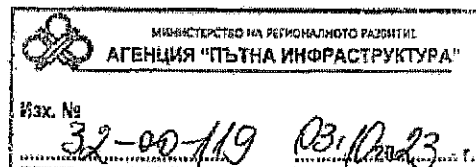




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
ДИАНА ГАНЕВА
И.Д. ДИРЕКТОР НА
РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ – СТАРА ЗАГОРА
УЛ. „СТАРА ПЛАНИНА“ № 2
СТАРА ЗАГОРА 6000



Относно: Основен ремонт на път III-5504 „Мъдрец – Искрица – Медникарово – п.к. Обручище – (Раднево-Гълъбово)“, участък от км 0+000 до км 15+700

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ГАНЕВА,

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 на път III-5504 „Мъдрец – Искрица – Медникарово – п. к. Обручище – (Раднево-Гълъбово)“, участък от км 0+000 до км 15+700

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефон за контакти 02/9173 363; 02/9173 257.
лица за контакти: инж. Деян Костов – главен експерт в дирекция УСИП;
инж. Юлияна Кърчева – главен експерт в дирекция ИПОП.

2. Резюме на предложението

Проектът за основен ремонт на път III-5504 е изпълнен въз основа на Договор № РД-37-37/08.09.2022 г. с Възложител Агенция „Пътна Инфраструктура“ и утвърдено Техническо задание за проектиране.

Целта на проекта е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението и добро отводняване на пътя.

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

Началото на пътният участък е при км 0+000, от триклонно кръстовище с път II-55 „Велико Търново - Нова Загора - ТЕЦ-2 – Свиленград“.

Краят на пътният участък е при км 15+700 до триклонно кръстовище с път III-554 „Нова Загора - Раднево – Харманли“.

Дължината на участъка е 15,700 км.

Разглежданият участък преминава през следните населени места:

- с. Мъдрец – от км 0+000 до км 0+260 – 260 м;
- с. Искрица – от км 2+033 до км 3+200 – 1 167 м;
- с. Медникарово – от км 5+700 до км 7+285 – 1 585 м;
- с. Обручище – от км 11+734 до км 15+072 – 3 338 м.

3.1.1. Ситуация

Пътят е решен със следните основни технически характеристики:

1. клас на пътя - III
2. проектна скорост – 60 км/ч
3. Дължина – 15,700 км
4. минимален радиус на хоризонтална крива – $R = 91$ м

3.1.2. Надлъжен профил

• Нивелетата е проектирана чрез прави и вертикални криви, съгласно заданието за проектиране.

• Радиусите на изпъкналите и вдлъбнатите вертикални криви отговарят на НПП.

• Минималната тангента на вертикалните криви е:

$T_{\min} = 0.75 V_{\text{пр}} = 45.00$ м, при $V_{\text{пр}} = 60$ км/ч;

$T_{\min} = 0.75 V_{\text{пр}} = 37.50$ м, при $V_{\text{пр}} = 50$ км/ч;

$T_{\min} = 0.75 V_{\text{пр}} = 30$ м, при $V_{\text{пр}} = 40$ км/ч.

• Надлъжният наклон е изпълнен максимално по съществуващо положение.

Максималният надлъжен наклон е $i_{\max} = 5.59\%$, а минималният $i_{\min} = 0.00\%$ като е осигурено отводняването.

3.1.3. Габарит

• Открит път от км -0+053 до км 1+888; от км 3+200 до км 5+636; от км 7+350 до км 11+740:

- Проектна скорост – 60 км/ч
- Минимален радиус на хоризонтална крива – Крива 35 с радиус 91 м
- Проектен габарит – 2 x 3.25 м
- Банкети – 2 x 1.00 м

• Населено място:

С. Мъдрец от км -0+059.93 до км -0+053

- Проектна скорост – 50 км/ч

- Проектен габарит – 2 x 3.25 м

С. Искрица от км 1+888 до км 3+200

- Проектна скорост – 40 км/ч

- Минимален радиус на хоризонтална крива – Крива 17 с радиус 62 м
- Проектен габарит – 2 x 4.00 м
- С. Медникарово от км 5+636 до км 7+350
- Проектна скорост – 40 км/ч
- Минимален радиус на хоризонтална крива – Крива 56 и Крива 58 с радиус 79 м
- Проектен габарит – 2 x 3.75 м и 2 x 4.00 м
- С. Обручище от км 11+740 до края
- Проектна скорост – 40 км/ч и 50 км/ч
- Мин. радиус на хоризонтална крива – Крива 106 и Крива 107 с радиус 54 м
- Проектен габарит – 2 x 3.25 м, 2 x 4.00 м и 2 x 4.50 м

Съществуващите и проектните габарити на всеки профил от пътя са представени в таблица „Отклонения между проектирано и заснето трасе“.

Проектното решение предвижда габаритът на пътното платно в по – голямата си част да запази съществуващия си габарит. Няма габарит на пътя под 6.50 м.

3.1.4 Настилки

Конструкция на пътната настилка на участъците при Локален ремонт ТИП I – пълна реконструкция:

За възстановяване на пътната конструкция в участъците с нарушена настилка и такава с изчерпана носимоспособност, както и в участъците, където нивелетните разлики са отрицателни и няма достатъчно съществуваща трошенокаменна настилка се предвижда пълна реконструкция на пътната настилка.

В тези случаи пътната конструкция следва да бъде изградена от следните пластове:

- плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн.А) с полимермодифициран битум Пм Б 45- 80/65, с фракции с показател на ускорено полиране равно или по-голямо от 50 – 4 см
- непътен асфалтобетон АС 16 (биндер) с полимермодифициран битум – 6 см
- асфалтова смес за основен пласт (АС 31,5 осн.Ао) – 8 см
- пътна основа от трошен камък с непрекъсната зърнометрия (0 - 63mm) – 52 см

Участъците с необходимост от изграждане на пътна конструкция без Зона А са:

4+886.16	4+976.03	ляво и дясно
5+200.00	5+326.04	ляво и дясно
7+300.00	7+411.45	ляво и дясно
7+900.00	8+180.00	ляво и дясно
9+759.56	9+860.00	ляво и дясно

От извършеното подробно инженерно-геоложко проучване е установено наличието на почви от тип А-7-6 (глинести почви) под съществуващите пластове трошен камък и асфалтобетон. В участъците при които е предвидено извършване на реконструкция и е невъзможно да се осигури модул на земната основа $E_0=30$ МРа се предвижда да бъде изградена Зона А от подходящ материал.

В тези случаи пътната конструкция следва да бъде изградена от следните пластове:

- плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн.А) с полимермодифициран битум Пм Б 45- 80/65, с фракции с показател на ускорено полиране равно или по-голямо от 50 – 4 см
- непътен асфалтобетон АС 16 (биндер) с полимермодифициран битум – 6 см
- асфалтова смес за основен пласт (АС 31,5 осн.Ао) – 8 см

- пътна основа от трошен камък с непрекъснатата зърнометрия (0 - 63mm) – 52 см
- зона А с материал от група А-2 – 50 см

Участъците с необходимост от изграждане на пътна конструкция със Зона А са:

6+127.72	6+168.65	ляво и дясно
6+229.13	6+278.92	ляво и дясно
6+389.08	6+465.67	ляво и дясно
8+180.00	8+234.88	ляво и дясно
8+302.03	8+322.03	ляво и дясно
8+867.87	8+920.00	ляво и дясно
11+536.29	11+860.00	ляво и дясно
13+120.00	13+200.00	ляво и дясно
15+025.36	15+128.74	дясно

Конструкция на пътната настилка на участъци при Локален ремонт ТИП 2.

За възстановяване на пътната конструкция в участъците с нарушена настилка и такава с нивелетни разлики по-големи от 20 см се предвижда частична подмяна на конструктивните пластове на пътната настилка.

В тези случаи пътната конструкция следва да бъде изградена от следните пластове:

- плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн.А) с полимермодифициран битум Пм Б 45- 80/65, с фракции с показател на ускорено полиране равно или по-голямо от 50 – 4 см
- непътен асфалтобетон АС 16 (биндер) с полимермодифициран битум – 6 см
- асфалтова смес за основен пласт (АС 31,5 осн.Ао) – min 8 см
- пътна основа от трошен камък с непрекъснатата зърнометрия (0 - 63mm) – 15 см
- съществуваща пътна основа от трошен камък – min 37 см

Участъците с необходимост от изграждане на Локален ремонт ТИП 2 са:

0+717.30	0+896.57	ляво и дясно
1+116.48	1+196.24	ляво и дясно
1+196.24	1+276.40	ляво
2+454.20	2+475.50	дясно
3+196.57	3+306.72	дясно
3+718.49	3+738.51	ляво
3+909.16	4+089.08	ляво и дясно
5+326.04	5+620.00	ляво и дясно
6+582.77	6+602.49	ляво и дясно
6+640.00	6+700.00	ляво и дясно
6+840.00	7+020.00	ляво и дясно
7+431.09	7+560.00	ляво и дясно
8+798.41	8+867.87	ляво и дясно
9+157.79	9+207.57	ляво и дясно
9+400.00	9+471.76	ляво и дясно
9+640.00	9+759.56	ляво и дясно
10+420.00	10+620.00	ляво и дясно

11+360.00	11+536.29	ляво и дясно
12+227.01	12+287.51	ляво и дясно
14+235.70	14+324.77	ляво и дясно
14+540.00	14+584.79	ляво и дясно
14+855.01	14+940.00	ляво и дясно
15+414.72	15+515.16	ляво и дясно

Основа за изготвянето на проектните решения за локални ремонти по пътната настилка са вследствие на нивелетното решение с нивелетни разлики по – големи от 20см и достатъчно дебелина на съществуващата трошенокаменна настилка, която да удовлетвори, приложения детайл за Локален ремонт ТИП 2, в настоящия проект.

При Локален ремонт ТИП 2 се предвижда полагането на оразмерената пътна конструкция, за ЛР ТИП 1. Прилага се ЛР ТИП 2 в случаите, когато съществуващата и новоположената трошенокаменна настилка е с дебелина мин 52 см:

- Разваляне на съществуващите асфалтобетонни пластове до ниво съществуваща трошено-каменна основа;
- Полагане и уплътняване на пласт от несортиран трошен камък за основа, с дебелина 15см до кота нивелета минус 20 см;
- Полагане на основен пласт тип Ао с дебелина мин 8 см;
- Полагане на асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 (биндер) с полимермодифициран битум с дебелина 6 см;
- Полагане на износващ пласт – плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн. А) с полимермодифициран битум Пм Б 45- 80/65, с фракции с показател на ускорено полиране равно или по-голямо от 50 с дебелина 4 см.

Ремонт на пътното тяло

Предвижда се ремонт на насипното тяло, който обхваща зона А, зона Б и зона В.

В тези случаи пътната конструкция и пътното тяло следва да бъдат изградени от следните пластове:

- плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн.А) с полимермодифициран битум Пм Б 45- 80/65, с фракции с показател на ускорено полиране равно или по-голямо от 50 – 4 см
- непътен асфалтобетон АС 16 (биндер) с полимермодифициран битум – 6 см
- асфалтова смес за основен пласт (АС 31,5 осн.Ао) – 8 см
- пътна основа от трошен камък с непрекъснатата зърнометрия (0 - 63mm) – 52 см
- зона А с материал от група А-2 – 50 см
- зона Б: насипното тяло трябва да се изгражда от подходящ насипен материал от групите А-3, А-4, след извършване на подходяща стабилизация – механична с баластра и трошен камък. – частта от насипа от 0.50 до 4.00 м
- зона В: насипното тяло трябва да се изгражда от подходящ насипен материал от групите А-4, А-5, след извършване на подходяща стабилизация – механична с карьерни отпадъчни материали, баластра и трошен камък. – частта от насипа от 4.00 до 10.00 м.

Участъците с необходимост от ремонт на пътното тяло са:

8+216.68	8+234.88	ляво и дясно
8+302.03	8+320.24	ляво и дясно
14+584.79	14+716.56	ляво и дясно
14+771.76	14+855.01	ляво и дясно

Механичната стабилизация представлява процес на добавяне към почвите на други почви и материали с цел получаване на оптимален зърнометричен състав и подобряване на физикомеханичните показатели на общата смес.

При извършване на механична стабилизация е необходимо за всеки конкретен случай да се провеждат лабораторни изпитвания за определяне на оптималното количество на стабилизиращия материал.

Стабилизацията трябва да се извършва по рецептура, представена от Изпълнителя.

Изпълнението на механична стабилизация трябва да се извършва по технология, която осигурява доброто смесване на почвата и стабилизиращия материал до получаване на хомогенна смес.

Преди да започне изграждането на пластовете от стабилизирана почва, Изпълнителят трябва да изпълни опитен участък по избраната рецептура, където да се провери пригодността на наличната техника и да се уточни начина на работа.

Пълната широчина на насипа трябва да се уплътни не по-малко от 93% от максималната обемна плътност на скелета, получена по модифициран Проктор съгласно БДС 17146 (БДС EN 13286-2) на дълбочина, не помалка от 0,25 m.

Там, където новия насип се свързва със съществуващ такъв, от двете страни на съоръжението, в надлъжно направление, се изпълнява с хоризонтални стъпала, а новият насип трябва да се положи в последователни пластове до нивото на стария насип и да се уплътнява, както е посочено в ТС 2014.

3.1.5 Големи съоръжения

- **Мост при км 2+490;**

С оглед гарантиране на изискванията за носимоспособност, устойчивост, дълготрайност и функционална пригодност за заварени съоръжения се правят следните препоръки:

- Проектното предложение от Част „Пътна“ определя ситуационното съоръжението да се привърже към съществуващото положение. Надлъжният наклон ще падащ към страна „Гълъбово“. Габаритът се преоформя както следва, платно за движение от 8,00 m, тротоар с широчина 1,90 m и борд 0,70 m. По съоръжението ще бъде изпълнена настилка с двустранен напречен наклон.

- Демонтаж на съществуващи пешеходни парапети;

- Разваляне на съществуващите неконструктивни пластове до горен пътна плоча;

- Разваляне на съществуващите архитектурни елементи по дясната страна на устоите;

- Изпълнение на усилващ пласт / надливка с минимална дебелина от 8 cm, който да е подходящо армиран и закотвен за пътната плоча. Той служи и за постигане на равна повърхност за полагане на новата хидроизолация и оформяне проектния напречен наклон на настилка. Този усилващ пласт ще минава и зад връхната конструкция.

- За постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е възприето решение с изпълнение на преходен участък с дължина от 2,00 m, при който пластовете от пътната конструкция се заменят с бетонов клин и над него се полагат асфалтобетоновите пластове от настилка. В другото направление клинът следва да се подбира между крилата на устоите.

- Предвид проблема с нарушените бетонни покрития, открита и корозирала на малко места армировка, вследствие на липсата на адекватно отвеждане на водата при зони с наличие

на обливане се предлагат възстановяване на бетонното покритие и целостта на повърхностите на елементите, включващо следните дейности:

- Отстраняване на компрометиран бетон и почистване на армировката от корозия чрез локално разкъртване на повърхностни слесове, водно бластиране или пясъкоструене;
- Инжектиране на пукнатини и каверни, съгласно БДС EN1504-5;
- Почистената открита армировка до премахване на продуктите от корозия и третиране с антикорозионно покритие, съгласно БДС EN1504-7;
- Нанасяне на гарантиращо адхезионните качества покритие - адхезив за връзката между армировка-бетон;
- Възстановяване на бетонно сечение с продукти съгласно БДС EN1504-3 или торкрет бетон, съгласно БДС EN14487.
- Обработка на всички открити бетонни повърхности с покритие (С), съгласно БДС EN1504-2 за Принципи 1, 2 и 8 – за антикарбонизационна защита. В това число и обработка на тротоарните блокове с покритие за устойчивост на размразяващи соли.

- Изпълнение на анкери за връзка между стар и нов бетон и третиране на контактната повърхност с адхезив „стар-нов бетон“;

- Изграждане на нов стоманобетонен тротоарен блок, по лявата част на съоръжението от бетон C35/45, W0.8, F150 при върхна конструкция и крила, с вградени тръби за комуникации, корнизни елементи от полимербетон и монтаж на пешеходен парапет, съгласно БДС EN 1317;

- По дясната страна се изпълнява стоманобетонен борд от бетон C35/45, W0.8, F150 при върхна конструкция с корнизни елементи от полимербетон и монтаж на пешеходен парапет, съгласно БДС EN 1317;

- Ремонт на зоните при демонтираните отводнителни. В проектното предложение не се предвижда изпълнение на нови. Мостът е с падащ наклон и не попада в най-ниска точка, което в комбинация с реализирането на ремонтните дейности ще гарантира безпроблемното оттичане на водите от пътното му платно.

- Полагане на нова хидроизолация;

- Полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10cm;

- Изрязване на фути в асфалта на посочените места и запълването им с битумна или полимер битумна паста;

- Отводняването на пътното платно ще е повърхностно и ще се извършва посредством надлъжния и напречния наклон.

- Изпълнение на отводнителни улеи тип „Италиански“ преди и след съоръжението.

Ремонтните работи могат да се изпълняват без отбиване на движението по обхождащ път и на половин платно. По време на ремонта, при констатиране наличие на комуникации в обхвата на съоръжението, е необходимо да се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняването им

• Мост над дере при км 7+415

С оглед гарантиране на изискванията за носимоспособност, устойчивост, дълготрайност и функционална пригодност за заварени съоръжения се правят следните препоръки:

- Проектното предложение от Част „Пътна“ определя ситуационното съоръжението да бъде в права. Габаритът се преоформя както следва, платно за движение от 7,00 m и два

тротоара по 1,10 m. По съоръжението ще бъде изпълнена настилка с двустранен напречен наклон.

- Демонтаж на съществуващи пешеходни парапети;

- Разваляне на съществуващите неконструктивни пластове до горен ръб панелни елементи;

- Изграждане на армирана пътна плоча от бетон C30/37, анкерирана към съществуващите панелни елементи, за осигуряване на дълготрайно напречно разпределение на подвижните товари между тях. Тя служи и за постигане на равна повърхност за полагане на новата хидроизолация и оформяне проектния напречен наклон на настилката;

- За постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е взприето решение с връзана за връхната конструкция, преходна плоча. Връзката е оформена с армирана бетонна става, която е постигната посредством отслабване на сечението. Армировката е специфично конструирана с цел да гарантира необходимата надлъжна и напречна носимоспособност без това да води до наличие на огъвна такава в отслабеното сечение. Предвиди ремонтните мерки свързани с изграждането на нови преходни плочи при подходите на съоръжението, следва да се смята че в тези участъци ще се изпълнява реконструкция на пътната конструкция. Технологичната последователност на тези дейности включва достигане на еластичен модул на съществуващата земната основа от 30,00 МРа.

- Предвид проблема с нарушените бетонни покрития, открита и корозирала армировка, вследствие на липсата на адекватно отвеждане на водата при зони с наличие на обливане се предлагат възстановяване на бетонното покритие и целостта на повърхностите на елементите, включващо следните дейности:

➤ Отстраняване на компрометиран бетон и почистване на армировката от корозия чрез локално разкътрване на повърхностни слоеве, водно бластиране или пясъкоструене;

➤ Инжектиране на пукнатини и каверни, съгласно БДС EN1504-5;

➤ Почистената открита армировка до премахване на продуктите от корозия и третиране с антикорозионно покритие, съгласно БДС EN1504-7;

➤ Нанасяне на гарантиращо адхезионните качества покритие - адхезив за връзката между армировка-бетон;

➤ Възстановяване на бетонно сечение с продукти съгласно БДС EN1504-3 или торкрет бетон, съгласно БДС EN14487.

➤ Обработка на всички открити бетонни повърхности с покритие (С), съгласно БДС EN1504-2 за Принципи 1, 2 и 8 – за антикарбонизационна защита. В това число и обработка на тротоарните блокове с покритие за устойчивост на размразяващи соли.

- Изпълнение на анкери за връзка между стар и нов бетон и третиране на контактната повърхност с адхезив "стар-нов бетон";

- Изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон C35/45, W0.8, F150 при връхна конструкция, с вградени тръби за комуникации, корнизни елементи от полимербетон и монтаж на комбинирана предпазна ограда с пешеходен парапет, съгласно БДС EN 1317;

- Полагане на нова хидроизолация;

- Полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10cm;

- Изрязване на фуги в асфалта на посочените места и запълването им с битумна или полимер битумна паста;

- Отводняването на пътното платно ще е повърхностно и ще се извършва посредством надлъжния и напречния наклон;

- Изпълнение на отводнителни улеи тип „Италиански“ преди и след съоръжението.

Ремонтните работи могат да се изпълняват без отбиване на движението по обхождащ път и на половин платно. По време на ремонта, при констатиране наличие на комуникации в обхвата на съоръжението, е необходимо да се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняването им

• **Мост над р. Соколица при км 8+320**

С оглед гарантиране на изискванията за носимоспособност, устойчивост, дълготрайност и функционална пригодност за заварени съоръжения се правят следните препоръки:

- Проектното предложение от Част „Пътна“ определя ситуационното съоръжението да бъде в права и с наклон падащ към страна „Гълъбово“. Габаритът се преоформя както следва, платно за движение от 7,00 m и два тротоара по 1,40 m. По съоръжението ще бъде изпълнена настилка с двустранен напречен наклон. Разлика в широчината на тротоарите, спрямо съществуващото положение, се дължи на проектното предложение тротоарния блок да завършва с корнизен елемент от полимербетон. Той ще покрива странично монолитната му част както при връхната конструкция, така и при тротоарните блокове.

- Разваляне на съществуващите неконструктивни пластове до горен ръб пътна плоча;

- Демонтаж на съществуващи пешеходни парапети, предпазни огради, мостови отводнителни и конструкции на преходни дилатационни фуги;

- Корекция на височината на крилата и гардбаласта при устоите. Заложената в тях армировка ще бъде запазена само при крилата, а останалата се изрязва. Тази армировка ще послужи за връзка между съществуващите крила и новия тротоарен блок.

- Усилване на всички колони при устои и стълбове посредством направата на стоманобетонен кожух, анкерирани за тях чрез стоманени дюбели. В тази дейност се включва и усилване на стоманобетонните чашковидни фундаменти с цел закотвяне на новата надлъжна армировка от усилените колони. При изпълнението на тези ремонтни дейности няма да се засегне съществуващата корекция на реката. При устоите изкопите ще са с голяма дълбочина, което изключва варианта за работа на половин платно, без това да доведе до сложни и скъпи укрепителни работи. Изкопните работи следва да се изпълняват при спазване на заложените в проекта наклони, височини и укрепващи берми.

- Изпълнение на сеизмични блокове при стълбове и устои. Предвид липсата на пространство за разполагането им върху ригелите на стълбовете, е възприето решение при което тялото на сеизмичния блок обхваща ригела по цялата му повърхнина. Тези мерки гарантират срезна повърхнина и възможност за изпълнение на дюбелите, нужни за предаване на сеизмичната сила на долното строене.

- Направа на обратен насип, на пластове, в зоните на обсадените устои, до достигане на плътност равна на 98% от максималната обемна плътност на скелета (БДС EN 13286-2);

- За възпрепятстване на ново изтичане на обратния насип в зоните при устоите е възприето решение с изпълнение на нова подпорна конструкция разположена между крилата и ригела на устоя. Предвижда се стените ѝ в надлъжно направление да бъдат свързани за новия тротоарен блок, върху който ще има монтирана комбинирана предпазна ограда с пешеходен парапет.

- Всички стоманобетонни елементи подлежащи на засипване се обмазват с хидроизолационен битум;

- За постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е възприето решение с вързана за връхната конструкция, преходна плоча. Връзката е оформена с армирана бетонна става, която е постигната посредством отслабване на сечението. Армировката е специфично конструирана с цел да гарантира необходимата надлъжна и напречна носимоспособност без това да води до наличие на огъвна такава в отслабеното сечение.

- Изпълнение на усилващ пласт/надливка с минимална дебелина от 8 cm, който да е подходящо армиран и закотвен за пътната плоча. Той служи и за постигане на равна повърхност за полагане на новата хидроизолация и оформяне проектния напречен наклон на настилната. Този усилващ пласт ще минава непрекъснато над дилатационните фуги при стълбовете и устоите, което изключва изпълнението на преходни конструкции за тях. Заедно с това в зоните на стълбовете ще бъдат изпълнени и свързващи плочи. По този начин връзката конструкция ще стане и температурно непрекъсната.

- Предвид проблема с нарушените бетонни покрития, открита и корозирала армировка, вследствие на липсата на адекватно отвеждане на водата при зони с наличие на обливане се предлагат възстановяване на бетонното покритие и целостта на повърхностите на елементите, включващо следните дейности:

➤ Отстраняване на компрометиран бетон и почистване на армировката от корозия чрез локално разкътрване на повърхностни слоеве, водно бластиране или пясъкоструене;

➤ Инжектиране на пукнатини и каверни, съгласно БДС EN1504-5;

➤ Почистената открита армировка до премахване на продуктите от корозия и третиране с антикорозионно покритие, съгласно БДС EN1504-7;

➤ Нанасяне на гарантиращо адхезионните качества покритие - адхезив за връзката между армировка-бетон;

➤ Възстановяване на бетонно сечение с продукти съгласно БДС EN1504-3 или торкрет бетон, съгласно БДС EN14487.

➤ Обработка на всички открити бетонни повърхности с покритие (С), съгласно БДС EN1504-2 за Принципи 1, 2 и 8 – за антикарбонизационна защита. В това число и обработка на тротоарните блокове с покритие за устойчивост на размразяващи соли.

- Изпълнение на анкери за връзка между стар и нов бетон и третиране на контактната повърхност с адхезив „стар-нов бетон“;

- Ремонт на зоните при демонтираните отводнителни. В проектното предложение се предвижда изпълнение на нови мостови отводнителни и колекторна система за тях. Събраната от колекторите вода следва да се отвежда посредством изпълнение на облицовани окопи.

- Изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон C35/45, W0.8, F150 при връхна конструкция и крила, с вградени тръби за комуникации и монтаж на комбинирана предпазна ограда с пешеходен парапет, съгласно БДС EN 1317;

- Полагане на нова хидроизолация;

- Полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10cm;

- Изрязване на фуги в асфалта на посочените места и запълването им с битумна или полимер битумна паста;

- Изпълнение на отводнителни улеи тип „Италиански“ преди и след съоръжението;

- Изпълнение на кабелни шахти в двата края на съоръжението.

Размерът и сложността на ремонтните работи налага те да се изпълняват с отбиване на движението по обхождащ път, предложението за който е дадено в част "Пътна". Изкопните работи при устоите следва да достигнат до нивата на фундиране, което само по себе си е свързано с голямо количество изкопни работи. По време на ремонта, при констатиране наличие на комуникации в тръбите от тротоарните блокове, е необходимо да се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняването им

• **Ж.П. надлез при км 14+740**

С оглед гарантиране на изискванията за носимоспособност, устойчивост, дълготрайност и функционална пригодност за заварени съоръжения се правят следните препоръки:

- Проектното предложение от Част „Пътна“ определя ситуационното съоръжение да бъде в права и в изпъкнала крива. Това е благоприятно по отношение на неговото отводняване. Габаритът се запазва както следва, платно за движение от 7,00 m и два тротоара по 1,55 m и 1,15 m. По съоръжението ще бъде изпълнена настилка с двустранен напречен наклон. Разлика в широчината на тротоарите, спрямо съществуващото положение, се дължи на проектното предложение тротоарния блок да завършва с корнизен елемент от полимербетон. Той ще покрива странично монолитната му част както при връхната конструкция, така и при тротоарните блокове.

- Разваляне на съществуващите неконструктивни пластове до горен ръб пътна плоча;

- Демонтаж на съществуващи пешеходни парапети, предпазни огради, мостови отводнители и конструкции на преходни дилатационни фуги;

- Корекция на височината на крилата и гардбаласта при устоите. Заложена в тях армировка ще бъде запазена само при крилата, а останалата се изрязва. Тази армировка ще послужи за връзка между съществуващите крила и новия тротоарен блок.

- Усилване на всички колони при устои и стълбове посредством направата на стоманобетонен кожух, анкериран за тях чрез стоманени дюбели. В тази дейност се включва и усилване на стоманобетонните чашковидни фундаменти с цел закотвяне на новата надлъжна армировка от усилените колони. При изпълнението на тези ремонтни дейности трябва да се държи сметка за изкопните работи в близост до съществуващата, закрыта гумено-транспортна лента.

- Изпълнение на сеизмични блокове при стълбове и устои.

- Направа на обратен насип, на пластове, в зоните на обсишните устои, до достигане на плътност равна на 98% от максималната обемна плътност на скелета (БДС EN 13286-2);

- За възпрепятстване на ново изтичане на обратния насип в зоните при устоите е възприето решение с изпълнение на нова подпорна конструкция разположена между крилата и ригела на устоя. Предвижда се стените ѝ в надлъжно направление да бъдат свързани за новия тротоарен блок, върху който ще има монтирана комбинирана предпазна ограда с пешеходен парапет.

- Всички стоманобетонни елементи подлежащи на засипване се обмазват с хидроизолационен битум;

- За постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е възприето решение с връзка за връхната конструкция, преходна плоча. Връзката е оформена с армирана бетонна става, която е постигната посредством отслабване на сечението. Армировката е специфично конструирана с цел да гарантира необходимата надлъжна и напречна носимоспособност без това да води до наличие на огъвна такава в отслабеното сечение.

- Изпълнение на усилващ пласт / надливка с минимална дебелина от 8 см, който да е подходящо армиран и закотвен за пътната плоча. Той служи и за постигане на равна повърхност за полагане на новата хидроизолация и оформяне проектния напречен наклон на настилката. Този усилващ пласт ще минава непрекъснато над дилатационните фуги при стълбовете и устоите, което изключва изпълнението на преходни конструкции за тях. Заедно с това в зоните на стълбовете ще бъдат изпълнени и свързващи плочи. По този начин връхната конструкция ще стане и температурно непрекъсната.

- Предвид проблема с нарушените бетонни покрития, открита и корозирала армировка, вследствие на липсата на адекватно отвеждане на водата при зони с наличие на обливане се предлагат възстановяване на бетонното покритие и целостта на повърхностите на елементите, включващо следните дейности:

- Отстраняване на компрометиран бетон и почистване на армировката от корозия чрез локално разкъртване на повърхностни слоеве, водно бластиране или пясъкоструене;
- Инжектиране на пукнатини и каверни, съгласно БДС EN1504-5;
- Почистената открита армировка до премахване на продуктите от корозия и третиране с антикорозионно покритие, съгласно БДС EN1504-7;
- Нанасяне на гарантиращо адхезионните качества покритие - адхезив за връзката между армировка-бетон;
- Възстановяване на бетонно сечение с продукти съгласно БДС EN1504-3 или торкрет бетон, съгласно БДС EN14487.
- Обработка на всички открити бетонни повърхности с покритие (С), съгласно БДС EN1504-2 за Принципи 1, 2 и 8 – за антикарбонизационна защита. В това число и обработка на тротоарните блокове с покритие за устойчивост на размразяващи соли.

- Изпълнение на анкери за връзка между стар и нов бетон и третиране на контактната повърхност с адхезив „стар-нов бетон“;

- Ремонт на зоните при демонтираните отводнителни. В проектното предложение не се предвижда изпълнение на нови. Надлезът е в изпъкнала вертикална крива, което в комбинация с реализирането на ремонтните дейности ще гарантира безпроблемното оттичане на водите от пътното му платно.

- Изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон C35/45, W0.8, F150 при връхна конструкция и крила, с вградени тръби за комуникации и монтаж на комбинирана предпазна ограда с пешеходен парапет, съгласно БДС EN 1317;

- Полагане на нова хидроизолация;

- Полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10cm;

- Изрязване на фуги в асфалта на посочените места и запълването им с битумна или полимер битумна паста;

- Отводняването на пътното платно ще е повърхностно и ще се извършва посредством надлъжния и напречния наклон.

- Изпълнение на отводнителни улеи тип „Италиански“ преди и след съоръжението;

- Изпълнение на кабелни шахти в двата края на съоръжението.

По време на строителните работи е необходимо да се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняване на нормалната експлоатация и цялост на преминаваща в средния отвор на съоръжението гумено-транспортна лента.

Размерът и сложността на ремонтните работи налага те да се изпълняват с отбиване на движението по обхождащ път. Изкопните работи при устоите следва да достигнат до нивата на фундиране, което само по себе си е свързано с голямо количество изкопни работи. Част от тези мероприятия са заложени и в дейностите свързани с възстановяването на пътния насип и конструкция при подхода страна „с. Мъдрец“. По време на ремонта, при констатиране наличие на комуникации в тръбите от тротоарните блокове, е необходимо да се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняването им.

3.1.6 Кръстовища

Кръстовищата се предвиждат да бъдат разработени спрямо нормативната уредба, което налага промяна на геометрията на част от тях.

При извършване на оглед на обекта и пътните кръстовища в неговия обхват с представители на ОПУ Стара Загора и Община Гълъбово се взе решение, с цел повишаване на пропускливостта на пътния поток и безопасността на движение, при всички кръстовища, при които е теренно възможно и не се напуска транспортната територия на пътя, да се изгради допълнителна лента за ляво завиване от главното към второстепенното направление.

Кръстовище при км 0+000 – триклонно

- Геометрично решение – предвижда се променя геометричното решение, като оста на републикански път III-5504 – второстепенно направление, се изменя така, че да се запази пресичането между осите на главното и второстепенното направление под 101 gon. Осигуряват се всички направления, от съществуващото положение, като за разделяне на потоците се оформят триъгълен и капковиден остров, съгласно НПП. С цел повишаване на безопасността на движение в обхвата на кръстовището, съгласно Наредба №РД-02-20-2 за проектиране на пътища от 2018 г., се обособява лента за ляво завиване от главното направление към второстепенното с посока с. Главан.

- Изследване на полето за видимост: необходимо е полето за видимост да бъде свободно от препятствия, с цел безконфликтното преминаване на водачите от спряло положение към главното направление.

Кръстовище при км 4+880 за „Кнауф България“ ЕООД – триклонно

- Геометрично решение – оста на второстепенното направление се запазва спрямо оста на главното направление. Поради по-малкия габарит на второстепенното направление, както и малките по размери съществуващи капковиден и триъгълни острови, се налага да се преоформи кръстовището. Обособява се лента за ляво завиване от път III-5504, като за целта се уширява съществуващия му габарит в ляво от оста, а десния ръб се запазва. Изграждат се нови капковиден и триъгълен острови, обканти с бетонови бордюри 18/35/50. Запазва се предимството на главното направление – път III-5504.

В обхвата на кръстовището е разположен пътен надлез, като за трасето в този участък е предвидено извършване на рехабилитация, предвид което не се налага ограничаване на височинния габарит на преминаващите МПС. Предвидено е полагане на нови бетонови бордюри 18/35/50 и оформяне на банкет с ширина 1 м.

Кръстовище при км 8+030 за ТЕЦ КОНТУРГЛОБАЛ МАРИЦА ИЗТОК 3 – триклонно

- Геометрично решение – оста на второстепенното направление се запазва спрямо оста на главното направление. Поради невъзможност от безопасно преминаване на МПС към

всички посоки на движението и с цел изграждане на кръстовище отговарящо на НПП, се налага да се преоформи кръстовището. Премахва се големия триъгълен остров, а на негово място се изграждат нови капковиден и триъгълен острови, обканти с бетонови бордюри 18/35/50. Обособява се лента за ляво завиване от път III-5504, като за целта се уширява съществуващия му габарит в ляво от оста, а десния ръб се запазва. Запазва се предимството на главното направление – път III-5504.

Кръстовище при км 15+604, край на участъка при пресичане с републикански път III-554 /Нова Загора – Раднево – Харманли/ – триклонно

• Геометрично решение – Запазва се вида на съществуващото геометрично решение, както и организацията на движение на кръстовището. С цел повишаване на безопасността на движение в обхвата на кръстовището, съгласно Наредба №РД-02-20-2 за проектиране на пътища от 2018 г., се подобряват геометричните параметри на главното и второстепенното направление – радиуси на криви, а съществуващите триъгълен и капковиден остров се реконструират, така, че да са осигурени необходимите ширини на настилката между тях. За канализиране на движението се обособява допълнителна лента за ляво завиване по главното направление в направлението с. Обручище. Радиусът за ляво завиване от главното направление е $R=22\text{ m}$, радиусът за дясно завиване от второстепенно направление е $R=15\text{ m}$.

За съществуващите аварийни площадки, джобове и уширения се предвижда преасфалтиране.

За съществуващите асфалтови пресичания в открит път ще се предвиди преасфалтиране.

При населените места се предвижда частична подмяна на съществуващите бордюри и подмяната им с нови.

3.1.7 Организационно технически мероприятия за подобряване на безопасността на движението

Ограничителни системи за пътища

Проектът за ограничителни системи за пътища е изготвен въз основа на „Технически правила за приложение на ОСП по републиканската пътна мрежа – 2010г.

Съществуващите предпазни огради са типове СПО86 и са в незадоволително състояние. СПО86 също така не отговарят на изискванията в „Технически правила за приложение на ОСП по републиканската пътна мрежа – 2010г“ и БДС EN 1317. В настоящия проект се предвижда изцяло подмяната на съществуващите предпазни огради с нови ограничителни системи със съответния клас и степен на задържане, както и допълването с нови, там където е необходимо.

При изготвянето на проекта са взети предвид следните фактори:

Класът на пътя - Пътят е част от третокласната пътна мрежа - път III-5504 „Мъдрец – Искрица – Медникарово – п.к. Обручище - (Раднево- Гълъбово)“, участък от км 0+000 до км 15+700.

Допустима скорост – съгласно Закона за движението по пътищата – 90км/час за леки автомобили в открит път и 50км/час в населените места. Съгласно изготвения проект за ОД за някои участъци е въведено ограничение от 40 км/час, 60км/час и 80км/ч, което е в зависимост от конкретните ситуационни и нивелетни особености.

Опасност от IV степен – откоси в насип с височина $> 3\text{m}$ и стръмни терени след петата на насипа;

Опасност от IV степен – пресичащи се реки и потоци (малки съоръжения) и допълването на ОСП при недостиг на тествана дължина към тях;

Опасност от IV степен - пресичащи се реки и потоци (големи съоръжения), при недостиг на напречен габарит на тротоарната конзола;

Подмяна на съществуваща ограничителна система с нова ОСП;

Облицовани окопи;

Остри завой с опасност от изхвърчане от пътя;

За начало на ОСП е предвиден елемент с дължина 12м;

За край на ОСП е предвиден елемент с дължина 4м;

Преходен елемент Н1 за връзка между ОСП N2W4 и H2W4.

Във връзка с гореизложеното са определени видовете и дължините на ОСП.

Ограничителна система за пътна част.

Съгласно фиг. 7 от „Технически правила за приложение на ОСП по републиканската пътна мрежа – 2010г.“ минимална степен на задържане е N2 при ограничителни системи за пътна част.

Зоната на действие на ограничителни системи за пътна част е:

Зоната на действие W4 е при външната дъга на остри криви, комбинация от последователни криви и надлъжни наклони по – големи от 2%, както и при прави участъци, плавни криви и надлъжни наклони до 2% и в случаите с голяма дължина, с цел еднаквост.

При плочестите водостоци, с отвор над 1 м, които следват да бъдат обезопасени, е необходимо да се съобрази разположението на стълбчетата на оградата.

Ограничителна система за съоръжения.

В обхвата на обекта са разположени няколко плочести водостока с по-голям отвор от 4 м, като за тези места се предвижда монтиране на комбинирана ограничителна система с парапет със степен на задържане H1 и зона на действие W4.

В обхвата на обекта са разположени четири големи съоръжения.

Голямото съоръжение при км 2+490 се намира в населено място (с. Искрица) и не се предвижда монтирането на ОСП. Предвижда се монтаж на пешеходен парапет с височина H=110см.

Голямото съоръжение при км 7+415 се намира в открит път и се предвижда монтирането на комбинирана ОСП H1W4. Предвижда се монтиране на преходни елементи за връзка с ОСП за пътна част.

Голямото съоръжение при км 8+265 се намира в открит път и се предвижда монтирането на комбинирана ОСП H2W4. Предвижда се монтиране на шини за дилатационни фуги, разположени при фугите за дилатация.

Голямото съоръжение при км 14+745 се намира в открит път и се предвижда монтирането на комбинирана ОСП H2W4. Предвижда се монтиране на шини за дилатационни фуги, разположени при фугите за дилатация.

Предвижда се изпълнението на нова хоризонтална пътна маркировка.

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:

3.2.1 Мрежи

• „Българска телекомуникационна компания“ ЕАД – с писмо изх. № 12-00-147/24.10.2022 г. е представена информация за наличната подземна електронна съобщителна

мрежа и физическа инфраструктура – оптичен кабел в HDPE тръба, разположена в изкоп, в участъка от км 8+040 до края на обекта. По изходни данни местоположението му е или в банкета или извън пътя при открит път, а в населените места е в тротоара. Преди започване на СМР по обекта ще бъде направен контакт с представител на БТК ЕАД, за да може да се трасира точното местоположение на оптичния кабел. При необходимост оптичния кабел ще бъде укрепен с бетонов кожух по детайл.

- „А1 България“ ЕАД – писмо изх. № 00859/12.10.2022 г. – няма подземна тръбна мрежа с действащи оптични кабели, с цитираното писмо дружеството съгласува техническия проект за извършване на основен ремонт на път III-5504 „Мъдрец-Искрица-Медникарово-Обручище“ в участъка от км 0+000 до км 15+700;

- Община Гълъбово – писмо изх. №53-00-251/04.10.2022 г. – няма съоръжения, собственост на общината, които да са разположени в сервитута или пресичащи пътното трасе;

- Електроразпределение Юг ЕАД гр. Пловдив – писмо изх. № 58393/06.10.2022 г. – в обхвата на обекта не са разположени подземни съоръжения, собственост на дружеството, но трасето се пресича на много места от въздушни линии за ниско или средно напрежение. Разработена е допълнителна част Електро с изчисления за провесите.

- „Напоителни системи“ ЕАД – с писмо изх. №4948/06.10.2022 г. представят информация, че няма хидротехнически съоръжения, разположени в сервитута или пресичащи пътното трасе, предмет на техническия проект;

- Министерство на електронното управление, Изпълнителна агенция „Инфраструктура на електронното управление“ – с писмо рег. № ИА ИЕУ-1203/29.09.2022 г. информират, че в обхвата на обекта не съществуват трасето на подземни и надземни електронни съобщителни кабелни линии и технически съоръжения, които да бъдат засегнати при изпълнение на строително-монтажните работи;

- „Електроенергиен Системен Оператор“ ЕАД – с писмо изх. № ЦУ-ЕСО-9843#1/17.11.2022 г. е представена информация за съоръженията на дружеството, разположени в обхвата на обекта. Разработена е допълнителна част Електро с изчисления за провесите.

- Обслужвани от УМЕР Стара Загора: на ВЛ „Доброселец“ 110 kV; ВЛ „Сан Стефано“ 400 kV; ВЛ „Дан Колков“ 400 kV; ВЛ „Мъдрец“ 400 kV; ВЛ „Овчарица“ 220 kV; ВЛ „Хеброс“ 400 kV; ВЛ „Медникарово“ 220 kV; ВЛ „Розовец“ 400 kV; ВЛ „Успех“ 110 kV; ВЛ „Прогрес“ 110 kV; ВЛ „Единство“ 110 kV; ВЛ „Мир“ 110 kV;

- Обслужвани от УМЕР Хасково: ВЛ „Сакар“ 400 kV; ВЛ „Одрин“ 400 kV; ВЛ „Константиново“ 220 kV.

- Министерство на отбраната - Главна дирекция „Инфраструктура на отбраната“ – писмо рег. № 11-00-340/14.10.2022 г. – не се засягат подземни имоти и специализирани подземни комуникации;

- Министерство на вътрешните работи – писмо рег. № 812100-19075/03.11.2022 г. – в обхвата на трасето не попадат обекти на съществуващата инженерна инфраструктура и недвижими имоти, публична държавна собственост, предоставени за управление на министерството;

- „Кнауф България“ ЕООД – представени са изходни данни от дружеството. На км 4+852 има подземен кабел 110 kv, положен чрез хоризонтален сондаж. Не се предвиждат дейности по-големи от 70 см. Няма да бъде засегнат кабела.

- На км 4+948 има водопровод положен чрез хоризонтален сондаж. Не се предвиждат дейности по-големи от 70 см. Няма да бъде засегнат водопровода.

• „ТОПЛОФИКАЦИЯ“ – БРИКЕЛ ЕАД – с писмо изх. №1295/20.10.2022 г. уведомяват, че в няма разположени съоръжения, собственост на дружеството;

• ЕЙ И ВС-ЗС "Марица Изток I" ООД – писмо изх. № MG-XYZ-1168/06.10.2022 г.:

• При км 14+700, трасето на пътя преминава над тръбен лентов транспортъор посредством стоманобетонен мост.

• ВиК ВООД Стара Загора – писмо изх. № ТО-СС-726/18.10.2022 г. – налична е съществуваща водопроводна мрежа, както в урбанизираните територии, през които преминава републиканския път, така и извън населените места:

Множеството съществуващи водопроводи, в населените места, са етеритови с различни диаметри, вариращи от 60 до 150 мм; Водопроводите са стари и трябва да се предвидят за реконструкция(при възможност) преди започване на СМР по обекта с цел да не бъде компрометиран ремонта и неговият гаранционен срок.

При приблизително км 8+010 трасето на републиканския път се пресича от стоманен водопровод с непредставена големина; Не се предвиждат дейности на по – голяма дълбочина от 70 см под съществуващия път и няма да бъде засегнат.

При приблизително км 11+660 трасето на републиканския път се пресича от стоманен 426.0 водопровод; Не се предвиждат дейности на по – голяма дълбочина от 70 см под съществуващия път и няма да бъде засегнат.

При приблизително км 14+740 трасето на републиканския път се пресича от 90.0 ПЕВП водопровод. Водопровода е под мостовото пространство и няма да бъде засегнат.

За всички представени съоръжения, собственост на ВиК ВООД Стара Загора, не е посочена дълбочината, над пътната конструкция, на която са положени.

• Мини Марица-изток ЕАД – писмо изх. №ОИ-01-451/21.10.2022 г. – при км 4+960 трасето на републиканския път се пресича от телефонен кабел, собственост на дружеството. Кабелът е положен на дълбочина по-голяма от 120 см. Не се предвиждат дейности на по – голяма дълбочина от 70 см под съществуващия път и няма да бъде засегнат. Път III-5504 пресича и водопровод на км 7+915, който минава под пътя в сондаж с обсадна тръба с дължина L= 16m, с ориентирувчяна дълбочина 1,2 метра. Спрямо предоставената на това място се предвижда реконструкция на пътя, която е с дълбочина 70 см, което няма да засегне водопровода. Мини Марица-изток ЕАД притежават и част от Електропроводите пресичащи трасето.

• ТЕЦ КОНТУРГЛОБАЛ МАРИЦА ИЗТОК 3 – писмо изх. № 248/06.10.2022 г.:

Стоманен водопровод DN 377, разположен в участъка от км 3+700 до км 3+800 – вляво, открит и видим и при км 3+840 пресича трасето на пътя; Не се предвиждат дейности на по – голяма от 70 см. Няма да бъде засегнат Водопровода.

Стоманен тръбопровод DN 800 „Водопровод Избистрени води“ – пресича пътя в участъка между км 4+400 и км 4+500 – гравитачен, подземен и невидим; Не се предвиждат дейности на по – голяма от 30 см. Няма да бъде засегнат Водопровода.

Стъклопластов тръбопровод DN 1200 „Водопровод Избистрени води“ – пресича пътя в участъка между км 4+500 и км 4+600 – гравитачен, подземен и невидим; Не се предвиждат дейности на по – голяма от 30 см. Няма да бъде засегнат Водопровода.

Стоманени тръбопроводи DN 600 – 5 бр. и стъклопластови тръбопроводи DN 600 – 2 бр. пресичат трасето чрез водосток при км 4+700 – открити и видими; Предвижда се рехабилитация на съоръжението, която няма да засегне съществуващите тръбопроводи.

Водопровод „Питейна вода“ разположен в участък от км 7+700 до км 7+800 – напорен, подземен, захранващ ТЕЦ „Контур Глобал Марица Изток 3“; Не се предвиждат дейности на по – голяма от 70 см. Не е нанесен на чертеж, поради липса на информация. Няма да бъде засегнат Водопровода.

Тръбопровод „Добавъчни води“ DN 820 – 2 бр. пресичащи трасето при км 15+500 – напорен, подземен, невидим. Не се предвиждат дейности на по – голяма от 70 см. Няма да бъде засегнат Водопровода.

При изпълнение на СМР -та по обекта ще бъде уведомен представител на ТЕЦ КОНТУРГЛОБАЛ МАРИЦА ИЗТОК 3 и ще се изпълняват дейности с повишено внимание, за да не се засегнат инженерните мрежи собственост на централата.

• ЕНЕРГОРЕМОНТ – ГЪЛЪБОВО АД – с писмо изх. № ОПУП-22-107/03.10.2022 г. – няма съоръжения, разположени в сервитута или пресичащи пътното трасе.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности.

3.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда използване на взрив.

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:

Изготвен е проект за изменение на кадастралната карта и кадастралните регистри на поземлените имоти, попадащи в обхвата на път III-5504 „Мъдрец –Искрица – Медникарово – п.к. Обручище - (Раднево-Гълъбово)“, участък от км 0+000 до км 15+700 за отстраняване на явна фактическа грешка.

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 Стара Загора и попада в землищата на с. Мъдрец (ЕКАТТЕ:49535), с. Медникарово (ЕКАТТЕ:47603) и с. Обручище (ЕКАТТЕ:53134), общ. Гълъбово (ЕКАТТЕ: 18280)

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение засяга частично следната защитена зона:

- BG 0000440 – Река Соколица – Защитена зона по директивата за местообитанията.

Не се засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

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 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:

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 водоземане 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.

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. Не се предвижда отнемане на земни маси.

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: NOx – 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 Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните видове отпадъци:

- При извършване на ремонтните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 01 01 – Бетон; 17 01 07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*; 17 03 02 - Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 02 01 – Дървесина; 17 04 05 - Чугун и стомана; 17 09 04 - смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03; 17 06 05 - строителни материали, съдържащи азбест

- 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 извън пътна 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“.

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/водопълътна изгребна 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.

9.1 Отводнителни съоръжения

Отводняването на настилната се осъществява чрез напречния и надлъжния наклон на пътя.

Отводняването на пътното тяло се извършва чрез съществуващи земни отводнителни окопи, водостоци и италиански отводнителни улеи.

9.2 Малки съоръжения

Съществуващите водостоци са различни типове и различни отвори. Голяма част от тях са затлачени и трудно изпълняват предназначението си.

Налични са 23 бр. тръбни водостоци и 4 бр. плочести водостоци.

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 последиците 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, заложените в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнителя 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 пътен участък не представлява съоръжение или предприятие 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: Ситуация .dwg и pdf формат на електронен носител и хартиен.

С уважение,

Регина Мент

ЕС/2016/049

ИНЖ. ДЕСИ
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“