

ДО

Д-Р ПЕТЯ ПАПАЗОВА

РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО

ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ – СТАРА ЗАГОРА

ул. "Стара планина" № 2

6000 Стара Загора

ОТНОСНО: Разширен идеен проект за обект „Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПАПАЗОВА,

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 намерение за обект „Обходен път на град Казанлък, свързващ път I-5 и I-6“:

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

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

лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Път I-5 (Коридор № 9) по направление Дунав мост – Русе – В. Търново – Габрово – Шипка – Ст. Загора – ГКПП Капитан Андреево е един от основните коридори провеждащи движението по направление север – юг. Преобладаващото движение е тежко товарно и ТИР движение.

Понастоящем поради ограничаване на тежкото движение през гр. Габрово и особено при тежки метеорологични условия през прохода Шипка, последното (транзитното) се насочва по направление на път II-55 и Прохода на Републиката. Локалното ТИР движение използващо прохода Шипка в по-голямата си част след гр. Шипка се насочва по направление на път III-5601 Шипка – Шейново – Дунавци, където се включва в път I-6 по направление към Стара Загора/Бургас. Реализира се едно удължаване на маршрута с 4.6 км. Т.е. сега се наблюдава ограничено тежкотоварно движение по I-5 през гр. Казанлък.

Перспективата за изграждане на Обходен път на гр. Габрово и тунел под Шипка ще привлече част от движението по направление на I-5, което прави актуално изграждането на Обходен път на гр. Казанлък, избягвайки горепосоченото удължение на маршрута и преминава-нето през урбанизирана територия с всички негативни последици от това.

За инвестиционно предложение „Обходен път на гр. Казанлък свързващ път I-5 и I-6 е проведена процедура по преценяване необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда, като компетентният орган – директорът на РИОСВ Стара Загора с Решение № СЗ-41-ПР/2015 г. е постановил да не се извършва оценка на

въздействието върху околната среда и оценка на съвместимост с предмета и целите на опазване в защитените зони. В горесцитираното Решение са разгледани два варианта – първи (червен) и втори (син). След разглеждане на вариантите и съгласно изразените становища на Министерство на отбраната и Община Казанлък е направен извод, че първият вариант не може да бъде реализиран. Настоящото уведомление разглежда **Втори** вариант на обход на гр. Казанлък, като при провеждането на процедурата по преценка на необходимостта от извършване на ОВОС, като начален километраж на проекта е заявен км 193+115 на път I-5, а в настоящото уведомление началото е при км 192+300 на път I-5.

3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Ситуация

Началото е при км 192+300 (0+000 локален км) от път I-5 на около 1.0 км южно от гр. Крън и 2.0 км северно от гр. Казанлък, където се предвижда пътен възел тип „Тромпет“. Директното направление е по посоката на Обходния път. Участъкът на път I-5 от км 192+408 до км 192+891 е в дясна хоризонтална крива с радиус 890 м, която се запазва. Отклонението от съществуващата ос при км 192+894 е с лява крива с радиус 350 м.

До км 192+720 изцяло се използва съществуващата настилка, която се рехабилитира. До км 192+940 става напускането на съществуващия път и след това трасето е по нов терен.

Трасето е развито изцяло в югозападна посока до км 196+250.61 (3+950.61 локален км). При км 192+975 се пресича съществуващ път с трайна настилка обслужващ военно поделение и прилежащите селскостопански територии. На км 193+106 се предвижда пътен подлез с отвор 8.0 м. Целта е бронетанковата техника да преминава на ниво терен след съответната реконструкция на служебния път (съгласувано с МО), а обходния път да преминава на второ ниво. Решението в план и профил на трасето в този участък се обуславя и от съществуващата (неработеща към настоящия момент) бензиностанция при км 192+870 ляво, което решение осигурява съществуващото ситуационно и нивелетно положение на шлюзовете на бензиностанцията. Ситуационно връзката се осъществява в края на ускорителния шлюз на пътна връзка 1 Казанлък – Шипка от ПВ. Не се разрешава връзка на бензиностанцията с директните ленти на обходния път. Съществуваща е друга бензиностанция на 2.8 км от тази в района на гр. Крън разположена от същата страна и обслужваща път I-5.

При км 193+620 се пресича естествен водосбор (канал) на разположения над трасето на 1.75 км микроязовир и отново служебния за военно поделение и селскостопански път. Преминаването е на второ ниво с пътен подлез с отвор 22.0 м, пропускащ и двете съоръжения.

При км 194+385 се пресича естествен водосбор и селскостопански път. Преминаването е на второ ниво с пътен подлез с отвор 12.0 м, пропускащ и двете съоръжения.

При км 195+285 се пресича трета главна железопътна линия при ж.п. км 201+770 в междугарието Дунавци – Казанлък. Пресичането е с триотворен ж.п. надлез с общ отвор 61.0 м, като обходния път е на второ ниво. В отворите на съоръжението се пропускат и два селскостопански пътя. Избраното решение не засяга земи на НК „ЖИ“, съгласно тяхното изискване.

При км 196+250.61 (3+950.61 локален км) се пресича път I-6 при км 306+792.

Краят на Обходния път е краят на ускорителния шлюз на пътна връзка 2 Обходен път – Бургас при км 196+966 (4+666 локален км) съвпадащ с км 307+398 от път I-6, на 1.350 км след кръстовище с общински път SZR1067 за с. Копринка и на 0.700 км преди пътен

възел в началото на Г20 южен обход на гр. Казанлък. Включването е с пътен възел тип "Тромпет".

Ситуационно и нивелетно вариантът е разработен за проектна скорост 90 км/час.

От общата дължина 3.310 км от км 192+940 до км 196+250 (участък по нов терен) 0.601 км са в права и 2.709 км в циркулярни и преходни криви.

Използвани са две хоризонтални криви: една с радиус 350 м с параметър на преходна крива 185 и втора с радиус 3000 м без преходни криви.

Дължината на предвижданите СМР по директното направление е 3.950 км.

Решението на Пътния възел в началото на обхода е съвместно със съществуващата велоалея, разположена в дясно на съществуващия I-5, с ширина 3.0 м и пешеходен тротоар 1.5 м между гр. Крън и гр. Казанлък (чертеж 01-001-0).

От км 192+620 до км 0+800 от пътна връзка 2 Обходен път – Казанлък велоалеята се реконструира както следва:

От км 192+620 до км 193+106 е разположена в дясно на директното направление на ниво терен. Преминаването под пътното тяло на обходния път е съвместно с подлеза при км 193+106. От тук до км 0+820 от връзка 3 Шипка – Казанлък е разположена в дясно на ниво терен на връзка 1 Казанлък – Шипка. Преминаването под връзки 1, 2 и 3 е с пътен подлез с отвор 5.50 м. До включването в съществуващата велоалея новопроектираната е разположена на ниво в дясно на връзка 2. Общата дължина предвидена за ново строителство е 1.050 км.

Минималното отстояние на варианта от границата на урбанизираната територия – Военно поделение е 0.150 км (0.131 км от петата на насипа при км 194+900 до границата на военния имот).

3.1.2. Надлъжен профил

Максималния надлъжен наклон е 3.03% за един участък с дължина 310 м. Минималния такъв е 0.80% също за един участък с дължина 470 м. Използваният радиус на изпъкнала вертикална крива е 5700 м за две такива, а минималният радиус на вдлъбната вертикална крива е 4640 м.

3.1.3. Конструкция на пътната настилка

Оразмеряването на конструкцията на пътната настилка е направено за категория на движение "много тежко", оразмерително осово натоварване 11.5 т/ос, за експлоатационен период 15 год., при необходим модул на еластичност $E_n = 340 \text{ МПа}$.

Получена е следната пътна конструкция:

- Плътен асфалтобетон –	4 см, $E = 1200 \text{ МПа}$
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) –	6 см, $E = 1000 \text{ МПа}$
- Асфалтова смес за основен пласт –	16 см, $E = 800 \text{ МПа}$
- Скален материал с подобрена зърнометрия –	39 см, $E = 350 \text{ МПа}$

Предвиден е 50 см пласт от материали група А-1 за зона А.

3.1.4. Типови напречни профили и детайли

3.1.4.1. Директно направление

Предвижда се габарит Г12 както следва:

- 2 ленти за движение	$2 \times 3.75 = 7.50 \text{ м}$
- 2 асфалтирани водещи ивици	$2 \times 0.50 = 1.00 \text{ м}$
- 2 банкета	$2 \times 1.75 = 3.50 \text{ м}$
	Общо = 12.00 м

Напречният наклон на платното за движение ($2 \times 4.25 \text{ м}$) в прав участък и в крива с радиус 3000 м е двустранен 2.5%. За радиуса на използваната хоризонтална крива с радиус 350 м е едностранен 7.0%. Напречният наклон на банкетите в прав участък е 6% по посока към откоса на насипа. Банкетите са стабилизирани - изградени от нефракциониран скален материал за банкети, завършващи с 10 см скален материал с подобрена зърнометрия.

Напречният наклон на земното легло в права е 4% към банкета като изчислената дебелина на пътната конструкция (0.65 м) е в средата на лентата за движение.

3.1.4.2. Пътни възли

Пътен възел с път I-5 при км 193+230. Габаритът на директното направление в участъка на отклонение от I-5 е Г12, с прилежаща велоалея с ширина 3.0 м и тротоар с ширина 1.5 м ситуирана в дясно.

Пътен възел с път I-6 при км 196+250.61 (3+950.61 локален км) - обходният път пресича път I-6 при км 306+792. Габаритът на включване на Обходния път в път I-6 е Г12.

Горните габарити в участъците на ускорителните и забавителни шлюзове получават съответните 3.0 м уширения.

Предвидените директни връзки са еднолентови с Г8.5 м:

- лента за движение	1 x 5.00 = 5.00 м
- 2 асфалтирани водещи ивици	2 x 0.25 = 0.50 м
- 2 банкета	2 x 1.50 = 3.00 м
	Общо = 8.50 м

С този габарит са и индиректните връзки предвидени самостоятелно.

В участъците на сближение габаритът се предвижда както следва:

- 2 ленти за движение	2 x 5.25 = 10.50 м
- 2 асфалтирани водещи ивици	2 x 0.25 = 0.50 м
- 2 банкета	2 x 1.50 = 3.00 м
	Общо = 14.00 м

Напречният наклон на платното за движение в зависимост от радиусите на хоризонтални криви е едностранен в рамките от 2.5% до 6%.

Напречния наклон на банкетите е 6% (4%). Същите са стабилизирани - изградени от нефракциониран скален материал за банкети, завършващи с 10 см скален материал с подобрена зърнометрия.

Покритието е тип „А“ за връзките и на двата ПВ, с изключение на директното направление по I-6 на ПВ при км 196+250, което е тип „сплитмастик“.

3.1.4.3 Велоалея и тротоар

В участъка на реконструкцията на велоалея и пешеходен тротоар, попадаща в района на ПВ на км 193+230 се предлагат съществуващите габарити: 3.0 м за велоалея и 1.50 м за тротоар с видими бетонови бордюри 8/20 и 18/35 см.

Пътната конструкция е:

- Велоалея: 4 см плътен асфалтобетон тип „А“ и 35 см скален материал с подобрена зърнометрия 0 - 63
- Пешеходен тротоар: 4 см плътен асфалтобетон тип „А“ и 21 см нефракциониран скален материал
-

3.1.4.4. Служебни и селскостопански пресичания

В участъците на пресичанията на служебния и селскостопански път на местата съгласно КВС при км 193+106 и км 193+620 реконструкцията им се изпълнява с габарит Г8. За останалите СС пътища на км 194+385, км 195+270 и км 195+301 габаритът е Г6.

Пътната конструкция се състои от:

- Плътен асфалтобетон тип „А“ – 4 см
- Асафалтова смес за долен пласт на покритието – 5 см
- Скален материал с подобрена зърнометрия (0-63) – 41 см

Общо: 50 см

За целия обект:

Дебелината на отнемания хумусен пласт е средно 0.30 м. Поради неблагоприятните геоложки условия на земното легло се предвижда за директното направление и пътните

възли изземване на 1.0 м (включително и хумусния слой) негодни земни почви и възстановяване на насипа със зърнести скални материали с размер на зърната до 30 см и индекс на пластичност равен на нула.

Предвижда се използването на стоманена предпазна ограда, както следва: при насипи тип N2W5 по директното направление и тип N2W4 по връзките на пътните възли (за хоризонтални криви с малки радиуси). При големите съоръжения - N2W4

При насипи с височина до 6 м наклонът на насипния откос е 1:1.5. При насипи с височина до 1.5 м насипния откос продължава в този на отводнителния окоп (1:1.5). При такива над 1.5 м в петата се устройва берма с ширина 1 м и наклон 2%. При насипи с височина от 6 до 12 м насипния откос е 1:1.75. На 6 м се предвижда берма с ширина 2 м и наклон 3%.

Всички изкопни откоси са с наклон 1:1.5.

Всички предвидени окопи са облицовани.

Всички дренажи са от PVC (PE, PP) перфорирани тръби $\Phi 150$ мм, без геотекстил, върху 10 см бетонова подложка. Такива са предвидени и в участъците на ниски насипи при невъзможност от извеждане на дренажния слой над короната на окопа (. Заустването на дренажите става в попивен кладенец при км 193+080 дясно или в облицован окоп при км 192+925 ляво и км 306+343 (I-6) дясно.

Облицовани окопи (без подокопен дренаж) са предвидени и при насипи с по-голяма височина. При преминаване на окопа под велоалея или пресичане последният става покрит. Отвеждането на водите е в радиетата на проектираните съоръжения.

Облицовката се осъществява със сглобяеми стоманобетонени елементи върху пясъчна подложка. Те са с размери 40/40 см (дълбочина/ширина на дъното) и с наклон 1:1.5 от страна на пътното платно (тяло) и 1:1 в обратната посока. Възможно е и монолитно изпълнение при същото сечение на окопа.

3.1.5. Проект за организация на движението

Предвижда се пътната маркировка да се изпълни както следва: Маркировка с бял цвят тип 2 (с висока нощна видимост при влажна настилка), изпълняваща минималните изисквания за експлоатационни класове – студен шприц пластик с минимална дебелина 0.7 мм и експлоатационен срок минимум 3 години.

Светлоотразителните характеристики на пътните знаци са 2-ри клас, съгласно Наредба № 01/18 и „Технически изисквания при изпълнение на пътни знаци и указателни табели от светлоотражателни материали”.

3.1.6. Големи съоръжения

В трасето попадат 7 броя големи съоръжения:

1. Пътен подлез за танков път и велоалея на км 193+106 при пътен възел на км 193+230 – $L_{св} = 8.0$ м.
2. Пътен подлез на км 193+230 при пътен възел на км 193+230 – $L_{св} = 15.0$ м.
3. Подлез за велоалея на км 0+820 на връзка № 3 (Шипка-Казанлък) на пътен възел на км 193+230 – $L_{св} = 5.5$ м.
4. Пътен подлез за танков път и канал на км 193+620 – $L_{св} = 22$ м.
5. Пътен подлез над канал и СС път на км 194+385 – $L_{св} = 10$ м.
6. Надлез над ЖП линия София-Карлово-Бургас на км 195+285 (ЖП км 201+770) $L = (18 + 24 + 18)$ м. В отворите на съоръжението се пропускат и два селскостопански пътя.
7. Надлез над път I-6 на км 196+250 при пътен възел на км 196+250, $L = (16 + 20 + 16)$ м.

3.1.7. Ландшафтно оформление и рекултивация

За рекултивация се предвиждат декласирани пътни отсечки както следва:

От път I-5 в началото на обхода с дължина 465 м.

От ведомствения път при км 193+106 с дължина 105 м.

Велоалея с дължина 351.

За тях се предвижда разбиване, демонтаж и депониране на съществуващите асфалтобетонни, трошенокаменни и тротоарни настилки, бетонови бордюри 8/16 и 18/35.

Като ландшафтно оформление се предвижда: техническа рекултивация – обратен насип от хумусни почви, за вертикална планировка на декласирани отсечки и между връзките на пътните възли.

Биологичното укрепване се състои от затревяване в три етапа на предвидените площи, залесяване на откоси на насипи с едногодишни широколистни фиданки, засаждане на двугодишни непикирани фиданки и в алеино залесяване на средноразмерни фиданки от подходящи по месторастене видове.

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:

Изготвени са проекти за реконструкции на всички засегнати съоръжения на други ведомства. Всички пресичания на газопроводи, ж.п. линии, военни пътища и др. са съгласувани със съответните ведомства. Отчетени са следните пресичания и реконструкции на инженерни мрежи:

- Реконструкция на оптична мрежа HDPE 2 тръби ф40 Мтел /А1/ и БТК / Виваком/ от км 192+600 до км 193+100 по директното направление и от км 0+800 до км 1+232.03 на пътна връзка посока гр.Казанлък
- Реконструкция на оптична мрежа 24 FO кабел в HDPE ф40 тръба Bulsatcom от км 192+600 до км 193+100 по директното направление и от км 0+800 до км 1+232.03 на пътна връзка посока гр.Казанлък
- Реконструкция на съобщителни кабели на ДА“Електронно управление“ и БТК /Виваком/ от км 192+600 до км 193+100 по директното направление и от км 0+800 до км 1+232.03 на пътна връзка посока гр.Казанлък.
- Реконструкция на газопровод на „Ситигаз“ от км 192+600 до км 193+100 по директното направление и от км 0+800 до км 1+232.03 на пътна връзка посока гр.Казанлък
- Реконструкция на ВЕЛ 20 kV „Енина“ при км 192+940;
- Реконструкция на ВЕЛ 110 kV „Рачо - Столетов“ при км 192+979;
- Реконструкция на ВЕЛ 20 kV „Енина“ при км 193+669;
- Реконструкция на ВЕЛ 20 kV „Крън“ при км 193+679;
- Реконструкция на ВЕЛ 110 kV „Рачо - Освобождение“ при км 193+709;
- Реконструкция на стоманен водопровод Ф630 при км 194+726;
- Реконструкция на стоманен водопровод Ф530 при км 194+782;
- Реконструкция на чугунен водопровод Ф600 при км 194+973;
- Реконструкция на ВЕЛ 20 kV „Петолъчка“ при км 195+489;
- Реконструкция на ВЕЛ 20 kV „Зино“ при км 195+808;

Реконструираните мрежи, ведно с нормативно определеният сервитут попадат изцяло в обхвата на новопроектирания път и не се налага площ ограничено право на ползване.

- Защита на подземен канал Ф500 мм на км 194+796

На км 194+796 трасето се пресича от канал за битови отпадъчни води изграден с бетонови тръби Ø 500.

С цел предпазване на тръбопровода от повреда от повишеното динамично и статично натоварване, около него ще се изгради защитен бетонов кожух.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

При оформянето на земното легло следва да се отстранят слабите почви и да се осигури дренирането на основата.

Горното е взето под внимание както следва: Отстраняване и депониране на слой негодни земни почви с мощност 1.0 м под ниво съществуващ терен (включително и 0.30 м хумусен пласт) и насипване на 1.0 м пласт зърнести скални материали. Върху тази земна основа се извършва изграждането на насипите за директното направление и пътните възли

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:

Със Заповед № РД-02-15-15/25.02.2016 г. на заместник-министъра на регионалното развитие и благоустройството е разрешено изготвянето на проект на Подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП). Въз основа на цитираната заповед е изготвен проект на ПУП-ПП за землищата на с. Крън, с. Енина, гр. Казанлък и с. Копринка, община Казанлък, в които са отразени площите за отчуждаване необходими за реализирането на инвестиционното предложение. В четирите землища се засяга площ от около 335 дка, като площта за промяна на предназначението е около 275 дка.

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 УТМ 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:

Предвиденият участък преминава през землищата на гр.Крън (ЕКАТТЕ: 40292), Казанлък (ЕКАТТЕ: 35167), Копринка (ЕКАТТЕ: 38563) и с. Енина (ЕКАТТЕ: 27499), община Казанлък.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга защитена зона. Най-близко разположена защитена зона е ВГ0001493 „Централен Балкан - буфер“ по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението няма да има, тъй както пътният участък не преминава през населени места.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

В случай на откриване на структури и находки, които имат признаци на културни ценности, дейността ще се спре и незабавно и ще се приложат разпоредбите на Закона за културното наследство.

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

Проектът предвижда Реконструкция на прилежаща пътна мрежа, както следва:

Участъците от път I-5 в района на пътен възел при км 193+230 и от I-6 при пътен възел при км 306+792 се предвиждат за рехабилитация предвид уширението им за забавителните и ускорителни шлюзове (полагане на изравнителен и износващ асфалтови пластове върху съществуващата настилка и уширение с пълна пътна конструкция за шлюзовете).

При км 193+106 е новопроектирано пресичане на ведомствен (за военно поделение) и селскостопански път с габарит Г8.0 чрез пътен подлез с отвор 8.0 м. Дължината на пътя е 425 м.

При км 193+620 отново се пресича горецитирания път с Г8.0 м чрез подлез с отвор 22.0 м съвместяващ в отвора си и отводнителен канал. Дължината на пътя е 140 м.

При км 194+385 е предвидено преминаване на селскостопански път с габарит 6.0 м и дължина 130 м чрез пътен подлез с отвор 12 м предвиден да пропусне и водите от прилежащата водосборна област.

Железопътният надлез при км 195+285 с общ отвор 61 м, съгласно КВС пропуска двустранно прилежащите към железния път селскостопански пътища с габарит 6.0 м на км 195+270 с дължина 167 м и на км 195+301 с дължина 160 м.

Всичките тези съоръжения обслужват безконфликтно прилежащите селскостопански територии.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

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

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

За реализирането на съоръженията 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, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: 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 обекта, атмосферният въздух ще се замърсява основно от изгорелите газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

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

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

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

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.):

Освен оразмерените задължителни съоръжения за пропускане на водите от пътните окопи и в ниските места на последните се предвиждат и други водостоци – тръбни Ф1.0 м и правоъгълни 2.0 в зависимост от дължината им (височината на насипа над тях) на места необходими за източване на окопа или при невъзможност за воденето му по-нататък.

Пътните подлези при км 193+620 с отвор 22 м и при км 194+385 с отвор 12 м освен определените водни количества съвместяват в отвора и съответното служебно пресичане.

Общо малките съоръжения за приетия вариант са 16 броя. От тях 7 броя са по директното направление и 9 броя по пътните възли. Използваните отвори са: тръбни водостоци с отвор 1.0 м – 10 броя, правоъгълни водостоци с отвор 2.0 м – 3 броя и с отвор 3.0 м – 1 брой. По изключение (малка височина на насипа) за напречни отводнителни пропускащи само води от канавките през връзките на ПВ при км 196+250 са използвани отвори 0.8 м (връзка 1) и 0.5 м (връзка 2) за по един отводнител.

Поради изключително равнинния характер на терена по директното направление оттоците на 6 броя водостоци са предвидени в изпарителни басейни.

Отводняването на високи над 3.0 м насипи от стичащите се към банкетите и откосите води се осъществява чрез видими бетонови бордюри 8/16 см и улеи 40/50 см разполагани през 40 м.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

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

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

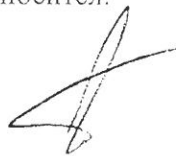
По време на експлоатацията на участъка по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Разглежданото пътно съоръжение 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“ трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Ситуация на хартиен и ел. носител
2. Електронен носител.



С уважение,
ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“