

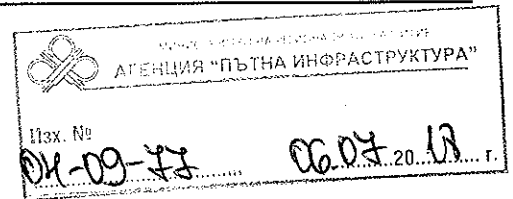
МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО

Г-Н НЕНО ДИМОВ

МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

ГР. СОФИЯ 1000, БУЛ. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22



**ОТНОСНО:** *Технически проект за обект „Автомагистрала „Струма“ Лот 3.3. от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка и пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG1236 при км 420+628.478“*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМОВ,**

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 Технически проект за обект „Автомагистрала „Струма“ Лот 3.3. от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка и пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG1236 при км 420+628.478“ на Агенция „Пътна инфраструктура“:

**1. Възложител:**

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефони за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84

лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

**2. Резюме на инвестиционното предложение:**

Автомагистрала „Струма“ (АМ „Струма“) е част от Трансевропейски коридор номер IV в участъка София - Кулата - Солун и осигурява пряк маршрут през България към Егейско море.

Като пътна артерия има голямо значение за интегрирането на Националната транспортна инфраструктура в Европейската транспортна система. Тя предлага най-краткия маршрут за връзка между плавателния път на река Дунав и Егейско море и има важна роля за връзка между Румъния и България, респективно между Балтийско и Черно/Егейско море. Този маршрут е най-натоварения път минаващ през България по направлението Север – Юг.

Участъкът също така свързва шест от най-големите градове в западната част на страната - София, Перник, Благоевград, Враца, Монтана и Видин.

За АМ „Струма“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в рамките на която е проведена процедура по оценка за съвместимост (ОС), като е направена оценка на степента на въздействие на обекта върху предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Натура 2000. Проведената процедура е приключила с влязло в сила Решение по ОВОС № 1-1/2008 г., издадено от министъра на

околната среда и водите. С Решението е одобрено осъществяването на: „Строителство на автомагистрала (АМ) „Струма“ (Долна Диканя – Кулата)” и пътните възли – за участък М2 - от км 305+220 до км 330+590,62 по кафяв вариант; за участък М3 – от км 330+590,62 до км 361+000 по кафяв вариант, от км 361+000 до км 363+500 по вариант лилав пунктир и от км 363+500 до км 367+150 по оранжев вариант; за участък М4 – подучастък Благоевград – п.в. Крунник - от км 367+150 до км 373+000 по зелен вариант и от км 373+000 до км 381+108 по червен вариант, подучастък след п.в. Крунник – от км 381+108 до км 398+644,56 (в района на Кресненско дефиле) по лилав (тунелен) вариант, подучастък до с. Долна Градешиница - от 398+644,56 до км 401+000 (западно от Кресна) по вариант кафяв пунктир; за участък М5 - от км 401+000 до км 404+500 по вариант лилав пунктир, от км 404+500 до км 408+000 по кафяв вариант, от км 408+000 до км 410+500 по вариант лилав пунктир, от км 410+500 до км 422+800 по зелен вариант и от км 422+800 до ГКПП Кулата по кафяв вариант”.

(Забележка: цитираните по-горе километражи от решението по ОВОС са по съответните вариантни решения и не съответстват на километража от идейния проект от 2015 г.).

От страна на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ е проведена процедура за преценка необходимостта от ОВОС за инвестиционно предложение „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.3 на АМ „Струма“. За инвестиционното предложение е издадено Решение № 6-ПР/2015 г. с характер да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда.

Съгласно § 8 от Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн. ДВ бр. 30 от 15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г.) всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (отговаряща за успешното и ефективно финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма“, автомагистрала „Хемус“ и автомагистрала „Черно море“), преминават към Агенция „Пътна инфраструктура“.

С писмо изх. № 04-09-98/15.08.2016 г. АПИ уведоми МОСВ за промените предложени в техническия проект за АМ „Струма“ Лот 3.3, спрямо решенията от идейния проект. В отговор с писмо НСЗП-301 и ОВОС 66/ 25.08.2016 г. МОСВ изразява становище, че не е необходимо провеждането на процедури по глава Шеста от ЗООС и глава Втора от Наредбата за ОС.

#### **Участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка**

Изготвянето на технически проект за участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка се налага вследствие на необходимостта от изграждане на етапна връзка между съществуващия път I-1 и Лот 3.3 на Автомагистрала „Струма“. Оста на директното трасе и геометричното решение на етапната връзка е съобразено с идейния проект за Лот 3.2, в който е разработен пътен възел „Кресна“. Към проекта за етапна връзка са включени реконструкцията на Път I-1, кръговото кръстовище и връзки от и за магистралата.

#### **Пътна връзка на път I-1 (Е-79) с път BLG1236 при км 420+628.478**

Връзката на съществуващия път Е-79 с път BLG1236, ще се осъществява посредством пътната връзка на път I-1 (Е-79) с път BLG1236 при км 420+628.478. Тя цели да осигурява достъпът до Е-79 на прилежащите в тази част населени места, а именно: Дамяница, Ново Делчево, Склаве и други.

**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:

#### 3.1.1 Участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка

## I. СИТУАЦИЯ

Изготвянето на технически проект за разглеждания участък се налага вследствие на необходимостта от изграждане на етапна връзка между съществуващия Път I-1 и Лот 3.3 на АМ „Струма“.

Оста на директното трасе и геометричното решение на етапната връзка е съобразено с идейния проект за Лот 3.2, в който е разработен пътен възел „Кресна“.

Към проекта за етапната връзка са включени реконструкцията на Път I-1, кръговото кръстовище и връзки от и за магистралата.

## II. НАДЛЪЖЕН ПРОФИЛ

Надлъжният профил на директното трасе е съобразен с идейния проект на Лот 3.2. При проектирането на нивелетата са взети предвид следните основни предпоставки:

- Спазване на основните технически параметри за проектна скорост 120 км/ч
- Осигуряване на отводняването на пътното тяло и прилежащи терени
- Осигуряване на необходимите габарити и светли височини при пресичането с пътна връзка № 2 от идейния проект на пътен възел „Кресна“ и пресичането със селскостопански път при км 397+360.

Първите 400 метра от разглеждания участък са във вдлъбната вертикална крива с радиус 16 000 м, след което следва участък с надлъжен наклон 1.333%-качване.

## III. ЕТАПНА ВРЪЗКА

За осигуряване на безконфликтно движение, етапната връзка е разработена въз основа на идейния проект за пътен възел Кресна, част от Лот 3.2.

Към настоящия проект, като етапна връзка ще бъдат изпълнени: реконструкция на път I-1, кръговото кръстовище и пътна връзка „Кулата- Път I-1“, която ще бъде за двупосочно движение.

## IV. НАПРЕЧЕН ПРОФИЛ

### IV.1 Директно трасе

Габаритът на АМ „Струма“ е А 29, който включва:

2 x 2 ленти за движение	- 2 x (2 x 3.75) = 15.00 м
2 x 2 асфалтирани водещи ивици	- 2 x (2 x 0.75) = 3.00 м
2 x 2 ивици за принудително спиране	- 2 x 2.50 = 5.00 м
2 x 2 банкета	- 2 x 1.25 = 2.50 м
средна разделителна ивица	- 1 x 3.50 = 3.50 м
	Общо = 29.00 м

Геометричната ос на трасето е в оста на разделителната ивица, а нивелетната такава – във вътрешния ръб на настилката и е еднаква по коти за двете платна.

### IV.2 Селскостопански пътища

Селскостопански пътища са проектирани като еднолентови за проектна скорост 40 км/час (20 км/час), по изключение – 15км/час и габарит Г3.5/6м, със следните основни технически параметри :

- ленти за движение - 1 x 3.50 м
- банкети - 2 x 1.25 м
- минимален радиус на хоризонтални криви - 20 м (15 м)

Геометричната ос съвпада с нивелетната и е в оста на настилката.

Напречният наклон в прав участък е двустранен 2.5%.

В рамките на селскостопанските подлези, габарита е съгласно одобреният такъв във фаза идеен проект

## V. НАСТИЛКИ

### Директно трасе и пътни връзки

Оразмерената и одобрена конструкция на настилка за директно трасе е следната:

- Сплит мастик асфалтобетон с полимермодифициран битум 0/11S– 4см - E=1200 МПа
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер)0/20 с полимермодифициран битум - 6см - E=1000 МПа
- Битумизиран трошен камък - 12см - E=800 МПа
- Трошен камък стабилизиран с цимент - 20см - E=600 МПа
- Трошен камък с подбрана зърнометрия (0-63)мм - 24см - E=350 МПа

Общо: 66 см

Под трошения камък се полага зона А от група почви – А-1-а с дебелина на пласта от 50 см - E=45 МПа.

### Паважна настилка при кръгово кръстовище

- Павега - 10см
- Пясък - 6см
- Трошен камък с подбрана зърнометрия (0-63мм) - 40см

Общо: Н = 56 см

### Селскостопански пътища – надлези и подлези

- Плътен асфалтобетон тип А - 4см E=1200МПа
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер)0/20 - 4см E=1000МПа
- Трошен камък с подбрана зърнометрия (0-63мм) - 41см E= 350Мпа

Общо: Н = 49 см

## VI. СЕЛСКОСТОПАНСКИ ПОДЛЕЗИ

По директно трасе: Селскостопански подлез при км 397+347

## VII. МАЛКИ СЪОРЪЖЕНИЯ – ВОДОСТОЦИ

По директно трасе:

№ по ред	При км...	ВИД НА СЪОРЪЖЕНИЕТО	ТИП	Площ водосб. [km <sup>2</sup> ]	L [km]	J [%]	Q <sub>оразм.</sub> [m <sup>3</sup> /sec]	Q <sub>действ.</sub> [m <sup>3</sup> /sec]
1	397+173.10	ПРАВОЪГЪЛЕН ВОДОСТОК 400/250	ЛЕК	2.57	3.90	92	13.37	35.26
2	397+360	НОВ ТРЪБЕН ВОДОСТОК Ф150	СРЕДЕН	0.46	1.80	80	2.80	2.85

При етапна връзка:

№	Направление	КМ на водостока	Вид на съоръжението	ТИП	Дължина
1	ПЪТНА ВРЪЗКА №1 "Път I-1"	0+220	НОВ ТРЪБЕН ВОДОСТОК Ф100	ЛЕК	16
2		0+340	НОВ ТРЪБЕН ВОДОСТОК Ф100	ЛЕК	17
3	ПЪТНА ВРЪЗКА №2 "Кулата - Път I-1" ПЪТНА ВРЪЗКА №3 "Път I-1 - Кулата"	0+200	НОВ ТРЪБЕН ВОДОСТОК Ф100	ЛЕК	17

## VII. ОГРАНИЧИТЕЛНА СИСТЕМА ЗА ПЪТИЩА

За целия обект е предвидено поставянето на ограничителни системи за пътища. Предвижда се използването на следният вид ОСП:

### В разделителната ивица:

- за цялата пътна част, включително ръчно разглобяемите секции – единична СПО Н2W6 за пътна част;
- на съоръженията – единична ОСП Н2W4 за съоръжения;
- на местата, където стъпват колони на надлези, портални рамки, рамки за интелигентни транспортни системи - Н2W6 с минималната ефективна дължина на Н2W6 за пътна част. Допълнително се изгражда единична ОСП - Н2W4 с минимална ефективна дължина, зад Н2W6.

### В банкетите (вдясно по-посоката на движение):

- за цялата пътна част, водостоци, подлези и др. с ширина на светлия отвор по-малка от 10m – единична ОСП Н1W4 за пътна част;
- за цялата пътна част, при наличие на шумозащитна стена – единична ОСП Н1W3 за пътна част;
- на големи съоръжения с отвор по – голям от 20m – единична ОСП Н2W4 за съоръжения а при тези с отвор по – малък от 20m Н1W5 за съоръжения.
- на местата, където стъпват колони на надлези - Н2W4 с минималната ефективна дължина на Н2W4 за пътна част, без Н1W4 да бъде прекъсвана.
- на местата на преход от пътна част към съоръжение, както и на фугите на съоръжението, задължително се прилагат преходни елементи;

- при съоръжения над населени места, ж.п.линии и пътища от РПМ с натоварване по-голямо от 3000 автомобиля на денонощие – не по-малко от единична СПО N4bW6 за съоръжения;
- на пътните връзки – единична СПО N2W7 или N2W3 за пътна част;

### **VIII. ЛАНДШАФТЕН ПРОЕКТ И ОЗЕЛЕНЯВАНЕ**

С проекта се цели, с помощта на дървесна, храстова и тревна растителност, да се постигне хармонично единство между магистралата и околния ландшафт и биологично укрепяване на пътните откоси, и подобряване на условията за безопасност на движението.

#### **„Директно трасе и етапна връзка на км 397+000”**

В този участък е предвидено създаване на групи от дървета и храсти, които подчертават пътни съоръжения, спомагат за оптичката насоченост на движението и приобщават автомагистралата към околната среда.

Засаждането на групите от дървета и предимно храсти ще се извърши в границите до крайпътната ограда зад окопа, на разстояние не по-малко от 10.5 м от активната лента за движение.

Насипните откоси са с наклон 1:1.5 с полагане на хумусен пласт от 15 см и затревени.

В откосите с височина до 3 м ще се засадят групи от дървета и храсти.

В откосите от 3 м до 6 м, след затревяването ще бъдат засадени 2 годишни непикирани храсти в дупки 30/30/30, в редове, на разстояние 1 м между редовете и 2 м в редовете, като първия ред ще бъде засаден на 3 м от ръба на банкета, за да се улесни поддържането му и предпазната метална ограда.

Изкопните откоси са с наклон 1:1.75 с полагане на хумусен пласт от 15 см и затревявани.

В горния край на откосите с височина до 3 м и в сервитута ще бъдат засадени групи от дървета и храсти.

Откосите с височина от 3 м до 6 м след затревяването ще бъдат засадени с 2 годишни непикирани храсти в дупки 30/30/30 в редове на разстояние 1 м между редовете и 2 м в редовете, като първия ред ще бъде засаден на 3 м след бермата зад окопа, за да се улесни обслужването на окопа.

### **IX. РЕКУЛТИВАЦИЯ**

Изграждането, обхвата и необходимостта от рекултивация на засегнатите терени в тяхната технологична последователност е разработен и представен в проекта за „Техническа рекултивация”.

Техническата рекултивацията на път I-1, прилежащата изоставена бензиностанция и бетонова площадка, включва следните дейности:

- Рекултивация на асфалтобетонна настилка
- Рекултивация на бетон / бетонова площадка
- Рекултивация на тухлена зидария
- Разваляне

Проектът за биологична рекултивация изцяло се покрива с проекта по част „Ландшафт и биологично укрепяване”, както нормативно, така и по целесъобразност, съвпадайки с тригодишен цикъл на изпълнение.

Биологичната рекултивация включва охумусяване и затревяване на рекултивирани терени, всички откоси на пътя и кръговото кръстовище.

### **3.1.2. Пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG 1236 при км 420+628.478**

#### **I. СИТУАЦИЯ**

Връзката започва от съществуващия Път Е79 и се отделя от него, преминавайки на изток покрай съществуващ отводнителен канал. В обсега на трасето попада и напоителен канал, който е предвиден да бъде запазен чрез изграждането на дюкер, осигуряващ безпроблемното му функциониране.

След това при км 0+110.00 е предвиден водосток  $\Phi 100$ .

Трасето преминава и между оградата на магазин „Техномаркет/Технополис“, и съществуващия трафопост, който захранва магазина и съответно е предвиден за реконструкция и изместване.

При км 0+398 преди включването в път BLG 1236 се изгражда още един дюкер с цел пресичането на канала за втори път. И на двете места, на които се пресичат каналите се изграждат дюкери поради пълната липса на необходимата височина за поставянето на водостоци, дори и с най-малък диаметър.

При км 0+400 трасето се включва чрез кръстовище в път BLG1236, който осигурява връзка с гореизброените населени места.

В ситуационно и нивелетно отношение хоризонталните и вертикалните елементи на проектното решение са съобразени с действащата нормативна уредба, като техните минимални стойности са спазени с цел осигуряването на безпроблемната експлоатация, отводняване и безопасност на движението.

#### **II. НАДЛЪЖЕН ПРОФИЛ**

В нивелетно отношение връзката започва от път Е79, отделяйки се от него с надлъжен наклон от 3%, преминавайки в насип и вертикална крива, където е предвиден за изграждане водосток  $\Phi 100$ . Следват отрицателни надлъжни наклони от 0.3% (в частта с изкоп) и 0.5% (при насип), като ниските им стойности са продиктувани само и единствено от целта да се осигури достигането на водата, събрана от връзката до водостока на км 0+110. Включването към кръстовището става с надлъжен наклон от 3.8%, който е нужен за да може да се осигури достатъчна височина при преминаването през канала.

#### **III. НАПРЕЧЕН ПРОФИЛ**

**Габаритът на връзката е:**

Габарит – Г8

2 ленти за движение	-	2 x 2.75 = 7.50 м
2 водещи ивици	-	2 x 0.25 = 0.50 м
2 банкета	-	2 x 1.00 = 2.00 м
		Общо = 8.00 м

**Настилката на връзката е:**

- Плътен асфалтобетон тип А с пол. мод. битум ПмБ 45/80-65 – 4см , E=1200Мра
- Неплътен асфалтобетон с пол. мод. битум ПмБ 25/55-55 – 4 см , E=1000Мра
- Асфалтобетон за основен пласт – 10см , E=800 Мра
- Трошен камък с непрекъсната зърнометрия – 40см , E=350 Мра

- Зона А с материали от група А1- 50см

**3.3. 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:**

### **3.3.1 Участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка**

#### **I. ВОДОПРОВОДИ И КАНАЛИЗАЦИЯ**

За всички водопроводи предвидени за реконструкция се предвижда изпълнението им да се осъществи от тръби ПЕВП за 10атм. по БДС EN12201:2:2011г., БДС EN12201:3:2001г., БДС EN12201:4:2005г. Предвижда се влагането на ПЕВП тръби, предвид на това, че в последните години те са предпочитани в световната инженерна практика.

#### **Реконструкция на водопровод ф150мм Е на КМ 397+345.00**

Съществуващия водопровод ф150мм Е е довеждащ водопровод за с.Сливница. Той е част от водоснабдителната система на „ВиК Кресна“ ЕООД. Реконструкцията се състои в подмяна на водопровода в обхвата на пътните платна и сервитутната ивица на АМ Струма.

Реконструируания участък е с дължина  $L=83.20\text{м}$ .

Реконструкцията на водопровода в идейния проект е предвидена да се изпълни от стоманени фланшови тръби ф150мм положени в обсадна стоманобетонова тръба ф600.

В настоящата фаза на проектиране на км 397+347.00 се предвижда изграждане на селскостопански подлез. Поради тази причина за преминаване на съществуващия водопровод ф150мм Е ще се използва селскостопанския подлез.

Реконструкцията на водопровода предвиждаме да се изпълни с тръби ф160мм ПЕВП за 10атм. по БДС EN12201:2:2011г., БДС EN12201:3:2001г., БДС EN12201:4:2005г. В обхвата на селскостопанския подлез тръбите ще бъдат положени в инсталационен колектор, така че да бъдат спазени изискванията на Наредба №8 за отстояния. Инсталационния колектор ще бъде изпълнен от готови стоманобетонни коритообразни елементи 60/45/300см по фирмена доставка. Коритообразните елементи ще бъдат покрити със стоманобетонен капак 90/300/20см по фирмена доставка. Той трябва да бъде оразмерен в съответствие с БДС-EN-1991-2 за натоварване тип LM1 и LM2. В инсталационния колектор тръбите ще бъдат положени върху 5см пясъчна подложка и засипка над теме тръбата с 24см пясък.

От двете страни на селскостопанския подлез ще бъдат монтирани СК ф150мм, с които ще се изолира участъка при авария.

#### **Реконструкция на водопровод ф32 мм РЕ на КМ 397+000.00**

Съществуващия водопровод ф 32 мм РЕ е охранващ водопровод за съществуващите оранжерии находящи се на запад между бъдещото трасе на АМ“Струма“ и пътна връзка № 1 . Той е част от водоснабдителната система на „ВиК Кресна“ ЕООД. Реконструкцията се състои в подмяна на водопровода в обхвата на пътните платна и сервитутната ивица на АМ Струма.

Реконструируания участък е с дължина  $L=228.80\text{м}$ .

Реконструкцията на водопровода не е предвидена в идейния проект.



С настоящия проект се предвижда подмяна на съществуващия водопровод  $\phi$  32 мм РЕ с тръби HDPE  $\phi$  32 мм PN10 по БДС EN12201:2:2011г., БДС EN12201:3:2001г., БДС EN12201:4:2005г.. Пресичането на водопровода с пътна връзка №1 и пътна връзка №2 е предвидено в стоманена тръба  $\phi$  80 в бетонов кожух и шахти в двата края. Шахтите са от готови стоманобетонени елементи - дъна, пръстени и КРШ, в които ще бъдат монтирани СК  $\phi$  1“, с които ще се изолира участъка при авария. В най-ниската точка на водопровода /т.9/ предвиждаме шахта с монтаж на СК 1“ с изпразнител.

## **II. РЕКОНСТРУКЦИЯ НА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОННИ КАБЕЛИ**

Реконструкцията на телекомуникационните кабели включва:

- Кабелни шахти – изграждане на нови кабелни шахти с три капака по изисквания на „БТК“ ЕАД;
- Кабелна канална система – ще се изгради между кабелни шахти ш.6 и ш.7 при пресичане на пътна връзка №3 Път I-1 – Кулата с 2 броя PVC тръби  $\phi$ 110/3,2 мм, замонолитени в бетонов кожух;
- Телекомуникационни кабели – съществуващият кабел МККАЕПБП 4x4x1,2+15x4x1,2 се муфира на посочените на чертежа места, като се променя неговото трасе. Същият се полага в свободен изкоп, детайл по разрез 2-2, в кабелна канална система от PVC тръби  $\phi$ 110/3,2, замонолитени в бетонов кожух, детайл по разрез 3-3 и в заземена стоманена тръба  $\phi$ 108 при пресичане на водосток, детайл по разрез 4-4;
- Оптични кабели – изтегляне на ОК в предпазни тръби HDPE  $\phi$ 40, положени в изкоп, детайл по разрез 1-1. Оптичните муфи на кабелите ще се изпълнят в шахти ш.1 и ш.2. Прехвърлянето ще се изпълни по време, когато трафика е най-малък в присъствието на лице от експлоатационното дружество;
- Изкопи – да се изпълнят на ръка или механизирано (при липса на други комуникации) с размери съгласно чертежите с детайлите на разрезите по трасето на кабелната мрежа;
- Съединителни муфи – съединителните муфи термосвиваема технология ще се монтират на местата посочени на чертежа;
- Надписване и датиране – да се положи сигнална лента с жълт цвят и ширина не по-малка от 8 см на дълбочина равна на половината разстояние между повърхността на терена и съобщителния кабел с надпис „ВНИМАНИЕ! СЪОБЩИТЕЛЕН КАБЕЛ!“ и/или „ВНИМАНИЕ! ОПТИЧЕН СЪОБЩИТЕЛЕН КАБЕЛ!“. В шахтите да се поставят кабелни табели с тип, капацитет и посока на кабела.

## **III. ОСВЕТЛЕНИЕ**

### **Проектно решение**

По трасето на АМ „Струма“, Лот 3.3 са определени предварително точките на пресичане с други пътища, за да се осигури местен достъп между районите в близост до магистралата. Към настоящия проект, като етапна връзка ще бъдат изпълнени: реконструкция на път I-1, кръговото кръстовище и пътна връзка „Кулата- Път I-1“, която ще бъде за двупосочно движение, за които се предвижда частично изграждане на улично осветление.

## **IV. ТРЪБОПРОВОДИ**

Съществуващи напорни поливни тръбопроводи, попадащи в обхвата на пътното платно са констатирани на следните места:

- **Км 397+180.00 Вътрешен напоителен тръбопровод РЕНД ф125mm.** Собственост на "Напоителни системи" ЕАД - клон "Струма-Места". Напоителният тръбопровод пресича почти перпендикулярно обхвата на пътното платно. Подмяна на съществуващия тръбопровод, попадащ в обхвата на пътното платно, като пресичането се реализира на км397+180.00 с HDPE тръби ф125/10 и полагането му в обсадна стоманобетонна тръба ф400mm. Дължината на реконструирания участък ф125mm е L=68m. На тръбопровода се монтират дистанционерни втулки (дистанционери) за по-лесен демонтаж с обслужващи РШ1 и РШ2 от двете страни на платно. След шахтите водопровода се полага в изкоп до съществуващия тръбопровод, където се осъществява свързването на заварка. Пресичането е в изместено трасе от съществуващия тръбопровод с цел по лесна експлоатация в случай на ремонтни работи. На чупките и под арматурата се изпълняват опорни блокове. Монтират се СК за изпразване на тръбопроводния участък, при ремонтни работи.

- **Км 397+335.00 Вътрешен напоителен тръбопровод РЕНД ф140mm.** Собственост на "Напоителни системи" ЕАД - клон "Струма-Места". Напоителният тръбопровод пресича почти перпендикулярно обхвата на пътното платно. Подмяна на съществуващия тръбопровод, попадащ в обхвата на пътното платно, като пресичането се реализира на км397+335.00 с HDPE тръби ф140/10 и полагането му в обсадна стоманобетонна тръба ф400mm. Дължината на реконструирания участък ф140mm е L=60m. На тръбопровода се монтират дистанционерни втулки (дистанционери) за по-лесен демонтаж с обслужващи РШ1 и РШ2 от двете страни на платно. След шахтите водопровода се полага в изкоп до съществуващия тръбопровод, където се осъществява свързването на заварка. Пресичането е в изместено трасе от съществуващия тръбопровод с цел по лесна експлоатация в случай на ремонтни работи. На чупките и под арматурата се изпълняват опорни блокове. Монтират се СК за изпразване на тръбопроводния участък, при ремонтни работи.

- **Пресичане на кръстовище "кръгово движение" - Главен напоителен тръбопровод PVC ф280.** Собственост на "Напоителни системи" ЕАД - клон "Струма-Места". Напоителният тръбопровод пресича пътното платно на две места на кръстовище "кръгово движение" при пътен възел "Кресна". Подмяна на съществуващия тръбопровод, попадащ в обхвата на пътния възел с изместване от директното трасе с HDPE тръби ф280/10 и полагането му в обсадна стоманобетонна тръба ф500mm с двойна армировка. Дължината на реконструирания участък е L=115.00m и се монтира посредством дистанционерни втулки(дистанционери) с обслужващи РШ1, РШ2 и РШ3 от двете страни на платната. РШ2 е предвидена с цел облекчена експлоатация, като в нея се предвижда спирателна арматура и демонтажна връзка. След РШ1 и РШ3 до съществуващия тръбопровод участъкът се изпълнява от HDPE тръби ф280/10 положени в земен изкоп на дълбочината на съществуващия тръбопровод. На чупките и под арматурата се изпълняват опорни блокове. Монтират се СК за изпразване на тръбопроводния участък, при ремонтни работи.

### **Реконструкция на напоителни тръбопроводи**

Преминаването под пътното тяло на АМ Струма ще се извърши посредством подмяна на тръбите в обхвата на автомагистралата с полиетиленови тръби висока плътност (РЕНД) съответния диаметър и налягане, в обсадна стоманобетонна тръба ф400mm и ф500mm с двойна армировка стоманена, посредством фланшови връзки и дистанционни втулки (дистанционери).

Реконструкцията се реализира по следния начин, трасето на линейния провод в участъка на пресичане с обхвата на пътното платно е право и приблизително перпендикулярно (с отклонение максимум до 20градуса) на оста на пътното платно. В този случай направлението му се запазва. Тръбният участък, попадащ в обхвата на пътното платно се подменя със съответния диаметър РЕНД тръби. Новоположените тръби

съответстват на работните и референтни характеристики на съществуващите (работно налягане, еластичност на връзките, носимоспособност и др.). Подменения тръбопровод, посредством дистанционни втулки(дистанционери) или количка на ролки се полага в обсадната стоманена тръба с диаметър, осигуряващ най-малко разлика от 200мм (Дръба+200мм) свободно пространство около провода. От двете страни на пътното платно се изграждат обслужващи шахти. Шахтите са разположени на разстояние минимум 2.00м от края на най-външния пътен елемент. Извън шахтите се изпълнява връзката между съществуващия и реконструируания участък от съществуващия провод. В двете шахти се монтират демонтажни връзки. На "далечните"(външните) стени (спрямо пътното платно) в шахтите се оставят "слаби" зони, които да се използват за демонтаж в случай на нужда. В двете шахти след отклонението от съществуващия провод се монтират спирателни кранове. Всички арматури са с фланшови присъединявания. Размера на шахтите осигурява възможност за достъп до връзките. Тръбопроводите преминаващи в обсадните тръби под пътното платно се изпълняват с фланшови връзки през 3м. с цел лесен демонтаж при необходимост от ремонт.

Всички фасонни част и арматури се укрепват с бетонни опорни блокове. Проектното предложение за реконструкцията на проводите се извършва съгласно указанията на експлоатационното им дружество, което съгласува и проекта за реконструкция.

## V. ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

В участъка от км 397+000 до км 397+600, се предвижда по оптичното трасе да се изпълнят кабелни шахти, както следва:

- шахта тип.А, със светли размери 0.43/0.93/h=0.70m – 1бр
- шахта тип.С, 1.45/0.93/h=0.70m – 2бр.

При изпълнение на конструкцията да бъдат влагани материали, отговарящи на следните изисквания:

- армиран бетон: С16/20-ХС2 (БДС EN206-1/НА:2008);
- максимална едрина на добавъчните материали:  $D_{max}=10mm$
- армировъчна стомана: В235 (БДС 4758:2008),  $f_{yd}=205Mpa$

## VI. СЕЛСКОСТОПАНСКИ ПОДЛЕЗ ПРИ КМ 397+347

Селскостопански подлез над АМ Струма при км 397+347 е проектиран като съоръжение тип отворена кутия под магистралата и развити крила успоредни на селскостопанския път. Габарита на съоръжението е 9,00/42.56м. Светлият отвор е 8.00м, (пътно платно 6, 00м и два тротоарни блока по 1,00м), дължината под магистралата е 30,52м, дължината на крилото посока изток е 5.96м и на крилото по посока запад – 6.08м. Общата височина на съоръжението е 7.47м, а светлата височина е мин. 5.00м.

Конструкцията на съоръжението е разделена на 4 ламели. Ламели 1 и 4 (източна и западна) представляват крила тип подпорни стени, с променлива височина и дебелина в основата 50см и в горния край 30см. В края подпорната стена е обърната перпендикулярно на пътя с дебелина 25см и е оформен конус от земен насип. Ламели 2 и 3 са непосредствено под пътното платно, с дължини 15 и 15.50м и са със сечение тип отворена кутия – стени и плоча 50см и основи с дебелина 50см и широчина 300см. Плочата следва наклона на пътното платно.

Пътното платно е разположено непосредствено над плочата на подлеза. В краищата на затвореното сечение на мястото на банкетите на магистралата са развити тротоарни блокове с ширина 200см. Върху тротоарния блок се монтира СПО със степен на задържане Н1W5 и парапет с височина 110см. В тротоарния блок се монтира PVC тръби Ф75-2бр. за преминаване на комуникации. В средата между двете платна на магистралата също е развито тротоарно платно, с монтирани две СПО със степен на задържане Н2W4.

### **3.3.2. Пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG 1236 при км 420+628.478**

**I. Преминаване на напоителен канал (ПИ 20105.0.3) с Дюкер 1 и преминаване на отводнителен канал (ПИ 20105.0.164) с Дюкер 2 под пътна връзка на главен път I-1 (E-79) при км 420+628.478**

#### **Техническо решение**

Исходните данни за извършването на проектните разработки са набрани от среща с представители на заинтересованите институции, геодезично заснемане на терена от м. август 2016 г., цялостен оглед и оценка на съществуващото състояние.

От направеното подробно проучване на съществуващата хидромелиоративна инфраструктура се установи естеството и точното местонахождение на засегнатите съоръжения от трасето на пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG1236 при км 420+628.478:

- 1) км 0+177.10 – пресичане с напоителен канал (ПИ 20105.0.3);
- 2) км 0+385.47 – пресичане с отводнителен канал (ПИ 20105.0.164).

Съгласно картата на възстановената собственост (КВС) и кадастралния регистър на с. Дамяница, ЕКАТТЕ 20105, общ. Сандански, каналите са собственост на Община гр. Сандански.

На км 0+177.10 на пътната връзка се предвижда изграждане на дюкер, който да свързва изградения дюкер под Лот 4 на АМ "СТРУМА" - км 424+040.00 и напоителния канал от хидромелиоративната инфраструктура на с. Дамяница. Изграденият дюкер под Лот 4 е изпълнен със стоманени тръби  $\varnothing$  1000 мм. Входната му шахта попада между пътното платно на Лот 4 и проектното трасе на пътната връзка на главен път I-1 (E-79) при км 420+628.478, непосредствено до магазин Техномаркет/Технополис. В настоящата разработка се предвижда изграждане на Дюкер 1 под пътното платно на пътната връзка, като се реконструира съществуващата входна шахта на изградения дюкер под Лот 4 на АМ Струма и в която ще заусти новопроектираният дюкер. Проектното предложение е Дюкер 1 да се изпълни със стъклопластови тръби GRP ТРЪБИ, DN 1000 mm, PN 1 bar, SN 10000 N/m<sup>2</sup> с обща дължина 130.17 m.

Пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG1236 при км 420+628.478 е ситуирана успоредно на съществуващ облицован отводнителен канал, който на км 0+385.47 пресича косо пътното платно. Проектното предложение е в участъка на пресичане с пътното платно каналът да се реконструира в дюкер - Дюкер 2, изпълнен от стоманобетонени тръби  $\varnothing$  50 см с дължина 16.00 m.

### **II. Реконструкция на кабел 20 kV и изместване на КТП 20/0,4 kV при км 0+287**

Като се има предвид техническите параметри на съществуващият кабел и съоръженията, нивелетните коти и обхвата на пътя в мястото на пресичане реконструкцията включва:

- Кабелна канална система – изграждане на кабелна канална система от 2 PVC тръби  $\varnothing$  140/4,1 мм, замонолитени в бетонов кожух;
- Кабелни шахти – изграждане на 3 броя зидани кабелни шахти с два капака с размери 120/90/110 см;

- Кабелни съединителни муфи – кабелни муфи 20 kV, термосвиваема технология (за кабели с алуминиеви жила), комплект със съединителните маншони;
- Кабелни глави – кабелни глави 20 kV за вътрешен монтаж, термосвиваема технология (за кабели с алуминиеви жила), комплект с кабелните обувки;
- КТП 20/0,4 kV, 1x800 kVA – отсъединяване на кабелите 20 kV и кабелите НН, демонтиране на силов трансформатор до 800 kVA, демонтиране на КТП, разрушаване на съществуващия фундамент; изграждане на нов фундамен, монтаж на КТП като се ситуира и ориентира съгласно чертеж ситуация; присъединяване на кабелите 20 kV и НН към съответните комутационни апарати.
- Заземление – изграждане на външен заземителен контур около КТП, заземяване на медния екран на жилата на кабела 20 kV; осъществяване на връзка между заземителния болт на казана на трансформатора и изведената неутрала.
- Надписване и датиране – в двата края на кабелната линия и в кабелните шахти се поставят табели с тип, сечение и дължина на кабела.

### **III. Реконструкция на телекомуникационни кабели при км 0+113**

#### **Пресичани съоръжения:**

- телекомуникационни кабели, собственост „БТК” ЕАД при км 0+113;
- 3 бр. HDPE тръби ф40 – собственост на АПИ, ЕСМИС и 1 резервна.

#### **А. Собственост на „БТК” ЕАД**

- оптичен кабел 12OF с капацитет 12 оптични влакна, изтеглен в предпазна тръба HDPE ф40, положена в изкоп;
- оптичен кабел 96OF с капацитет 96 оптични влакна, изтеглен в предпазна тръба HDPE ф40, положена в изкоп;
- кабел тип ТПЖП 100x2x0,7, изтеглен в изкоп.

#### **Б. Тръбна мрежа**

- 1 брой тръба HDPE ф40, положена в изкоп – собственост на ЕСМИС;
- 1 брой тръба HDPE ф40, положена в изкоп – собственост на АПИ;
- 1 брой тръба HDPE ф40, положена в изкоп – резерв.

Като се има предвид техническите параметри на съществуващите кабели и съоръженията, нивелетните коти и обхвата на пътя в мястото на пресичане реконструкцията включва:

- Кабелни шахти – изграждане на кабелни шахти с три капака по изисквания на „БТК” ЕАД, в които ще се изпълнят кабелните муфи;
- Кабелни шахти – изграждане на кабелни шахти с два капака по изисквания на „БТК” ЕАД в местата на чупките и пресичане на пътното платно;
- Кабелна канална система – 3 бр. PVC тръби ф110/3,2 мм, замонолитени в бетонов кожух;
- Телекомуникационен кабел – съществуващия кабел е тип ТПЖП 100x2x0,7. Същият се прекъсва на мястото на пресичане с път I-1 (E-79). Полага се нов кабел ТПЖП 100x2x0,7, който представлява кабел с медни жила с диаметър 0,7 мм, полиетиленова изолация, кабелен сноп с различно оцветени жила, обвивка от полиетиленотерефталатна лента, екран от алуминиева лента и полиетиленова обвивка. Кабела се полага успоредно на пътя в изкоп 0,9/0,4 м върху 10 см подложка от пясък или мека пресята пръст. При пресичането на главния път, кабела се изтегля в кабелна канална система от PVC тръби.

□ Оптични кабели – съществуващите оптични кабели 12OF и 96OF са изтеглени всеки в самостоятелна предпазна тръба HDPE ф40. Същите се прекъсват в двете крайни шахти като се муфират с новите кабели. Оптичните кабели се изтеглят в предпазни тръби HDPE ф40, които от своя страна се полагат успоредно на пътя в изкоп 0,9/0,4 м върху 10 см подложка от пясък или мека пресята пръст. При пресичането на главния път, оптичните кабели се изтеглят, заедно с HDPE тръбите в кабелна канална система от PVC тръби.

□ HDPE тръби – съществуващи 3 бр. ф40, като трасето им съвпада с трасето на оптичните кабели. Тръбите се прекъсват в двете крайни шахти. Полагат се 3 броя нови предпазни тръби HDPE ф40, успоредно на пътя в изкоп 0,9/0,4 м върху 10 см подложка от пясък или мека пресята пръст. При пресичането на главния път HDPE тръбите се изтеглят в кабелна канална система от PVC тръби.

□ Изкоп – на ръка или механизировано (при липса на други комуникации) с размери 0,9/0,4 м;

□ Съединителни муфи – 2 бр. съединителни муфи термосвиваема технология за кабел ТПЖП, монтирани в крайните две шахти; - 4 бр. съединителни муфи за оптичен кабел, монтирани в крайните две шахти.

□ Надписване и датиране – да се положи сигнална лента на дълбочина не повече от 30 см, считано от повърхността с надпис „ВНИМАНИЕ! ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕН КАБЕЛ!“. В шахтите да се поставят кабелни табели с тип, капацитет и посока на кабела.

#### **IV. Реконструкция на телекомуникационни кабели при км 0+400**

##### **Пресичани съоръжения:**

- телекомуникационни кабели, собственост „ВАЙТЪЛ-И“ при км 0+400.

##### **Съществуващо положение**

Проектното трасе на ПЪТНА ВРЪЗКА НА ПЪТ I-1 (Е-79) с път ВЛГ1236 при км 420+628 пресича следните телекомуникационни кабели и съоръжения собственост на „ВАЙТЪЛ-И“:

- оптичен кабел 48FO с капацитет 48 оптични влакна, изтеглен в предпазна тръба HDPE ф32, положена в изкоп;

- коаксиален кабел тип QR540 изтеглен в изкоп.

- 1 брой тръба HDPE ф32, положена в изкоп – резерв.

Като се има предвид техническите параметри на съществуващите кабели и съоръженията, нивелетните коти и обхвата на пътя в мястото на пресичане реконструкцията включва:

□ Кабелни шахти – изграждане на кабелни шахти с два капака по изисквания на оператора в местата на пресичане на пътното платно;

□ Кабелна канална система – 2 бр. гофрирани тръби ф110/3,2 мм, замонолитени в бетонов кожух;

□ Телекомуникационен кабел – съществуващия кабел е тип QR540. Същият се прекъсва на мястото на пресичане с път I-1 (Е-79). Полага се нов кабел QR540, който представлява кабел с медно жило, полиетиленова изолация, медна оплетка и полиетиленова обвивка. При пресичането на главния път, кабела се изтегля в кабелна канална система от гофрирани тръби.

□ Оптичен кабел – съществуващия оптичен кабел 48FO е изтеглен в предпазна тръба HDPE ф32, има втора тръба резервна. ОК се прекъсва в двете крайни шахти като се муфира с новия кабел. Оптичният кабел се изтегля в предпазна тръба HDPE ф32. При пресичането на главния път, оптичният кабел се изтегля, заедно с HDPE тръбите в кабелна канална система от гофрирани тръби.

□ Съединителни муфи – 2 бр. съединителни муфи термосвиваема технология за кабел QR540, монтирани в крайните две шахти; - 2 бр. съединителни муфи за оптичен кабел, монтирани в крайните две шахти.

□ Надписване и датиране – да се положи сигнална лента на дълбочина не повече от 30 см, считано от повърхността с надпис „ВНИМАНИЕ! ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕН КАБЕЛ!“. В шахтите да се поставят кабелни табели с тип, капацитет и посока на кабела.

#### **3.4. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:**

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно през време на строителството и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни дейности. Максималната дълбочината на изкопите ще бъде:

3.4.1. За участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка до 3-4 м

3.4.2. За пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG 1236 при км 420+628.478 до 3-4м

#### **3.5. Ползване на взрив:**

Не се предвижда.

**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:**

Със Заповед № РД-02-15-34/09.05.2018 г. /обн., ДВ, бр. 41 от 18.05.2018г./, заместник-министърът на регионалното развитие и благоустройството е одобрил:

- Подробен устройствен план-парцеларен план за обект: Автомагистрала „Струма“ Лот 3.3 с обхват от км 397+000 до км 397+600, в землището на гр. Кресна, община Кресна, област Благоевград и водопровод, осигуряващ водоподаване за площадки за отдых 5 и 6 в землищата на с. Дамяница и с. Ново Делчево, община Сандански, област Благоевград;

- Изменение на подробния устройствен план-парцеларен план, одобрен със Заповед № РД-02-15-137/08.10.2015 г. на заместник-министъра на регионалното развитие и благоустройството за обект: Автомагистрала „Струма“ Лот 3.3 с обхват от км 397+600 до км 420+624 и етапна връзка към съществуващ път I-1 /E79/ при км 397+000 и нова пътна връзка на път I-1 /E79/ с общински път с. Ново Делчево - с. Дамяница, в землищата на гр. Кресна и с. Долна Градешница, община Кресна, с. Илинденци и с. Микрево, община Струмани, с. Плоски, с. Поленица, с. Лешница, с. Дамяница и гр. Сандански, община Сандански, област Благоевград.

Заповедта не е обжалвана и е влязла в законна сила, което е удостоверено с писмо вх. № 04-16-1143/11.06.2018 г. на МРРБ.

Разработките на двата проекта са обединени в общ ПУП.

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:**

Предвидените с настоящето инвестиционно предложение дейности ще бъдат извършвани в следните землища:

5.1.1. Участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка – землище гр. Кресна (ЕКАТТЕ 14492), община Кресна

5.1.2. Пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG 1236 при км 420+628.478 – землище на с. Дамяница (ЕКАТТЕ 20105), община Сандански.

### **5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:**

Най-близо разположени защитени зона са:

#### **За участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка**

- защитена зона **BG 0002003 „Кресна“** по Директива за птиците, която припокрива защитена зона по Директива за местообитанията, обявена със Заповед № РД-748/24 октомври 2008 г. (ДВ, бр.97/2008 г.) на министъра на околната среда и водите.

- защитена зона **BG 0000366 „Кресна – Илинденци“** по Директива за местообитанията, която припокрива защитена зона по Директива за птиците, приета от Министерския съвет с Решение №122/2007г. (ДВ бр.21/2007 г.), изменена с РМС № 811/2010 г. (ДВ, бр.96/2010 г.).

#### **За пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG 1236 при км 420+628.478**

- защитена зона **BG 0002098 „Рупите“** по Директива за птиците, която припокрива защитена зона по Директива за местообитанията, обявена със Заповед № РД-282/16 март 2010 г. (ДВ, бр. 28/2010 г.) на министъра на околната среда и водите.

- защитена зона **BG 0001023 „Рупите – Струмешница“** Защитена зона по Директива за местообитанията, която припокрива защитена зона по Директива за птиците, приета от Министерския съвет с Решение № 802/2007 г. (ДВ, бр.107/2007 г.).

Реализацията на инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

### **5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:**

Експлоатацията на разглежданите съоръжения не е свързана с негативни въздействия върху живеещото в близост население, освен в тежки аварийни ситуации.

### **5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:**

**Пътна връзка на път I-1 (E-79) с път BLG1236 при км 420+628.478** – в обхвата на инвестиционното намерение е установен археологически обект, който към момента е проучен съгласно Закона за културното наследство и трасето е освободено за строителство.

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

Изготвянето на технически проект за участък от км 397+000 до км 397+600 и етапна връзка се налага вследствие на необходимостта от изграждане на етапна връзка между съществуващия път I-1 и Лот 3.3 на Автомагистрала „Струма“. Към проекта за етапна връзка са включени реконструкцията на Път I-1, кръговото кръстовище и връзки от и за магистралата.



Връзката на съществуващия път Е-79 с път ВLG1236, ще се осъществява посредством пътната връзка на път I-1 (Е-79) с път ВLG1236 при км 420+628.478. Тя цели да осигурява достъпът до Е-79 на прилежащите в тази част населени места, а именно: Дамяница, Ново Делчево, Склаве и други.

#### **5.6. Очаквано трансгранично въздействие:**

Местоположението на разглежданите обекти изключват възможността от възникване на трансгранични въздействия.

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

За реализирането на съоръженията ще се използват обичайните за този вид строителство инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл), асфалтобетон, бетонови разтвори от лицензирани бази, кариери, бетонови възли.

#### **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, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици.

Едновременното извършване на строителните работи по изграждане на обектите има вероятност да доведе до кумулиране на въздействието от вредните емисии. Този кумулативен ефект се очаква да бъде незначителен, предвид неголемия обем строителни дейности.

##### **7.2. Емисии в периода на експлоатация:**

По време на експлоатация на автомагистралата, атмосферният въздух ще се замърсява основно от изгорелите газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

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

Отпадъци се очаква да се генерират единствено в процеса на строително-монтажните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните видове отпадъци:

- При извършване на строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03\*.

- При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

- В процеса на работа на строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагачи 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“.

- Строителните работници ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

Организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от лицензирана 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 изгребна яма и др.):**

Отводняването ще се осъществява, чрез напречния и надлъжния наклон на настилката, наклона на окопите, отвеждането на дъждовната вода в колекторите и извеждането им на подходящо място и поставяне на каломаслоуловители при изпускането им.

**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, заложи 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 участъците по тях 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.

Разглежданите пътни съоръжения не представляват съоръжения 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. Ситуация на хартиен и ел. носител.  
2. Уведомление до засегнатите общини/кметства  
3. Електронен носител.

С уважение,

**ИНЖ. СВЕТОСЛАВ ГЛОСОВ**  
**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА**  
**АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

