7 м = (25,05м + 4х30,90м + 25,05м). Широчинен габарит 27,40 м = 2х13,7 м. Премостването е сухо дере. Стълбове 2 колони 250/150 см двойно „Г“ сечение.

В новото проектно решение е предвидено мостово съоръжение за преминаване на съществуващото сухо дере под магистралата. Пътното платно при км 118+640 на АМ Хемус е с обща ширина 27,00 м, в която се включват две платна за автомобилно движение с ширини по 10,50 м, разделителна ивица между тях с ширина 3,00 м и пътни банкети по 1,50 м. Съоръжението е с дължина 62,25 м и се разполага косо спрямо пътното платно. Представлява кутиеобразна стоманобетонна конструкция, предвидена за монолитно изпълнение, със светло напречно сечение съответно с ширина 8,00 м и променлива светла височина – мин. 5,00 м. Надлъжният наклон на покривната плоча е предвиден много по-малък от наклона на дъното – 5%. Проектирано е да се изпълни от три ламели с дължини по 12,0 м и две ламели с променливи дължини (първата и последната) за осъществяване на голямата косота. От двете му страни (вток и отток) завършва при проектираните лява и дясна армонасипни стени.

3.1.17. Отпадане на тунел и замяна с траншеен изкоп км 119+000

В одобрения технически проект при км 119+000 трасето на автомагистралата преминава през скален масив чрез тунел с дължина 380 м. Тунелът е проектиран с две отделни тръби за всяка посока на движение. Осовото разстояние между двете тунелни тръби е постоянно – 16,00 м. Максималната допустима скорост на движение на моторните превозни средства е 80 km/h. Напречните профили на тунелните тръби са с еднакво напречно сечение с габарит Г 10.5.

Новото проектно решение предвижда замяна на тунела с изкоп с дълбочина до 48 м. Предложеният изкоп се развива в участък с преобладаващи скални отложения с възможност за стръмни откоси. За предпазване на откосите е предложено обмрежване на скатите с високоякостни мрежи и облицоване на бермите. При необходимост ще се изпълняват взривни работи.

В участъка на траншейния изкоп е предвидено укрепване на откосите с високоякостни мрежи.

3.1.18. Армонасипни стени

Предложената промяна по време на строителството предвижда изграждането на армонасипни стени в следните участъци:

- От км 117+220 до км 117+350 в ляво и от км 117+240 до км 117+350 дясно – при устой страна София;
- От км 118+270 до км 118+390 в дясно – при устой страна Варна;
- От км 118+530 до км 118+643 в дясно;
- От км 118+641 до км 118+681 в ляво;
- От км 119+665 до км 119+720 в дясно;
- От км 119+690 до км 119+715 в ляво.

Типов напречен профил

Габаритът на разглеждания участък остава непроменен спрямо одобрения технически проект.

Надлъжен профил

Нивелетата се води в геометричната ос на АМ, като котите на двата ръба на асфалтовата настилка (от страната на разделителната ивица) съвпадат с нивелетните коти. Запазват се използваните максимални надлъжни наклони от 4,5% изкачване и 4,5% слизане.

Стабилизация на земната основа

В различни участъци по протежение на разглеждания километраж се предвижда стабилизация на земната основа.

Ограничителни системи за пътища (ОСП)

Предвижда се поставяне на ограничителни системи за пътища. Степента на задържане на предвидените ОСП е съобразена с допустимата скорост, вида и обема на автомобилното движение по автомагистралата.

Оразмеряване на конструкцията на настилката

Оразмеряването на конструкцията на настилката се запазва в съответствие с одобрения технически проект.

3.2. 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:

Мрежи и съоръжения, собственост на други ведомства и дружества, които попадат в участъците с предложение за понижаване на нивелетата:

Съоръжения, собственост на „ЧЕЗ България“ ЕАД

- пресичане на АМ „Хемус“ с ВЕЛ 20kV „Мълния“ при км 114+110;

- пресичане на АМ „Хемус“ с ВЕЛ 20kV „Орляне“ при км 117+730;

Запазват се техническите решения съгласно одобрения проект за който е издадено РС- 69/27.08.2020 г.

Съоръжения, собственост на „В и К“ - Ловеч

- пресичане на АМ „Хемус“ с ацетиленов водопровод Ø 200 при км 117+770

- преминаване на АМ „Хемус“ над СОЗ „Дерменя“ 118+680

Запазват се техническите решения съгласно одобрения проект за който е издадено РС- 69/27.08.2020 г.

Съоръжения, собственост на „БТК“ ЕАД

Електронно съобщителна мрежа на БТК ЕАД се засяга в обсега на пътен възел Угърчин (от км 114+400 до км 114+440 и от км 115+520 до км 115+540), както и при пресичането на път LOV 2201 за село Драгана, като се запазват техническите решения съгласно одобрения проект за който е издадено РС- 69/27.08.2020 г.

При км 117+590 трасето на АМ „Хемус“ пресича трасето на два съществуващи кабела на БТК (меден и оптичен в общ изкоп), които с основния проект, за който има издадено РС, не се засягат и съответно не бе предвидена реконструкция. С предложената промяна по време на строителството за виадукта при км 117+778 се намалява общата дължина на съоръжението и дължините на отворите на виадукта, поради което се налага да бъде извършена и реконструкция на двата кабела на БТК. Решението за реконструкция предвижда новото кабелно трасе да пресече автомагистралата при км 117+850, като за връзка със съществуващите кабели се предвиждат кабелни шахти и муфи. Описаното решение е изменение по време на строителството и не е част от одобрения с разрешение за строеж РС- 69/27.08.2020 г. технически проект.

Съоръжения, собственост на ДОМП-МВР

- Пресичане на АМ „Хемус“ при км 116+900 - два броя силови, хранващ помпена станция собственост на МВР

- Пресичане на АМ „Хемус“ на съществуващ водопровод стомана DN 90 (88,9x2,9) при км 116+890. При този километраж се предвижда нивелетата на пътя да е в дълбок изкоп, което налага реконструкцията на водопровод DN 90 PE 100 RC; PN16 да премине по ново трасе при км 116+790.

Горепосочените съоръжения са открити по време на строителните дейности и решенията за тяхната реконструкция не са част от одобрения с разрешение за строеж РС-69/27.08.2020 г. технически проект.

Електрозахранване на осветлението на пътен възел Каленик

В одобрения технически проект за който е издадено РС - 69/27.08.2020 г., захранването на осветлението на п.в. Каленик се осъществяваше от трафопоста предвиден за захранване на тунелът при км 119+000. С предложението за промяна по време на строителството, тунелът се заменя от траншеен изкоп, като това от своя страна води до необходимост от промяна на електрозахранването на ПВ „Каленик“. Представен е нов проект за захранване на ПВ „Каленик“, като кабелът със захранването преминава през траншеята на км 119+000, а точката на захранване се запазва съгласно основния технически проект.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

С проекта се предвижда промяна във вида на изкопните и насипните дейности, която е подробно описана в т.3.1.

3.4. Ползване на взрив:

При необходимост ще се изпълняват взривни работи в участъкът с траншеен изкоп от км 118+820 до км 119+220.

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:

Предложените изменения на техническия проект по време на строителството в горепосочените участъци на АМ „Хемус“ попадат изцяло в одобрения със Заповед № РД-02-15-217/12.12.2019 г. на заместник-министъра на регионалното развитие и благоустройството ПУП-ПП.

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

Орган по одобряване и разрешаване на строителството на инвестиционното предложение е МРРБ.

За съоръженията, за които е приложено ще бъдат предприети действия за изменения на издадените Разрешителни за ползване на повърхностен воден обект.

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:

Прецизираните участъци попадат в землищата на гр. Угърчин с ЕКАТТЕ 75054, с. Орляне с ЕКАТТЕ 53967 и с. Каленик с ЕКАТТЕ 35331, Община Угърчин, Област Ловеч.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Прецизираните проектни решения не попадат в зони от мрежата на Натура 2000, както и не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението няма да има, тъй като участъците, предмет на настоящото уведомление попадат извън населени места. Въздействието няма да се различава от оцененото в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018 г. предвид на аналогичните строително-монтажните дейности и непроменения обхват на проекта.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

За участъка са извършени необходимите археологически проучвания – издирване на археологически обекти.

При откриване на археологически обекти по време на строителство ще се предприемат съответните действия указани в Закона за културното наследство.

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

Участък 2 на АМ „Хемус“ е нов участък от републиканската пътна мрежа. При пресичанията с републикански, общински и селскостопански пътища ще се извършат необходимите строително-монтажни дейности.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглеждания обект 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/:

За изграждане на участък 2 на АМ „Хемус“ ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват хумус, пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

Емисиите в периода на строителство няма да се различават от оценените в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018 г.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Емисиите в периода на експлоатация на участъка няма да се различава от оценените в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018 г.

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

Не се очаква генериране на отпадъци, различни от оценените в процедурите по ОВОС, завършила с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018 г., предвид на аналогичните строително-монтажните дейности и непроменения обхват на проекта.

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 изгребна яма и др.):

Отводняване

Отводняването в основата си остава непроменено спрямо одобрения технически проект, но се прецизира местоположението на бетоновите бордюри, италианските улеи, каломаслоуловителите и водостоците.

Като допълнение към предвидените в одобрения технически проект се предвиждат следните нови колекторни системи:

- Колекторна система 30 от км 117+260 до км 117+345 в ръб настилка ляво;
- Колекторна система 31 от км 117+280 до км 117+345 в ръб настилка дясно;
- Колекторна система 32 от км 118+280 до км 118+360 в ръб настилка дясно;
- Колекторна система 33 от км 118+520 до км 118+580 в ръб настилка дясно.

Предвидените в одобрения технически проект колекторни системи № 24 и № 25 се удължават.

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

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

По време на експлоатация на участък 2 на АМ „Хемус“ по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. В тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Разглеждания в настоящото уведомление участък 2 на АМ „Хемус“ не представляват съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б 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: 1. Технически проект на електронен носител в dwg формат.

С уважение,

ИНЖ. ИВАЙЛО ДЕНЧЕВ

**И.Д. ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

(СЪГЛ. ЗАПОВЕД № РД-02-14-669/26.07.2021 Г. НА МИНИСТЪРА НА РРБ)

