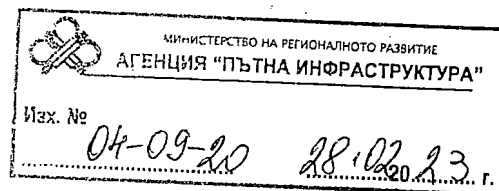




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО

Г-ЖА РОСИЦА КАРАМФИЛОВА
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
БУЛ. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22
1000 СОФИЯ



Относно: *Проектиране и извършване на строително-монтажни работи по укрепване и обезопасяване на свлачище в участъка от км 375+783 до км 366+080 по трасето на обект: автомагистрала „Струма“ лот 3.1*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАМФИЛОВА,

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:

„Проектиране и извършване на строително-монтажни работи по укрепване и обезопасяване на свлачище в участъка от км 375+783 до км 366+080 по трасето на обект: автомагистрала „Струма“ лот 3.1“

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 446
лице за контакти: инж. Гюлер Алиева - началник на отдел ОВОС и ОС.

2. Резюме на инвестиционното предложение:

За инвестиционно предложение „Строителство на АМ „Струма“ (Долна Диканя-Кулата)“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), чрез която е извършена и процедура по оценка на съвместимостта (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Natura 2000. Постановено е Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

За обект „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „Струма“ е постановено Решение № 5-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите с възложител НКСИП.

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“.

Лот 3.1 от АМ „Струма“ предвижда изграждане на нова автомагистрала с габарит А29, с две платна за движение с дължина от около 20 км.

Лот 3.1 тунел „Железница“ участък от км 366+000 до км 370+400, е разделен на три отделни подучастъка, както следва:

- Подучастък № 1 от км 366+000 до км 366+720, включително обслужващ тунелен път при северния портал на тунел „Железница“;
- Подучастък № 2 от км 366+720 до км 369+000, включително обслужващ тунелен път при южния портал на тунел „Железница“ и площадка за хеликоптери;
- Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400.

С писмо наш изх. № 04-09-90/ 13.06.2019 г. в МОСВ е представен технически проект за обект АМ Струма Лот 3.1 Тунел Железница, Подучастък № от км 366+000 до км 366+720.

В отговор с писмо с изх. № 04-09-96/ 04.07.2019 г. сме информирани, че техническият проект за Подучастък № 1 от км 366+000 до км 366+720 съвпада с обхвата на инвестиционното предложение, оценено и одобрено чрез проведената процедура за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, приключила с Решение № 5-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите.

С писма с изходящи номера № № 04-09-65/12.07.2017г., 04-09-66/12.07.2017г. и 04-09-69/17.07.2017г. АПИ уведомява за промени настъпили в техническия проект за АМ „Струма“ Лот 3.1 участък от км 359+000 до км 366+000 и от км 370+400 до км 373+300, спрямо идейния проект за автомагистралното трасе. В отговор с писмо изх. № ОВОС – 46/27.07.2017г., компетентният орган по околна среда информира, че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС, както и че реализацията на инвестиционния проект няма вероятност да окаже отрицателно въздействие върху защитени зони.

Въз основа на писма с изх. № 04-09-65/12.07.2017 г. и 04-09-69/17.07.2017 г. на АПИ, с които е представен техническият проект за инвестиционно предложение „Автомагистрала „Струма“, Лот 3.1 от км 359+000 до 366+000 и от км 370+400 до км 373+300 е издадено становище на МОСВ с изх. № ОВОС-46/27.07.2017 г., че разработеният технически проект не представлява разширение или изменение на инвестиционното предложение по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС, поради което за инвестиционното намерение няма основание да се изисква провеждането на регламентираните с глава шеста на ЗООС процедури. Също така компетентният орган е преценил, че не е необходимо провеждането на процедура по реда на глава втора от наредбата за ОС.

С писмо с изх. № 04-09-76/06.07.2018 г. на АПИ в МОСВ е представено подробно техническо решение за автомагистрала Струма Лот 3.1 в участъка от км 365+500 до км 366+000 с дължина от 500 метра. В отговор, със становище изх. № 12-00-763/19.07.2018 г. е постановено, че не е необходимо провеждането на процедура по реда на глава шеста от ЗООС, както и, че преценката на компетентния орган е, че не е необходимо провеждането на процедура по реда на глава втора от наредбата за ОС.

Поради обстоятелства, които не са могли да бъдат предвидени при проучването и проектирането се наблюдава поява на свлачищно явление.

Изготвен е Геоложкият доклад, който констатира следното: първоначално свлачищните процеси са се активизирали в две самостоятелни зони - първата, която е със значително по-голям обхват (засяга близо 70% от откоса) е в участъка от км 365+783 до км 366+000, а втората засяга локална зона от откоса в участък от км 366+000 до км 366+080.

Свлачищният участък е въведен в Регистъра на свлачищните райони на Р България с идентификационен № BLG 03.49179-01.

За двата обекта, засегнати от свлачището са издадени Разрешения за строеж № РС-83/26.08.2019 г. и № РС-48/07.07.2020 г.

Настоящото уведомление разглежда *Проектиране и извършване на строително-монтажни работи по укрепване и обезопасяване на свлачище в участъка от км 375+783 до км 366+080 по трасето на обект: автомагистрала „Струма“ лот 3.1.*

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

Съществуващо положение

Компрометирания участък се намира на новостроящата се автомагистрала „Струма“, Лот 3.1.. В следствие на възникналите неблагоприятни процеси дясното платно за движение на автомагистралата е затрупано.

Проектът предвижда изграждане на две пилотни стени - от страна на изкопния откос и от страна на лявото платно за движение. Между двете пилотни стени се предвижда изграждане на тунелно съоръжение, върху което ще бъде изпълнен затежняващ изкопния откос насип.

С техническият проект се представя решение в план и профил за изпълнение на засегнатото от възникналите неблагоприятни процеси дясно платно за движение на АМ „Струма“. Лявото платно за движение се изпълнява съгласно одобрения проект за строителство на АМ „Струма“ Лот 3.1.

Целта на техническия проект е да се представи решение за укрепване на автомагистралния участък.

Ситуационно решение

Ситуационното решение запазва приетото решение в план с одобрения технически проект. От км 365+500 лявото и дясното платно са проектирани, като самостоятелни пътни платна със самостоятелни геометрични оси. По този начин се осигурява раздалечаване на двете платна за движение и се постига необходимата широчина на целика при входа на тунела „Железница“.

Геометричната ос за всяко едно от платната се води между активната и изпреварващата лента.

Геометричната ос на дясното платно за движение започва с дясна циркулярна крива с радиус 3193.75 м която е концентрична на централната ос с радиус от 3200 м. Дължината на кривата е 99.8 м. Следва лява циркулярна крива с радиус от 2233.15 м и дължина 334.08 м.

Оста продължава с циркулярна крива с радиус от 3000.00 м с дължина от 71.25 м която завършва на км 366+005.09 м. След това следва лява циркулярна крива с радиус от 3150.00м, като с този радиус се навлиза в тунела. В напречно отношение геометричната ос е водена между активната и изпреварващата ленти.

Ситуационното решение не предвижда обособяване на площадка за обръщане на посоката в случай на аварийни ситуации преди портала на тунела, тъй като поради особеностите на терена дясното платно за движение е проектирано с армиран насип тип сегментна стена в ляво, а лявото платно за движение с преминаване чрез виадукт.

В случай на аварийна ситуация, обръщането на посоката на движение или пренасочването му по път I-1 ще се сигнализира чрез изградената Интелигентна транспортна система и ще се осъществява на ПВ Благоевград – Юг, който се намира на 300м преди портала на тунела от страна Благоевград.

Нивелетно решение

Нивелетното решение се характеризира със спазване на следните условия:

- самостоятелно нивелетно решение за дясното платно на движение;
- нивелетната линия се води в геометричната ос на дясното платно за движение;
- запазване на нивелетното решение по одобрения проект за АМ „Струма“.

Пътна настилка

Конструкцията на пътната настилка се предвижда съгласно приетата конструкция с проекта за АМ „Струма” Лот 3.1.

Конструкцията на настилка е оразмерена за категория на движението “много тежко”, при осово натоварване 11.5 т/ос и 25 г. период. Необходим еластичен модул на същата $E_n=373$ МРа. Оразмеряването на настилка е съгласувано с Института по пътища и мостове, за което има съгласувателно писмо, приложено към документацията, и се предлага следният вид на пътна конструкция:

- Плътен асфалтобетон сплитмастик с полимермодифициран битум ПмБ 45/80-65
- 4см $E=1200$ МРа
- Неплътен асфалтобетон за долен пласт на покритието с полимермодифициран битум ПмБ 25/55-55
- 6см $E=1000$ МРа
- Асфалтова смес за основен пласт тип Ао
- 12см $E=800$ МРа
- Трошен камък стабилизирани с цимент
- 20см $E=600$ МРа
- Трошен камък с непрекъсната зърноматерия
- 24см $E=350$ МРа

Износващият пласт на аварийната лента е плътен асфалтобетон сплитмастик с полимермодифициран битум ПмБ 45/80-65 - 4 см, а долният пласт е неплътен асфалтобетон за подосновен пласт - 6 см.

Съгласно Техническа спецификация на АПИ от 2014г., земното легло на пътната настилка с дълбочина 0.5 м / зона “А”/ се изгражда от материали група А-1, съгласно класификацията на М145.

Габарит

За постигане на целик при тунел „Железница“ двете платна са разделени, като ширината между тях е променлива.

Поради изграждането на тунелно съоръжение в дясното платно на автомагистралата от км 365+795 до км 366+045, двете платна за движение имат различен габарит.

- Габарит дясно платно от км 365+000 до км 366+045 в обхвата на тунелното съоръжение
 - Ленти за движение - 2x3.75м
 - Водещи ивици - 2x0.50м
 - Тротоарни блокове в тунел - 1x0.97м+1x0.91
- Габарит дясно платно от км 366+045 до км 366+080
 - Ленти за движение - 2x3.75м
 - Водещи ивици - 2x0.75м
 - Лента за аварийно спиране - 1x2.5м
 - Банкети - 2x1.5м

Напречни наклони и откоси

Напречните наклони на пътното платно са както следва:

- на настилката
 - в хоризонтална крива – едностранен 2.5%.
- на банкетите
 - в хоризонтална крива – 6%, насочен на вън от пътното платно
- земно легло
 - в хоризонтална крива с едностранен напречен наклон (q), наклонът на леглото е 4%, когато q е между 2.5% и 4%. Промяната на наклона на леглото на външното платно започва

Пътни принадлежности (Ограничителни системи за пътища)

Проектната документация предвижда поставяне на ограничителни системи за пътища.

Степента на задържане на предвидените ОСП е съобразена с допустимата скорост, с вида и обема на автомобилното движение по автомагистралата, както и степента на опасност на обезопасените препятствия.

Организация и безопасност на движението

Постоянна организация и безопасност на движението

Вертикална сигнализация

Пътните знаци за вертикалната сигнализация са предвидени да са стандартни пътни знаци със съответния клас на светлоотразяващата повърхност. .

Хоризонтална маркировка

Предвидено е тя да се изпълни от студен шприц-пластик със светлоотразителни перли с минимална дебелина на слоя 0.6mm с допустимо отклонение $\pm 10\%$, като крайната линия разделяща активната от аварийната лента за движение се изпълнява от студен структурен пластик със светлоотразителни перли с минимална дебелина на слоя 2.5mm с допустимо отклонение $\pm 10\%$.

Други средства за сигнализиране

От двете страни на тунелното съоръжение се предвижда да бъдат монтирани правоъгълни.

Временна организация и безопасност на движението

Участъкът от АМ „Струма“ ЛОТ 3.1. е затворен за движение след пътен възел „Благоевград – Юг“ до изградена етапна връзка при км 370+400, поради продължаващо извършване на строително-монтажни дейности.

От страна Благоевград към момента е въведена ВОД, която предвижда отклоняване на автомобилното движение от автомагистрала „Струма“ по пътна връзка „София – Кулата“ на пътен възел „Благоевград – Юг“ към път I-1 и вливане на автомобилното движение от път I-1 по пътна връзка „Кулата – София“ пътен възел „Благоевград – Юг“.

От страна Кулата е въведена временна организация на движение в обхвата на ЛОТ 3.1 от АМ „СТРУМА“ и път I-1.

В тази връзка не се предвиждат дейности по въвеждане на временна организация на движение. Предвид факта, че участъкът от АМ „Струма“ ЛОТ 3.1. след пътен възел Благоевград-Юг не е въведен в експлоатация и не е отворен за автомобилно движение, строителството ще бъде извършено без промяна на въведената към момента временна организация на движение за етапни връзки при ПВ Благоевград-Юг и ПВ Симитли – Север.

Системи за управление на движението

За повишаване безопасността на движението при преминаването през тунела се предвижда изграждане на система за управление на движението. Системата за управление на движението се предвижда в дясното платно на АМ в обхвата на тунела по посока на движението. Включва използването на светофари, управляеми пътни знаци (знаци, които имат няколко програми на изображение, чрез светещи елементи) и пътни знаци, чрез които движението ще се разрешава, спира или пренасочва от едната лента в другата. Управлението ще се осъществява от контролер, командван от диспечер, който при необходимост ще управлява и движението през тунел „Железница“.

Преди входа от страна София се предвижда поставянето на светофари и управляеми пътни знаци (УПЗ), както и на светофари в три сечения на тунела. Чрез тях при аварийни и др. ситуации ще се извършва управление на движението.

Автоматизираното управление на движението ще се реализира посредством пулт за управление, доставен заедно с контролера, като от място или от диспечерския пункт да се управлява пътното движение чрез изменения на пътната сигнализация - светофари и УПЗ.

Тунелно съоръжение

В участъка от км 365+795 до км 366+045 се предвижда изграждане на укрепително съоръжение, което включва изпълнение на две пилотни стени – от страна на изкопния откос и от страна на лявото платно на автомагистралата, както и тунелно съоръжение. Фундирането на тунелното съоръжение се предвижда, като монолитна стоманобетонова плоча с дебелина 1.0м, която стои върху пилоти Ф 1500.

Тунелното съоръжение ще се изпълнява по открит способ след изпълнението на стената от страна на изкопния откос.

Пожароизвестяване

Проектната разработка предвижда изграждане на автоматична пожароизвестителна система чрез полагане по цялата дължина на сензорен кабел.

Сред текущите сензорни кабелни системи е избран лазерен оптичен кабел. Принципът на работа се основава на промяната на параметрите на лазерния лъч в оптичния водач, причинена от деформацията на кристалната решетка на водача чрез нагряване. Процесът е обратим - когато се охлади, кристалната решетка се връща в първоначалното си състояние.

Сензорният кабел свързва контролера (К), който преобразува лазерния лъч в електрически сигнал, обработва го и го насочва към пожароизвестителната централа (ПИЦ).

Кабелът се предвижда по централната част на тавана на тунелната тръба на максимално разстояние от 0.2м от тавана.

Освен автоматична автоматична пожароизвестителна система в тунела се предвижда и поставяне на ръчни точки за извикване.

Ръчните точки за извикване, аналогово адресируеми, ще бъдат поставени на стената на тунела от дясната страна на задължително определени места (50ти метър от входа, 110ти метър от вода и 180м от входа) и през 50м и на порталите на тунела. Адресируемите пожароизвестители дават информация за точното местоположение на пожара.

Пожарогасене

Поставяне на три броя кутии за пожарогасители

Предвижданията на проектната разработка предоставят възможност за гасене на малки пожари. За целта по дължината на тунела се предвижда да бъдат монтирани 3 бр. двойни кутии за пожарогасители. Кутиите са проектирани за монтаж на разстояние 25м, 125м и 210м от входа на тунела при портала страна Благоевград.

Поставяне на аварийен резервоар за вода.

Разстоянието от северния портал на тунела до началото на гр. Благоевград е 3.5 км, разстоянието от Южния портал до началото на гр. Симитли е 8.5км.

Поради невъзможност за захранване до тунела не се предвижда изграждане на система за пожарни хидранти.

С цел осигуряване на необходимите водни количества за пожарогасене при км 365+793 се предвижда подземно да бъде монтиран резервоар за съхранение на вода с обем 5000 l.

Система за отвеждане на леснозапалими течности

В случай на разлив на леснозапалими течности, същите ще се отвеждат от тунела посредством предвидената за изграждане отводнителна система, която включва:

- монтаж на линеен отводнител в десния ръб на платното за движение, който ще гарантира улавянето на разлива във всяка една точка на тунела;
- Извеждане на линеен отводнител чрез напречен отводнител Φ 50 при км 365+902.4 и в изграден водосток на ляво платно при км 365+905.26.
- Изграждане на каломаслоутилител с възможност за отработване на воден обем 200l/s на оттока на изградения тръбен водосток Φ 150 при км 365+905.26.

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:

Осветление

С цел осигуряване на висока безопасност на движение на моторните превозни средства при преминаване през тунела се предвижда изграждане на осветителна система.

Съгласно БДС CR 14308 са определени основните количествените и качествените светлотехнически характеристики на осветителната уредба в тунелните тръби, които са заложи при проектирането. Параметрите на уредбата са определени по изчислителен път („Методика L20“) и чрез измерване на яркостите в 20°-во ъглово поле в зоната на приближаване за всяка от тръбите.

Предвидено е осветителната уредба да има възможност за три степени на включване на входната и преходната зона чрез димиране.

Във вътрешната зона на тунела ще се реализира средна яркост на пътното платно $L_{sp} = 4 \text{ cd/m}^2$. Намаляване на яркостта ще се постигне чрез димиране на осветителите.

Осветление на тунела

Ще се използва симетрична система на осветление. За входната и преходната зона на тунела, както и за вътрешно тунелната зона, излъчването на осветителите е симетрично. Използваните осветители са 4 вида – с мощност 350W, 153W, 91W и 68W.

Аварийно осветление

За аварийно осветление в тунела ще се използват осветителите работещи в нощен режим (II степен). Те ще бъдат захранени от токов кръг U1 и U2 на всяко от таблата включени постоянно. Аварийното захранване ще се осъществи от устройство за непрекъсваемо захранване UPS 1.5kVA/60 минути, който е комплектна доставка и ще бъде монтиран в електротабло ТО-1. При отпадане на основното захранване те ще продължат да работят, като осигуряват 50% от основното нощно осветление.

Евакуационно осветление

При отпадане захранването или възникване на пожар, е предвидено евакуационно осветление с осветители с LED евакуационни комбинирани знаци 15W, 230 VAC (осветители) за обозначаване на евакуационен път и осветление за ориентация, монтирани на височина 1.5 m над кота тротоар. Те ще бъдат разположени през 25 m един от друг по цялото продължение на вътрешните тротоари на тунелните тръби, като всеки един осветител ще указва оставащите метри до портала. Всяко едно от посочените тела ще е с вградена акумулаторна батерия, която ще осигурява работен режим от min 30 минути след отпадане на захранването.

Водещи пътни светлини

Върху тротоарните настилки се предвиждат LED водещи пътни светлини (светещи маркиращи елементи), като всяко осветително тяло да е с два независими източника на бяла светлина 4 W, 230 V, 50 Hz, които ще се командват независимо. Основната функция на маркиращите елементи е обозначаването на десния край на пътното платно. Допълнителна функция на тези елементи е допълването на осветлението за ориентация. При нормална експлоатация светещи срещу посоката на движение (еднопосочно) са само маркиращите елементи от дясната страна на пътното платно. За допълване на осветлението за ориентация в случай на пожар всички маркиращи елементи се свързват към непрекъсваемо токово захранване, като се използват всички налични източници на светлина, така че да светят както срещу посоката на движение, така и по посоката на движение. Същите се монтират през 25 m, всяко в средата на отстоянията между две евакуационни осветителни тела. Точните им

местоположения са показани на ситуационните чертежи за евакуационното осветление в тунела. Захранването им се осъществява от предвидени изводи в табло ТО1. За целта се залагат в бетона на тротоарите HDPE тръби Ø40/32, през които се изтеглят захранващите им кабели.

Управление на осветлението

Максималната степен се включва, когато пред входа на тунела е най-светло. Тя е изчислена да реализира максимално 150 cd/m². Когато външната яркост не е така голяма (при облачно време и смрачаване), яркостта във входната зона се намалява чрез димиране.

Електрозахранване

Захранването на осветлението се предвижда от изграден трафопост при пътен възел „Благоевград – Юг“. Контролните табла се разполагат преди портала на тунелното съоръжение от страна Благоевград.

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.

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:

Инвестиционното предложение ще попада в обхвата на одобрения ПУП-ПП.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия за допълване на издадените разрешения за строеж, които са задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на строителството 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:

ИП попада в землището на с. Мощанец (ЕКАТТЕ 49179) община Благоевград, област Благоевград.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга Защитени зони или защитени територии.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Въздействието от инвестиционното предложение няма да се различава от това, разгледано в процедурата по ОВОС за основния обект.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

За инвестиционното предложение ще бъдат предприети действия в съответствие със Закона за културното наследство.

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

Инвестиционното предложение разглежда техническото решение за укрепване и обезопасяване на свлачище.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено 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/:

За реализацията на инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

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

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

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

Емисиите по време на строителството няма да се различават от тези, разгледани в процедурата по ОВОС за основното инвестиционно предложение.

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 спрямо разгледаните в процедурата по ОВОС.

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 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 04 05 - желязо и стомана; 17 05 - Почва включително изкопана почва от замърсени места, камъни и изкопани земни маси; 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 извънпътна техника) и отпадъци от разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства и части от ремонт и поддръжка (с изключение на 13, 14, 16 06 и 16 08), 16 06 „Батерии и акумулатори“.

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

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

Емисиите по време на строителството няма да се различават от тези, разгледани в процедурата по ОВОС за основното инвестиционно предложение.

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 изгробна 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.

Отводняване

За повърхностни води

При насипи до 3м повърхностните води от настилката чрез надлъжен и напречен наклон се довеждат посредством откоса на пътното тяло до облицован окоп в петата на насипния откос. При насипи над 3м и надлъжни наклони по-големи от 0.5%, повърхностните води се оттичат покрай бетонов бордюр 8/16 от вътрешната страна на банкета и чрез бетонови улеи тип „италиански“ се отвеждат до облицования окоп в петата на насипния откос.

В изкоп се предвижда направа на облицован окоп с трапецовидно сечение с дълбочина 0.40 м и ширина 0.4м. Страната към банкета е с откос 1:1.5, а външната страна - 1:1. Под

окопа се предвижда дренаж, изпълнен от РЕНД тръби с диаметър Ф200мм, предвидени за полагане върху 10см бетонова подложка. Сечението на предвидения подокепен дренаж е 50/80см и е запълнен с дрениращ материал. С цел ревизиране и поддържане на дренажните системи и при чупки в надлъжния наклон на системата, се предвиждат ревизионни шахти – през 60 м, които се разполагат в бермата след окопа.

В петата на насипния откос се предвижда облицован окоп с трапецовидно сечение с дълбочина 0.40 м.

При надлъжни наклони по-големи от 5% се предвижда направа на бетонови прагове по облицованите окопи.

С цел предпазване на околните терени от повърхностни води от пътното платно, които условно се водят замърсени, се предвижда пречистване с от петролни продукти, инертни и други замърсители с подходящите за определените водни количества каломаслоуловители. След пречистването водите се заустват в околния терен.

В участъка на тунелното съоръжение в десния ръб се предвижда изграждане по цялата дължина на линейен отводнител АСО Monoblock PD200. Поради наклона на пътната настилка, линейният отводнител се предвижда в два отделни клона – клон 1 от км 365+795 до км 365+903 и клон 2 от км 365+904 до км 366+045. В началото на всеки клон и през определено разстояние се предвиждат ревизионни елементи. В края на всеки клон, където се намира най-ниската точка се предвижда водосъбирателна шахта от полимербетон. Водата от линейния отводнител се зауства през водосъбирателните шахти в напречен отводнител Ф 50 при км 365+902.4 и в изграден водосток на ляво платно при км 365+905.26.

Предвиждат се 6 бр. тръби от изградения водосток при км 365+905.26 за демонтаж с цел изграждане на казанче, в което се зауства облицован окоп от ляво платно и напречния отводнител от дясно платно.

Отводняването на основните пластове от настилката в тунела се предвижда чрез изграждане на отводнителен дренаж Ф 200, който също ще бъде заустен в напречния отводнител на км 365+902.4, а от там и в изградения водосток при км 365+905.26.

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, заложени 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.

Разглежданото инвестиционно предложение е част от републиканската пътна мрежа. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества по трасето на автомагистралата. В тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Разглежданото укрепване и обезопасяване на свлачище не представляват съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

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

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: Ситуация в dwg и pdf формат

С уважение,

ИНЖ. ДЕСИСЛАВА ПАУНОВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

