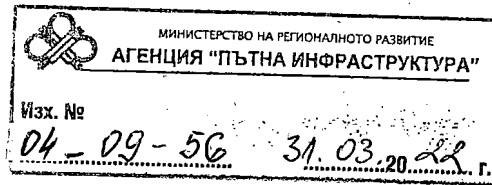


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

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



Относно: *„Технически проект за основен ремонт (реhabилитация) на път III-906 „I-9 (Ст. Оряхово – Обзор) – Гюльовца“, участъци 1 и 2: от км 0+000 км до 34+100“*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН САНДОВ,**

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 инвестиционно предложение:

*„Основен ремонт (реhabилитация) на път III-906 „I-9 (Ст. Оряхово – Обзор) – Гюльовца“, участъци 1 и 2: от км 0+000 км до 34+100“*

**1. Възложител:**

Агенция „Пътна инфраструктура“,  
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3  
телефони за контакти: 02/9173 268, 02/9173 334  
лица за контакти: д-р Нина Стоилова – началник на отдел ОВОС и ОС  
инж. Неделя Грандебул – младши експерт в отдел ОВОС и ОС

**2. Резюме на инвестиционното предложение**

Път III-906 е третокласен път, част от Републиканската пътна мрежа на България, преминаващ през териториите на област Варна и област Бургас. Той има важно стопанско значение за региона, тъй като обслужва населените места в черноморската зона от север на юг. Пътната връзка е основна за достигане до няколко населени места в района (с. Дюлино, с. Паницово, с. Гюльовца, с. Оризаре и др). Трафикът през летния сезон е значително завишен поради интензивните туристически потоци, които се провеждат по пътното трасе, за достигане на туристическите дестинации. Третокласният път служи и като дублиращо трасе на първокласния път I-9 „Варна - Старо Оряхово - Обзор - о.п. Слънчев бряг - Бургас“ (Обзорски проход) за транзитното движение.

Настоящото уведомление разглежда техническия проект за **участъци 1 и 2**, съответно от км 0+000 до км 10+400 и от км 10+400 до км 34+100, **находящи се на териториите на области Варна и Бургас**. Участъците попадат на територията на РИОСВ Варна и на РИОСВ Бургас.

Експлоатационният период на пътната отсечка е изчерпан и по асфалтовата настилка се наблюдават множество деформации и коловози, причинени основно от интензивният трафик и високите температурни амплитуди през летния сезон. В участъка са извършвани основно машинни и ръчни кърпежи на пътното платно, обновяване на маркировката и сигнализацията, ремонтни дейности по малките съоръжения, почистване на банкети и окопи. На много места пътното платно няма необходимия напречен наклон за правилното отвеждане на повърхностните води.

Целта на проекта е възстановяване и подобряване на транспортно - експлоатационните качества и носимоспособността на настилка и пътното тяло, с оглед осигуряване на условия за безопасност на движението, комфорт на пътуващите 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**

Предмет на настоящото уведомление е *технически проект за основен ремонт (реhabилитация) на път III-906 „I-9 (Ст. Оряхово – Обзор) – Гюльовца”, участъци 1 и 2: от км 0+000 км до 34+100“.*

Началната точка на Участък 1 е на км 0+000 по път III-906 – в кръстовище при км 154+086 на път I-9 „Варна – Бургас“. Крайната му точка е разположена на км 10+400, на около 2,0 км от началото на с. Дюлино. Участъкът не преминава през населени места.

Началната точка на Участък 2 е на км 10+400. Крайната точка на участъка е разположена на км 34+100 – в пътно кръстовище с път III-2045 за с. Горица.

Общата дължина на двата участъка е 34,100 км.

При проектирането на обекта е търсено геометрично решение с отклонения не по-големи от 25 см, като целта е да не се допуска напускане на обхвата на съществуващия път и засягане на прилежащите земеделски, горски имоти и урбанизирани територии.

Проектната скорост в участъка в открит път е 50-80 км/ч, а в населените места е 30-60 км/ч.

Трасето преминава през 2 населени места, както следва:

- с. Дюлино – от км 12+137 до км 13+928
- с. Паницово – от км 20+191 до км 21+526.

#### **3.1.1. Ситуационно решение**

За целия Участък 1 от км 0+000 до км 10+400 се предвижда пълна реконструкция на пътната настилка, с габарит Г7.50/10.50 и проектна скорост от 80 км/ч. В ситуационно отношение, проектната ос е водена в средата на настилка. Трасето е конструирано с използването на прави, циркулярни, съчетани и преходни криви – клотоиди. Съществуващият път разполага с необходимия габарит и всички предвидени ремонтни дейности ще са в рамките на съществуващия обхват.

В Участък 2 от км 10+400 до км 34+100 се предвижда пълна реконструкция на пътната настилка, с габарит Г6.00/8.00 и проектна скорост от 30-80 км/ч. В ситуационно отношение,

проектната ос е конструирана с използването на прави, циркулярни, съчетани и преходни криви – клотоиди.

### 3.1.2. Нивелета

Нивелетата е разработена за проектна скорост 30-80 км/ч и е проектирана с прави и квадратни параболи. Участъците са предвидени за реконструкция, като нивелетата се води до 15-25 см над съществуващото положение.

С оглед максимално доближаване до съществуващото положение:

- за Участък 1 от км 0+000 до км 10+400 е получен максимален надлъжен наклон 6.661% и минимален надлъжен наклон 0.265%, при проектна скорост 80 км/ч;

- за Участък 2 от км 10+400 до км 34+100 е получен максимален надлъжен наклон 7.611% и минимален надлъжен наклон 0.300%, при проектна скорост 30-80км/ч.

### 3.1.3. Пътни габарити

Проектните габарити са приети така, че да отговарят на действащата Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища, като същевременно са най-близки до съществуващите габарити. Проектното решение е поместено в обхвата на съществуващия път и не се налагат усвояване на допълнителни територии и отчуждения. Габаритите са както следва:

- От км 0+043,05 до км 9+686

- ширина на пътната настилка в прав участък: 7.50 м (2x3.75 м);

- ширина на банкетите – 2x1.50 м;

Съществуващите уширения в хоризонталните криви се запазват. От км 0+160 до км 0+255 настилката ще се ушири до габарит 7.50 м (2x3.75 м) (в момента 7.00 м (2x3.5 м)).

- От км 9+686 до км 9+900

- ширина на пътната настилка в прав участък: 7.00 м (2x3.50 м);

- ширина на банкетите – 2x1.25 м;

- От км 9+900 до км 10+400

- ширина на пътната настилка в прав участък е 6.50 м (2x3.25 м);

- ширина на банкетите – 2x1.25 м;

- От км 10+400 до км 11+485

- ширина на пътната настилка в прав участък – 6.50 м (2x3.25 м);

- ширина на банкетите – 2x1.00 - 1.25 м;

- От км 11+485 до км 12+137 (начало регулация с. Дюлино), табела на км 12+450

- ширина на пътната настилка в прав участък – 6.00 м (2x3.00 м);

- ширина на банкетите – 2x1.00 м;

При този габарит се налагат уширения на настилката. Съществуващият габарит е между 4,20 м и 5,50 м. С оглед на решението за пълна реконструкция на пътната настилка, уширенията за основен габарит и уширенията за хоризонтални криви са предвидени едностранно и двустранно с цел максимално вписване в обхвата на съществуващия път, без изпълнение на нови земни работи.

- От км 12+137 начало регулация с. Дюлино (табела на км 12+450) до км 13+928

- ширина на пътната настилка в прав участък: 6.00 м (2x 3.00м).

Пътното платно се ограничава с бордюри 18/35. В участъците с габарит под 6.00 м, са предложени едностранни уширения в ляво или дясно.

- От км 13+928 (край с. Дюлино) до км 20+191 (начало с. Паницово)

- широчина на пътната настилка в прав участък: 6.00 м ( 2x3.00 м);
- широчина на банкетите – 2x1.00 м;
- От км 20+191 (начало с. Паницово) до км 21+526 (край с. Паницово)
- широчина на пътната настилка в прав участък: 8.50 м (2x4.25 м);
- тротоари дясно – 2x1.75 - 325 м;
- зелена площ ляво;

Пътното платно се ограничава с бордюри 18/35. В участъците с габарит под 8.50 м са предложени едностранни уширения в ляво или дясно.

- От км 21+526 (край с. Паницово) до км 33+750
- широчина на пътната настилка в прав участък: 6.00 (2x3.00 м);
- ширина на банкетите (или ригола от едната страна) – 2 x 1.00 м;

Уширенията до проектен габарит се изпълняват едностранно и двустранно с предвидени отводнителни принадлежности, като изцяло са съобразени със обхвата на пътя с минимални земни работи.

- От км 33+270 до км 34+100
- широчина на пътната настилка в прав участък: 7.50 м ( 2x3.75 м);
- широчина на банкетите – 2x1.50 м;

#### **3.1.4. Настилка**

Предвид състоянието на настилка и установената ниска носимоспособност на земната основа в участъците се предлага ремонтните работи да се извършат по метода на класическата реконструкция. Износващите пластове асфалтобетон за двата участъка ще бъдат изпълнени с полимермодифициран битум (категория ПмБ 45/80-65), като за участък 2, предвид планинския характер на терена, износващият пласт асфалтобетон е тип В1 0/15 (с набита битуминизирана фракция). Оразмеряването на конструкцията е извършено за осово натоварване 10 т/ос и има следния вид:

- Плътен асфалтобетон за износващ пласт тип А (за участък 1) и тип В1 (за участък 2), с  $E_{пл} = 1200 \text{ Мра}$  и дебелина 4 см;
- Неплътен асфалтобетон за основен пласт 0/16 (биндер), с  $E_b = 1000 \text{ Мра}$ , с дебелина 4 см;
- Битумизиран трошен камък за подосновен пласт  $E_3 = 800 \text{ МРа}$  с дебелина 5 см;
- Трошен камък  $E_4 = 350 \text{ МРа}$  с дебелина 43 см;
- Под долния основен пласт от трошено-каменна настилка се изпълнява зона А  $h=50$  см от материал от група А2.

#### **3.1.5. Напречни наклони**

В правите участъци проектният напречен наклон е 2.5%. При хоризонталните криви той съответства на  $V_{пр}=30-80 \text{ км/ч}$  в открит път и на 50 км/ч в населените места. В отделни хоризонтални криви е допуснато намаляване на напречния наклон с 1%. Навсякъде е осигурен минимум 2.5% резултативен наклон. Банкетите се изграждат с напречен наклон 6%.

#### **3.1.6. Банкети**

Предвижда се изземване на съществуващия хумусен пласт с дебелина 15 см от нивото на съществуващата настилка и почистване от растителност. След това се прави изкоп до достигане на проектно ниво земно легло. За изпълнение на банкетите се полагат несортирани

каменни материали в два пласта, като горният пласт се изпълнява от скален материал с подобрена зърнометрия. Предвидената конструкция за новите банкети е следната:

- Скален материал с подобрена зърнометрия за горен пласт на банкети с дебелина  $h=10/13$  см;
- Нефракциониран скален материал за долен пласт на банкети с дебелина  $h_{cp}=35/45$  см.

### **3.1.7. Тротоари и бордюри**

Предвижда се разрушаване на съществуващите и изграждане на нови тротоари в населените места. При автомобилните входи се изпълняват бетонови рампи.

Конструкцията на новите тротоари ще бъде следната:

- Циментови вибропресовани тротоарни плочки;
- Пясък – 5 см;
- Трошен камък – 25 см.

Конструкцията на новите тротоари в зоните на автомобилни входи ще бъде следната:

- Бетон C20/25 с армировъчна мрежа – 15 см;
- Разделящо PVC Фолио;
- Трошен камък – 25 см.

**3.1.8. Пресичания /кръстовища, пътни възли/ с други пътища от републиканската мрежа, зауствания на други пътища и улици:**

#### **Кръстовища с общински пътища**

##### **• Кръстовище при км 0+095 за с. Юнец /VAR3177/**

- Радиусите на закръгление между ръбовете на настилката ще се изпълнят от III-906 към VAR3177 – 12.0 м и от VAR3177 към III-906 – 120 м;

- Разваляне на ускорителния шлюз (или маркиране с боя);

- Изграденият триъгълен остров за ляв завой от и към с. Юнец се заменя с нова пътна конструкция;

- Уширение на настилката по главното платно, наподобяващо ускорителен шлюз, ще се преоформи и ще се изгради автобусна спирка.

##### **• Кръстовище при км 4+270 за с. Господиново /VAR2070/**

- Радиусите на закръгление между ръбовете на настилката ще се изпълнят от III-906 към VAR2070 – 20.0 м и от VAR2070 към III-906 - кошовидна крива с основен радиус 12.0 м;

- За второстепенното направление ще се оформи остров „капка“ с пътна маркировка, чиито радиуси за ляв завой да бъдат по 12.0 м;

- Точно срещу кръстовището се предвижда да се изпълни площадка за аварийно спиране.

##### **• Кръстовище при км 7+290 за с. Солник /VAR3178/**

- Радиусите на закръгление между ръбовете на настилката ще се изпълнят от III-906 към VAR3178 – 100.0 м и от VAR3178 към III-906 – 19.0 м;

- Съществуващият триъгълен остров ще се замени с класическа конфигурация от капковиден и триъгълни острови.

- Радиусите за ляво завиване да бъдат по 12.0 м.

##### **• Кръстовище при км 13+437 за с. Попович /VAR2071/**

- радиусите на закръгление между ръбовете на настилката ще се изпълнят от III-906 към VAR2071 – 6.0 м и от VAR2071 към III-906 – 7.0 м;

- Главното направление ще се ушири до 6.0 м.
- **Кръстовище при км 17+926 за с. Раковсково /BGS2124/**
  - Съществуващият триъгълен остров ще се замени с класическо кръстовище от I тип;
  - Радиусите на закръгление между ръбовете на настилката ще се изпълнят от III-906 към BGS2124 – 12.0 м и от BGS2124 към III-906 – 12.0 м;
  - Растителността в обхвата на пътя ще бъде разчистена с цел видимост на пътя.
- **Кръстовище при км 20+421 за с. Козница /BGS3125/**
  - Радиусите на закръгление между ръбовете на настилката ще се изпълнят от III-906 към BGS3125 – 12.0 м и от BGS3125 към III-906 – 12.0 м.
  - Главното направление се уширява до 6.0 м.
  - Кръстовището се асфалтира (нова пътна конструкция) на 20 м от ръба на главното направление с ширина 4.5 м.
- **Кръстовище при км 32+941 за с. Козичино /BGS3125/**
  - Остава от I-ви тип заради съществуващото съоръжение - мост над река Средна;
  - Радиусите на закръгление между ръбовете на настилката ще се изпълнят от III-906 към BGS2143 – 18.0 м и от BGS2143 към III-906 - кошовидна крива с основен радиус 14.0 м.
  - Главното направление ще се ушири до 6.0 м.

В зоните на пътните кръстовища са предвидени преходни рампи за зануляване с дължина 40 м във връзките на новата пътна настилка. Предвижда се преасфалтиране на асфалтовите отклонения с дължина 20 м и запазване на селскостопанските такива, като за тези без настилка се предвижда пълна пътна конструкция, състояща се от:

- 4 см плътен асфалтобетон тип „А“ - E=1200 МПа;
  - 4 см асфалтобетон за долен пласт на покритието (биндер) - E=1000 МПа;
  - 32 см нефракционен скален материал за основа - E=350МПа;
- Общо: 40 см

Зауствания на черни и други пътища – 49 пътища.

### 3.1.9. Големи съоръжения

#### • **Мост над р. Двойница при км 13+620**

Новият проектен габарит ще бъде 8.00 м (измерен между парапетите), чрез уширение на пътната настилка до 6.50 м и изграждане на нови пешеходни тротоари с проходима ширина 0.75 м. Предвижда се нова комбинирана ОСП (с ръкохватка за пешеходен парапет) с височина 110 см. Предвижда се стандартна рехабилитация (възстановяване тип А) на засегнатите участъци от връхната конструкция и долното строене, която включва следните операции:

- Премахване на деструктуриран и слаб бетон чрез водно бластриране или пясъкоструене;
- Почистване на армировката от ръжда (повърхностна корозия) до метален блясък;
- Нанасяне на антикорозионна защита върху армировката съгласно БДС EN 1504-7:2006;
- Нанасяне на свързващ грунд (адхезив) за връзка "стар-нов бетон";
- Репрофилиране - възстановяване на бетонното сечение чрез торкретиране/шпакловане с високоякостен циментов разтвор R4 съгласно БДС EN 1504-3:2006.

Уширението на моста ще се постигне чрез направата на нова стоманобетонна пътна плоча върху съществуващата, свързана по подходящ начин с нея (чрез химически анкери), с необходимата за новия габарит на моста широчина. Предвижда се стоманените подвижни и

неподвижни лагери от тангенциален вид да бъдат почистени от ръжда и намазани с графитна грес. Ремонтно-възстановителните работи на връхната конструкция ще включват още изпълнение на нови чугунени отводнителни  $\Phi$  150 мм, полагане на нова хидроизолация, изпълнение на нови стоманобетонни тротоарни блокове и двупластова асфалтобетонна настилка. При устоите и над всеки стълб е предвидена подмяната на съществуващите преходни конструкции за дилатационна фуга с нови от „закрит“ тип, водоплътни, от вулканизиран каучук. Зад устоите ще се изпълнят нови стоманобетонни преходни плочи. За укрепване на откосите на насипните конуси при устоите се предвижда облицоването им с ръчно подредена скална облицовка от ломен камък върху бетонов разтвор с дебелина 30 см.

#### • **Мост над р. Бяла при км 32+468**

Предвиден е нов проектен габарит от 9.20 м (мерен между корнизите), чрез уширение на пътното платно до 7.00 м и изграждане на два нови тротоарни блока с ширина по 1.10 м. Проходимата ширина на тротоара за пешеходци е 0.75 м, като е предвидено поставянето на нова ограничителна система (ОСП клас Н1W4) за пътища, комбинирана с пешеходен парапет. Ще се подмени съществуващата връхна конструкция с нова монолитна стоманобетонна плоча. Предвидено е новата конструкция да стъпи върху нови стоманобетонни кусинети върху съществуващите устои чрез еластомерни лагери. Ще бъдат изпълнени нови преходни плочи при устоите, които ще са свързани монолитно с кусинетите. Връхната конструкция ще се изпълни като „полуинтегрална“ (безфугова, директно контактуваща с насипа зад устоите). Ще бъдат укрепени устоите и крилата от суха зидария с изпълнението на стоманобетонна монолитна облицовка по лицевите им страни с дебелина 25см.

#### **3.1.10. Аварийни площадки**

Предвижда се съществуващите аварийни площадки (площадки за принудително спиране) да бъдат ремонтирани. Ще бъдат изградени нови аварийни площадки при км 0+140, при км 0+275, при км 4+270, при км 11+080 дясно, 15+740 дясно, 16+190 дясно, 16+430 дясно, 18+420 ляво, 25+530 ляво, 26+950 ляво, 29+100 ляво, 29+850 ляво, 30+090 ляво, 30+650 ляво, 31+610 ляво, 32+315 ляво, 33+020 дясно, 33+160 дясно, 33+490 дясно.

#### **3.1.11. Габиони**

Предвижда се изграждането на нови укрепителни съоръжения:

Нови габионни стени:

- От км 14+715 до км 14+750
- От км 25+876 до км 25+892
- От км 26+327 до км 26+359
- От км 27+291 до км 27301
- От км 29+884 до км 29+906
- От км 30+465 до км 30+486
- От км 30+465 до км 32+039
- От км 32+728 до км 32+764
- От км 33+297 до км 33+309

Нова бетонова подпорна стена от км 16+496,42 до км 16+536,42 с дължина 40 м, с цел подпирание на пътния насип насип в границите на обхвата на пътя.

Подпорната стена е бетонова, монолитна, тежък тип, от бетон С25/30. Подложеният бетон с дебелина 10 сантиметра е С12/15. Подпорната стена се изпълнява на осем секции с

вертикални фуги от 2 сантиметра между тях. Фундаментът на стената за всяка отделна секция е на различно ниво, поради големия надлъжен наклон на пътя, така че основната фуга да е хоризонтална.

### **3.1.12. Принадлежности на пътя**

Предвижда се монтиране на ограничителни системи за пътища (ОСП) при насип с височина над 1.5 м, водостоци и хоризонтални криви, със степен на задържане N2 и зона на действие W4 или W5. При малки съоръжения са предвидени ОСП със степен на задържане N2 и зона на действие W4 или W5. При големите съоръжения се предвижда ОСП със степен на задържане N2 и зона на действие W4. Ограничителните системи се предвиждат да бъдат изпълнени с дълго зануляване – 12 м преди препятствието по посока на движението и късо зануляване – 4 м след препятствието по посока на движението, като в населените места се изпълнява късо зануляване.

При малките съоръжения в с. Дюлино – при км 12+788 и в с. Паницово – при км 20+692 е предвидена ОСП N2W5 комбинирана с парапет, тъй като височината на насипа преди водостоците е над 1.5 м. С цел обезопасяване на пешеходното и автомобилното движение при малките съоръжения в с. Дюлино при км 12+506, км 12+952 и км 13+091 са предвидени пешеходни парапети. При водостоци с казанчета и риголи преди и след тях (когато казанчето е зад риголата) не се предвижда ОСП на казанчето, като същото се обезопасява с решетка.

При водостоци без казанчета и риголи преди и след тях се предвижда изпълнение на ОСП.

При водостоци с риголи преди или след тях се предвижда изпълнение на ОСП, като при ригола зануляването се изпълнява зад нея, а при окоп се изпълнява в банкетата.

При водосток на км 33+251 (вляво) ОСП се изпълнява с преходен елемент закотвен в съществуващата укрепителна стена.

### **3.1.13. Сигнализация с пътни знаци и маркировка**

Предвижда се подмяна на всички пътни знаци, допълването им с нови и изцяло нова сигнализация с 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. ВиК**

С цел предотвратяване на аварии и ненарушаване на цялостта на бъдещата нова настилка на пътя се предвижда подмяна на амортизирана водопроводна мрежа. По цялото трасе на новопроектирания път има съществуващи водопроводи, които го пресичат напречно или са успоредни на него. Частично има места по трасето на пътя, където водопроводите са отремонтирани и не се налага подмяната им. От главните клонове, успоредни на пътя, са изградени отклонения за напречните улици и завършващи със спирателни кранове. Тези отклонения и спирателни кранове ще бъдат подменени.

Навсякъде по трасето на подменените водопроводи са предвидени пожарни хидранти за надземен монтаж. Заложените тръби са от гъвкав материал ПЕВП PN10 като диаметрите са с големина спрямо приложените ситуации и надлъжни профили към проекта. Предвижда се полагането на водопровода да става върху 10 см пясъчно легло. Над темето на тръбата ще се



осигури 20 см пясъчно покритие. Изкопите ще се изпълнят с комбиниран траншеен изкоп с вертикална част с височина  $H=1.00$  м и с откоси 1:0,75 и минимална широчина на дъното на изкопа 80 см. Обратната засипка на водопровода ще се изпълни с 20 см пясък над темето на тръбата и с нестандартна баластра до кота пътно легло.

### **3.2.2. Техническа инфраструктура и комуникации на други ведомства**

Съгласно изходни данни на експлоатационните дружества от км 10+400 до 34+100 км има следните оптични кабели, положени в изкоп:

ОК 24вл. в 2бр. HDPE тръби  $\varnothing 40$  - А1

ОК 24вл. в HDPE тръба  $\varnothing 40$  - Теленор

ОК 12/G-652.D+12/G-655.C в HDPE тръба  $\varnothing 40$  - Глобал комюникейшън нет

ОК 12/G-652.D+12/G-655.C в HDPE тръба  $\varnothing 40$  – ДАЕУ

Тези кабели попадат в бъдещото пътно платно на проектирания участък от път III-906 в следните участъци:

от км 12+450 до км 12+800

от км 17+930 до км 20+040

от км 21+760 до км 21+860

от км 31+120 до км 31+180

В участъците, в които се налага изместване на съобщителната мрежа се предвижда да се положат нови HDPE тръби, в които ще бъдат изтеглени съответните оптични кабели. Всички преминавания под пътно платно се осъществяват в обсадна тръба стомана  $\varnothing 108$ . В началото и в края на всеки засегнат участък новите кабели ще бъдат свързани към съществуващите оптични кабели чрез съединителни муфи в технологични шахти. Ще има по 2 бр. шахти от всяка страна, съгласно изискване на експлоатационните дружества. Тръбната мрежа се предвижда да бъде изградена на дълбочина 1,0 м. Предвиждат се 18 бр. шахти по трасето.

Съгласно изходни данни на БТК АД от км 17+930 до км 25+330 съществува оптичен кабел в HDPE тръба  $\varnothing 40$  положени в изкоп. Тъй като при предвиденото уширение на пътя кабелът ще попадне в пътното платно, се налага той да бъде изместен.

Реконструкцията ще се извърши чрез полагане на нова HDPE тръба  $\varnothing 40$ , в която ще бъде изтеглен нов оптичен кабел. Кабелът е съгласно спецификация на БТК. Всички преминавания под пътно платно се осъществяват в обсадна тръба стомана  $\varnothing 108$ . В началото и в края на засегнатият участък новия кабел ще бъде свързан към съществуващия оптичен кабел, чрез съединителни муфи в технологични шахти.

Тръбата се предвижда да бъде положена на дълбочина 0,9м. Предвиждат се 8 бр. шахти по трасето.

### **3.2.3. Въздушни кабелни електропроводни линии**

Пресичане на ВЛ 20kV с път III-906 при км 0+230

Пресичане на ВЛ 20kV с път III-906 при км 3+640

Пресичане на ВЛ 20kV с път III-906 при км 5+400

Пресичане на ВЛ 20kV с път III-906 при км 12+810

Пресичане на ВЛ 20kV с път III-906 при км 20+030

Пресичане на ВЛ 20kV с път III-906 при км 20+520

Пресичане на ВЛ 20kV с път III-906 при км 33+920

Всички пресичания на въздушни електропроводни линии имат височинен габарит, не се засягат с проекта, отговарят на нормативните изисквания, поради което **не се нуждаят от реконструкция.**

### **3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите**

Въздействие върху земните недра ще се реализира основно по време на строително-монтажните дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности. Пресичанията на различните подземни съоръжения и при сближаване с други кабели прокопаването ще бъде ръчно. Изкопите ще бъдат с широчина до 0.80 м и дълбочина до 1.20 м.

### **3.4. Ползване на взрив**

Няма да се изпълняват взривни работи в проектираните участъци.

**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**

Проектното решение е поместено в обхвата на съществуващия път и не се налага усвояване на допълнителни територии и отчуждения.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализацията на инвестиционното предложение. Орган по одобряване и разрешаване на строителството на инвестиционното предложение е Министерството на регионалното развитие и благоустройството (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**

Проектът попада в землищата на следните населени места:

ЕКАТТЕ 86088, с. Юнец, община Долни чифлик, област Варна

ЕКАТТЕ 63197, с. Рудник, община Долни чифлик, област Варна

ЕКАТТЕ 16078, с. Горица, община Бяла, област Варна

ЕКАТТЕ 17323, с. Господиново, община Бяла, област Варна

ЕКАТТЕ 24739, с. Дюлино, община Бяла, област Варна

ЕКАТТЕ 55350, с. Паницово, община Несебър, област Бургас

ЕКАТТЕ 37753, с. Козичино, община Поморие, област Бургас

ЕКАТТЕ 18469, с. Гюльовца, община Несебър, област Бургас

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

Проектното решение не пресича и не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Проектното решение попада в защитени зони от мрежата на Натура 2000, както следва:

Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици: BG0002043 -

Емине;

Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици: BG0002044 - Камчийска планина;

Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания: BG0000133 - Камчийска и Еменска планина.

Проектното решение попада изцяло в обхвата на съществуващия път и само в транспортна територия.

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

Инвестиционното предложение представлява основен ремонт на съществуващо трасе от републиканската пътна мрежа. В тази връзка ще се повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума, праховите емисии, и др. Временен дискомфорт се очаква единствено по време на строителството.

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

При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

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

Инвестиционното предложение представлява основен ремонт на съществуващ републикански път.

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

Местоположението на разглеждания пътен участък изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

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

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

Природните ресурси, които ще бъдат използвани, са стандартни за пътното строителство и включват 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 генерират прах с различен фракционен състав ( $PM_{10}$ ,  $PM_{2.5}$ ). Използването на строителна техника е свързано с отделянето на отработени газове, в чийто състав влизат:  $NO_x$  – азотни оксиди,  $CH_4$  – метан,  $CO$  – въглероден оксид,  $CO_2$  – въглероден диоксид,  $SO_2$ -серен диоксид.

#### **7.2. Емисии при експлоатация**

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

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

По време на строителството се очаква отпадъци 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 строителните 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.

- 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 на отпадъците по време на строителството ще се осъществява от изпълнителя на обекта. Дейностите по събиране и извозване на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с отпадъци по Закона за управление на отпадъците.

## **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.):**

Реализацията на проекта не е свързана с генериране на „отпадъчни води“.

### **9.1. Отводняване**

Отводняването в участъка е повърхностно. Извършва се посредством надлъжните и напречни наклони, като водата се отвежда до съществуващи земни окопи. Съществуващите окопи са затлачени, поради дълго продължилата експлоатация, като на много места в окопите са налице израстнали храсти и малки дървета. На много места в смесен профил на пътя земната основа е преовлажнена и слегнала.

Предвидени са следните мероприятия по отводняването:

- разваляне на част запушените водостоци със светъл отвор по-малък от 1 м и изграждане на нови водостоци на същите места или дублиране с втори водосток;
- разваляне на всички повредени водостоци и изграждане на нови;
- всички земни окопи заменят с нови облицовани окопи и облицовани окопи с дренаж (където е необходимо). Предвижда се изграждане на нови отводнителни съоръжения в участъци с лошо отводняване (окопи, риголи, отводнителни улеи и др.);
- почистване на съществуващите водостоци, включващо почистване на втоци/казанчета, радиета и оттоци, корекция на втоци и оттоци, ако се налага;

- ремонт на съществуващите малки съоръжения в добро състояние, включващо, но не ограничаващо се до удължаване при необходимост, разваляне на компрометирани елементи (тръби, плочи, челни стени, казанчета и др.) и изграждане на нови, подмазване с бетон, повдигане на шапки на челни стени и др.;

- изграждане на нови отводнителни (покрити окопи) при пресичане на окопите със селскостопанските пътища;

- почистване на съществуващи окопи и изпълнение на нови окопи в петата на насипа;

- облицоване на съществуващи необлицовани окопи при необходимост, които са на ниво или са в петата на ниски насипи с височина до 1 м, оформяне на бетонови прагове при големи надлъжни наклони;

- възстановяване на отводняването чрез изграждане на нови бетонови бордюри 8/16 см и отводнителни улеи тип „италиански“ в правите участъци и във вътрешния ръб на хоризонтални криви при насипи над 3 м;

- в населените места ще се подменят бетонови бордюри 18/35 с нови и ако се налага ще се предвидят още на допълнителни места.

В участъците с проблемно отводняване и заблятияния се предвижда следното:

- От км 0+060 до км 0+237 в дясно ще се изградят облицовани окопи за увеличаване на пропускливостта на окопа в дясно.

- При км 0+237 плочестия водосток ще бъде удължен за хомогенизиране на габарита в участъка.

- От км 1+743 до 1+803 в ляво ще се изгради нов облицован окоп от страна вток, за увеличаване пропускливостта и за да не се задържат отлагания

- От км 2+372 до 2+433 в ляво ще се изгради нов покрит окоп на горския път, както и нов облицован окоп, за да се канализира водата.

- Водостока при км 9+890 освен, че ще се дублира тръбата и ще се увеличи до ф800.

- В участъка от км 10+400 до км 12+450 водостоците в страни от пътя ще се предвидят за разрушаване.

- В участъка от км 12+450 до км 13+284 в с. Дюлино отводняването се извършва с облицовани окопи.

- В участъка от км 20+570 до км 21+200 в с. Паницово бордюрите ще се подменят и ще се изградят нови тротоари.

- В участъка от км 23+000 до км 23+100 се предвижда да се повдигне нивелета, за да се отдели пътя от терена и да не се овлажнява пътната конструкция. Ще се изгради нов водосток Ф1000 като се коригира терена, за да се оттича водата към по-ниска точка в терена.

Предвижда се изграждането и на 96 броя нови водостоци при сухи дерета, в случаите на по-голямо разстояние без водостоци и за заместване на съществуващи водостоци в лошо състояние.

**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.

По време на експлоатация на участъка, по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

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.


Разглежданият в настоящото уведомление пътен участък не представлява 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“ следва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.**

**Предварително Ви благодарим за съдействието!**

Приложения: Ситуация в .dwg и .pdf формат на оптичен носител.

С уважение,



**НИКОЛИНА ЧАПАНОВА**  
**ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ**  
**НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**