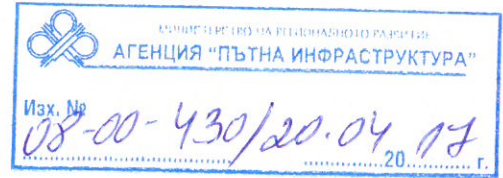


АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

ДО

ПЛАМЕН СТОИЛОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА РУСЕ
гр. РУСЕ 7000, пл. „СВОБОДА” № 6



АЛКИН НЕБИ
КМЕТ НА ОБЩИНА КУБРАТ
гр. КУБРАТ 7300, ул. „КНЯЗ БОРИС I” № 1

РУМЕН РУСЕВ
КМЕТ НА СЕЛО ЧЕРВЕНА ВОДА
с. ЧЕРВЕНА ВОДА 7051, ОБЩИНА РУСЕ

МАРИЕЛА ЙОРДАНОВА
КМЕТ НА СЕЛО НОВО СЕЛО
с. НОВО СЕЛО 7052, ОБЩИНА РУСЕ

НЕВЯНА АТАНАСОВА
КМЕТ НА СЕЛО ТЕТОВО
с. ТЕТОВО 7044, ОБЩИНА РУСЕ

ЕСИН НИКОЛОВА
КМЕТ НА СЕЛО БЕЛОВЕЦ
с. БЕЛОВЕЦ 7321, ОБЩИНА КУБРАТ

Относно: *Път II-23 „Русе – Кубрат – Исперих - Дулово“ от км 0+030 до км 46+771 – Основен ремонт (рехабилитация)*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИНЕ/ГОСПОЖО,

На основание чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, Ви уведомяваме за инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура”:

Път II-23 „Русе – Кубрат – Исперих - Дулово“ от км 0+030 до км 46+771 - Основен ремонт (рехабилитация)

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 предложението:

Целта на инвестиционното предложение е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните характеристики на път II-23 в участъка от км 0+030 до км 46+771. С реализацията му ще се осигурят необходимите условия за безопасност на движението, оптимално отводняване на пътното тяло и значително ще се повиши комфорта на пътуване.

2.1. Обща характеристика на пътните участъци и прилежащите им съоръжения:

Началото на разглеждания участък от път II-23 е при км 0+030 в близост до съществуващо кръстовище с път I-2 „Русе – Варна“. Краят на участъка е на км 46+771 при кръстовище с път II-49 „Разград – Кубрат“.

Габаритът на пътния участък е променлив, вариращ от 6.50 м до 10.50 м. Проектната скорост е 70 км/ч за участъците в открит път и 50 км/ч за участъците в регулацията на населени места.

В разглеждания участък попадат следните кръстовища с пътища от републиканската и общинската пътна мрежа:

- триклонно кръстовище при км 1+900 с местен път;
- триклонно кръстовище при км 3+425 с местен път;
- триклонно кръстовище при км 4+180 с общински път RSE1139;
- триклонно кръстовище при км 4+480 с общински път RSE1139;
- триклонно кръстовище при км 8+810 с общински път RSE2149;
- триклонно кръстовище при км 11+800 с републикански път III-2302
- триклонно кръстовище при км 15+000 с местен път;
- триклонно кръстовище при км 15+920 с местен път;
- триклонно кръстовище при км 17+520 с местен път;
- кръгово кръстовище при км 17+730;
- триклонно кръстовище при км 20+480 с общински път RSE1140;
- триклонно кръстовище при км 23+700 с общински път RSE3147;
- четириклонно кръстовище при км 27+030 с общински път RSE3147;
- триклонно кръстовище при км 38+940 с общински път RSE2170;
- триклонно кръстовище при км 40+190 с общински път RAZ3060;
- четириклонно кръстовище при км 45+425 с улица „Цар Освободител“, гр. Кубрат;
- триклонно кръстовище при км 46+771 с републикански път II-49.

Отводняването на настилната се осъществява повърхностно посредством напречния и надлъжния наклон на пътя. Отводняването на пътното тяло се извършва чрез отводнителни окопи, които са предимно земни, и водостоци. Съществуващите водостоци са различни типове и отвори. В участъка през село Беловец има съществуваща дъждовна канализация, която е запушена и в момента не работи. В град Кубрат има съществуващата дъждовна и смесена канализация, която е изпълнена по проект за воден цикъл на града.

В разглеждания участък има изградени следните големи съоръжения:

- ж.п. надлез при км 3+356 - надлезът представлява четириотворно съоръжение 15.65м+2x16.00м+15.65м с дължина между крайните фуги 64.00 м.

- плочест водосток при км 10+686 - съоръжението представлява водосток със светъл отвор 4 м.

- плочест водосток при км 15+848 - съоръжението представлява плочест водосток със светъл отвор 5 м перпендикулярно между устоите и 5.45 м по косотата.

- водосток при км 19+560 - съоръжението се състои от две конструкции вградени една в друга. При оттока е изпълнен плочест водосток със светъл отвор между устоите 5 м, каменни устои и крила с височина 450 см, полузавърнати.

- овоидален мост при км 23+952 - Съоръжението е с дължина 41.4 м, изпълнено на секции със средна дължина от 5 м. Отворът на моста при петата е 605 см.

2.2. Съществуващо положение:

Състоянието на настилката в разглеждания участък от път II-23 е лошо. Констатираните пукнатини в повърхностният слой са над 50%, а износването на пътната настилка над 60%. Участъците, в които през годините е извършван машинен кърпеж, са в незадоволително състояние.

Отводняването на пътния участък е в лошо състояние. Отводнителните окопи и водостоците в по голямата си част са затлачени и не изпълняват предназначението си, а някои са напълно разрушени. Крилата на част от водостоците са обрушени и се нуждаят от ремонт. Дъждоприемните шахти на съществуващата канализация в гр. Кубрат са затлачени и трудно изпълняват предназначението си.

По съществуващите големи съоръжения са констатирани редица повреди и недостатъци:

- ЖП надлез при км 3+356:
 - липсващи капаци на отводнителите
 - нисък парапет в лошо състояние;
 - пукнатини и деформации по асфалтовата настилка;
 - слягане на пътното платно при подходите.
 - течове по фугите;
 - течове по долната повърхност на пътната плоча и тротоарните конзоли;
 - течове около отводнителите;
 - зони от надлъжните греди с липсващо бетонно покритие и корозирала армировка;
 - напречните греди са с липсващо бетонно покритие и корозирала армировка;
 - слягане на обратния насип пред устоите и оголване на долната повърхност на ригела и горния край на колоните;
 - зони от ригелите при устоите и стълбовете са с липсващо бетонно покритие и корозирала армировка.
 - компрометирана облицовка на насипите при устоите;
 - еластомерните лагери при устоите са силно деформирани вследствие на премествания в горния край на обсипните устои. Има скъсан лагер в ляво при устой страна „Кубрат“.

- Плочест водосток при км 10+686:
 - липсват бордюри и тротоарни блокове, дъждовната вода върху пътното платно изтича странично, като умокря крайните елементи при втока и оттока;
 - при новопоставените стоманобетонни плочести елементи се наблюдават зони с липсващо бетонно покритие и корозирала армировка;
 - при монтажа на плочестите елементи надлъжната фуга не е запълнена с бетон, а с трошен камък, което е довело до претоварване на плочестите елементи, тъй като не се осъществява преразпределение на усилията от подвижен товар;
 - наблюдават се зони с течове по челото на пътната плоча при втока;
 - наблюдават се зони с липсващо бетонно покритие и корозирала армировка от пътната плоча при втока;
 - насипните конуси около крилата са слегнали.

- Плочест водосток при км 15+848:
 - пукнатини по асфалтовата настилка;
 - нисък парапет в лошо състояние;
 - течове по фугите;

- течове по долната повърхност на пътната плоча;
- зони от пътната плоча и плочестите елементи с липсващо бетонно покритие и корозирала армировка;
- крилото при оттока страна „Кубрат“ се е завъртяло - наблюдава се преместване в горния край на крилото от 13 см, а при фугата в долния край от 3 см.

- **Водосток при км 19+560:**

- изпълнения улей за отвеждане на водите от пътното платно прекъсва по дължина на откоса, като водата допълнително подкопава улея, умокря насипа и изтича непосредствено зад крилото на водостока при втока;

- дъждовните води, които попадат върху насипа, преминават през него и умокрят стоманобетонната конструкция - кахони и пътна плоча, като предизвикват карбонизация на бетона и последваща корозия на армировката, което намалява носимоспособността на стоманобетонните елементи във времето;

- липсата на стоманобетонни бордове при втока и оттока, допринасят за умокряне на пътната плоча при оттока и крайните кахони при оттока.

- **Овоидален мост при км 23+952:**

- изпълненият улей за отвеждане на водите от пътното платно, прекъсва по дължина на откоса, умокря насипа и изтича зад челната стена на моста при втока, увеличава хоризонталните сили върху челната стена и тя губи равновесие;

- пукнатини по челната стена при втока и оттока. При челната стена при втока има изместване около 30 см от проектното положение. Има опасност от изпадане на челната стена и изтичане на насипа при втока;

- дъждовните води, които попадат върху насипа, преминават през него и умокрят стоманобетонната конструкция, като предизвикват карбонизация на бетона и последваща корозия на армировката, което намалява носимоспособността на стоманобетонните елементи във времето;

- течове по фугите между отделните секции на овоидалния профил и течове през стената на овоидалния профил, където бетонът не е бил добре уплътнен;

- обрушена бетонна повърхност на крилото при втока.

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:

Проектното решение предвижда възстановяване на пътната настилка чрез полагане на нови усилващи и износващи асфалтови пластове. Преди тяхното полагане ще бъде извършен предварителен ремонт на различните видове установени повреди като разрушения, деформации и др. В участъците с по-големи нарушения е предвидена пълна реконструкция на съществуващата настилка. В местата с недостатъчен габарит се предвижда уширение на настилката до достигане на необходимия габарит съгласно Нормите за проектиране на пътища. Тези уширения ще бъдат в границите на съществуващия обхват на пътя.

Проектното решение предвижда в участъците през населените места цялостна подмяна на съществуващите бордюри, а на отделни участъци и монтаж на нови. Съществуващите са с недостатъчна височина, деформирани и не отговарят на изискванията.

Настоящият проект включва редица мероприятия за възстановяване и подобряване на отводняването на пътния участък. Предвидено е всички съществуващи окопи да бъдат облицовани с бетонови елементи, както и изпълнение на нови облицовани окопи за подобряване отводняването на пътя. Проектът предвижда почистване на съществуващите водостоци. Предвиден е и ремонт на крилата, които са обрुшени. Всички тръбни водостоци с диаметър по-малък от Ø80, ще бъдат подменени с нови Ø100. Проектирани са нови водостоци Ø50 под селскостопанските пътища, където преминава облицован окоп. Проектирани са и нови тръбни водостоци Ø100 на места, където е необходимо по-добро отводняване на участъка. В регулацията на с. Червена вода, в участъка от км 9+122 до км 9+695, е проектирана нова дъждовна канализация със съответните ревизионни и дъждоприемни шахти.

Проектното решение за съществуващите кръстовища предвижда възстановяване на пътната настилка и оптимизация на тяхното геометрично решение, с цел подобряване на организацията на движението. Промените включват изпълнение на нови острови и ленти за завиване, уширения в настилката, промяна в радиусите на завиване и др. Всички промени по кръстовищата са проектирани в обхвата на съществуващия път и за тяхната реализация не е необходимо отчуждаването на нови територии.

Ремонтът на съществуващите големи съоръжения по трасето на пътния участък включва следните строителни дейности по тях:

● **ЖП надлез при км 3+356:**

- премахване на всички пластове над носещата стоманобетонна конструкция – изравнителен бетон, хидроизолация, предпазен бетон, асфалтова настилка, дилатационни фуги;

- отстраняване на повредените повърхности от връхната конструкция и долното строене и почистване на корозиралата армировка чрез водно бластиране;

- премахване на съществуващата облицовка на откосите при обсипните устои и премахване на пластове над съществуващите преходни плочи;

- изпълнение на нови преходни плочи при подходите на съоръжението;

- подмяна на съществуващите еластомерни лагери при устоите с нови;

- стъпаловидно оформяне на откоса пред устоите, изпълнение на обратен насип от подходящ материал и уплътняване на пластове;

- изпълнение на облицовани откоси от геоклетъчна система запълнена с бетон;

- възстановяване на бетонното покритие по връхната конструкция и долното строене;

- изпълнение на армиран изравнителен бетон върху съществуващата пътна плоча, прихванат с анкери;

- полагане на нови отводнителни с PVC удължители с дължина 120 см;

- полагане на нова хидроизолация и асфалтобетон;

- поставяне на нови дилатационни фуги „открит” тип при устоите;

- полагане на бетон за изпълнение на тротоарни блокове;

- монтиране на ограничителни системи за моторни превозни средства;

- монтиране на парапет за пешеходци с височина 110 см;

- монтиране на предпазна мрежа за пешеходци по цялата дължина на надлеза с височина 200 см, закрепени за парапета.

● **Плочест водосток при км 10+686:**

- премахване на всички пластове над носещата конструкция – изравнителен бетон, хидроизолация, асфалтова настилка;

- отстраняване на повредените повърхности от монолитната плоча и плочестите елементи, почистване на корозиралата армировка чрез водно бластиране;

- запълване на надлъжните фуги между плочестите елементи с бетон и изпълнение на стоманобетонна замонолитваща плоча;
- възстановяване на бетонното покритие от съществуващата монолитна пътна плоча и плочестите елементи;
- полагане на нова хидроизолация и асфалтобетон;
- полагане на бетон за изпълнение на тротоарни блокове;
- монтиране на парапет за пешеходци с височина 110 см;
- оформяне на откосите при втока и оттока на съоръжението.

● **Плочест водосток при км 15+848:**

- премахване на всички пластове над носещата конструкция – изравнителен бетон, хидроизолация, предпазен бетон, асфалтова настилка, дилатационни фуги;
- отстраняване на повредените повърхности от стоманобетонната пътна плоча и почистване на корозиралата армировка чрез водно бластиране;
- отнемане на част от насипа по откоса зад крилото с цел намаляване на земния натиск от теглото на обратния насип;
- възстановяване на бетонното покритие на елементите от връхната конструкция;
- изпълнение на армиран изравнителен бетон върху съществуващата пътна плоча, прихванат с анкери;
- полагане на нова хидроизолация и асфалтобетон;
- полагане на бетон за изпълнение на тротоарни блокове;
- полагане на бордюри по продължение на тротоарния блок и „италиански“ улеи за отвеждане на атмосферните води от пътното платно;
- монтиране на ограничителни системи за моторни превозни средства;
- монтиране на парапет за пешеходци с височина 110 см.

● **Водосток при км 19+560:**

- изпълнение на облицовка по откоса в зоната над съоръжението чрез запълване на геоклетъчна система с бетон с цел ограничаване на проникването на дъждовни води през насипа и умокряне на съоръжението;
- корекция на нивелетата за изместване на най-ниската точка от вдлъбнатата крива с 10 м посока „Кубрат“ и изпълнение на нов улей за отвеждане на дъждовните води;
- изпълнение на стоманобетонни бордове над пътната плоча при оттока и над крайните кахони при втока;
- отстраняване на повредените повърхности от стоманобетонната пътна плоча при оттока и почистване на корозиралата армировка чрез водно бластиране;
- възстановяване на бетонното покритие от съществуващата стоманобетонна пътна плоча.

● **Овоидален мост при км 23+952:**

- изпълнение на облицовка по откоса в зоната над съоръжението чрез запълване на геоклетъчна система с бетон с цел ограничаване на проникването на дъждовни води през насипа и умокряне на съоръжението;
- изпълнение на нови „италиански“ улеи за отвеждане на водите от пътното платно извън обсега на съоръжението;
- разкъртване на съществуващите бетонни челни стени при втока и оттока и изпълнение на нови стоманобетонни;
- изпълнение на отвори зад новите челни стени с диаметър Ø120 в стоманобетонния свод и поставяне на барбакани от PVC тръби с диаметър Ø110 мм;
- изпълнение на обратен насип зад новите челни стени от дренажни материали и полагане на дренажна тръба за отвеждане на попадналите атмосферни води извън насипа;

- отстраняване на повредените повърхности от стоманобетонния свод и почистване на корозиралата армировка чрез водно бластиране;

- запълване на фугите между овоидалните елементи с еластичен, хидроизолационен материал и изпълнение на отводнителни барбакани в долния край на фугата;

- възстановяване на бетонното покритие от стоманобетонния свод;

- премахване на ерозиралата бетонна повърхност от крилата и възстановяването на сечението с бетонозаместващи разтвори.

Основният ремонт на пътния участък включва цялостна подмяна на съществуващите пътни знаци, както и демонтаж на съществуващите предпазни огради и поставяне на нови ограничителни системи за пътища. Върху новата асфалтова настилка ще бъде положена и съответната пътна маркировка.

За участъка от км 31+390 до км 33+350 (км 34+050 по съществуващото километриране) е разработен проект през 1987 г. за изместване на трасето на съществуващия път II-23 между с. Тетово и с. Беловец. В периода до 2001 г. има изпълнено строителство по този проект, но същия не е завършен. По трасето има изграден сводов водосток с отвор 6 м и дължина 105 м, като частично е изграден високия насип в участъка при водостока. В друг участък с дължина около 500 м има изпълнена трошенокаменна настилка. С настоящето инвестиционно предложение разглеждания участък ще бъде достроен и въведен в експлоатация. По трасето му се предвижда изграждане на пътна връзка за обслужване на прилежащи обекти при км 31+745. Терените, върху които пътния участък ще бъде достроен, са транспортна територия, предвид на което не се предвижда провеждане на отчуждителни процедури.

Предвидените земни изкопни работи са свързани основно с доизграждане на частично изпълненото трасе на новия участък от км 31+390 до км 33+350. Дълбочината на тези изкопи ще бъде до 3.50 м.

Настоящото инвестиционно предложение не е обвързано с използване на взривни вещества.

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:

След утвърждаване на техническия проект за основен ремонт на път II-23 „Русе – Кубрат – Исперих - Дулово“ от км 0+030 до км 46+771 и приключване на всички съгласувателни процедури, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж от компетентния за това орган – Министерство на регионалното развитие и благоустройство.

Предвид на това, че строителните дейности по пътния участък ще се извършват единствено в транспортни територии, няма нужда от изработване и одобряване на подробен устройствен план - парцеларен план за обекта.

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:

Път II-23 „Русе – Кубрат – Исперих - Дулово“ от км 0+030 до км 46+771 се намира на територията на области Русе и Разград и преминава през землищата на следните населени места:

- гр. Русе (ЕКАТТЕ: 63427), община Русе;
- с. Червена вода (ЕКАТТЕ: 80460), община Русе;
- с. Ново село (ЕКАТТЕ: 52235), община Русе;
- с. Тетово (ЕКАТТЕ: 72357), община Русе;
- с. Беловец (ЕКАТТЕ: 03575), община Кубрат;
- гр. Кубрат (ЕКАТТЕ: 40422), община Кубрат.

Към настоящето уведомление е приложена ситуация на разглеждания пътен участък върху картна основа.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие, разглеждания участък от път II-23 попада частично на територията на следните защитени зони:

- защитена зона BG0000168 „Лудогорие“ по директивата за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- защитена зона BG0002062 „Лудогорие“ по директивата за опазване на дивите птици.

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Разглежданият пътен участък преминава през регулацията на населени места. Най-близо разположените до пътя жилищни сгради в тези участъци представляват обект на здравна защита по отношение на завишените нива на шум и вибрации. По време на строителните дейности може да се очакват повишени нива на тези два фактора, както и отделни превишения на допустимите им стойности. Облекчаващо обстоятелство по отношение на шумовото и вибрационно натоварване е, че всички строително-ремонтни работи ще бъдат извършвани през светлата част на деня. След приключване на строителството се очаква нивата на шум и вибрации от трафика по пътния участък да се понижат спрямо съществуващите към момента, предвид подобрените характеристики на пътя и безпроблемното преминаване на моторните превозни средства.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Дейностите по възстановяване на съществуващото пътно трасе ще се извършват единствено в обхвата на път II-23, предвид на което не се очаква засягане на обекти на културно-историческото наследство. Към момента се провежда съгласувателна процедура с компетентните органи относно засягането на такива обекти вследствие доизграждането на участъка от км 31+390 до км 33+350.

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

Предмет на инвестиционното предложение е възстановяване на съществуващ участък от републикански път II-23 „Русе – Кубрат – Исперих - Дулово“. Предвидената с инвестиционното предложение нова пътна инфраструктура е свързана с дострояването на пътно трасе, по което пътя да бъде изместен в участъка от км 31+390 до км 33+350.

За извършване на транспортните дейности, свързани със строителните работи, ще бъдат използвани съществуващите републикански и общински пътища и няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.

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 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 реализация на инвестиционното предложение ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителните работи, включват земни маси за изпълнение на насипите по новия участък, както и добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси.

Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от фирмата-изпълнител на обекта въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали и доставчици на вода за технологични нужди.

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

7.1. Емисии в периода на ремонтните работи:

В процеса на работа на пътностроителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на такива машини ще бъде 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.

Праховите частици с размери над 10 μm в зависимост от метеорологичните условия ще се утаяват на около 20 – 50 м от трасето на пътните участъци, а по-малките ще се разсейват в околната среда. При полагане на новата асфалтовата смес върху пътното платно ще се отделят емисии на летливи органични съединения и полициклични ароматни въглеводороди. Емитирането вследствие асфалтирането ще бъде локално и краткотрайно.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

По-оптималния режим на работа на двигателите на моторните превозни средства вследствие подобреното състояние на пътния участък, ще доведе до намаляване на концентрациите на замърсяващите вещества спрямо съществуващите към момента, както и намаляване на шумовото и вибрационно натоварване.

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

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строително-ремонтните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните основни групи отпадъци:

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

В процеса на работа на пътнo-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“.

При доизграждане на трасето от км 31+390 до км 33+350 е възможно да се натрупат земни и скални маси, неподходящи за влагане обратно в строителството на разглеждания участък. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, тези изкопани материали ще бъдат отпадъци с код 17 05 04 „Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03 (несъдържащи опасни вещества)“ и 17 05 06 „Изкопани земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05 (несъдържащи опасни вещества)“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътния участък, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от фирмата-изпълнител на обекта (по време на строителството) или от пътноподдържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от Община Русе и Община Разград, в границите на които се намира разглеждания пътен участък.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях 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.):

Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством отводнителната система на пътния участък и зауствани във възстановените крайпътни окопи или прилежащи дерета.

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

По време на експлоатация на пътното трасе ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. Вероятността от възникване на такива произшествия ще бъде минимална, предвид подобрените характеристики на пътния участък след ремонта.

Разглежданото пътно съоръжение не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

Моля за Вашето становище относно реализацията на инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“, както и да уведомите за него населението на територията на Вашата община/кметство чрез приложените обяви и/или по друг удобен за Вас начин.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Ситуации на пътните участъци върху картна основа – 1 бр.;
2. Обява за инвестиционното предложение – 3 бр.

С уважение,

ИНЖ. ИЛИАНА ЗАХАРИЕВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

