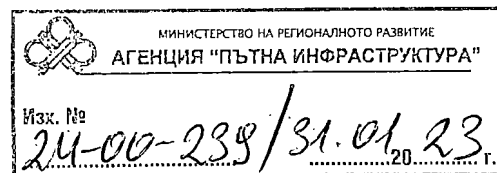




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
ИНЖ. ИРЕНА ПЕТКОВА
ДИРЕКТОР НА
РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ - СОФИЯ
бул. „Цар Борис III“ № 136, ет. 10
гр. София п. код 1618, п. к. 332



Относно: *Ремонтно-възстановителни работи на мост над р. Искър при км 12+422 на път II-18 „Софийски околоръстен път“*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПЕТКОВА,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредба за ОС), Ви уведомяваме за инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ):

Път II-18 „Софийски околоръстен път“ - Ремонтно-възстановителни работи на мост над р. Искър при км 12+422

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти: 02/9173 446; 02/9173 478.

лица за контакти: инж. Гюлер Алиева – Началник Отдел „ОВОС и ОС“

инж. Каталина Колева – главен експерт в отдел „ТДТПН“

2. Резюме на предложението

Целта на инвестиционното предложение са изпълнение на неотложни ремонтно – възстановителни работи на съществуващо мостово съоръжение на републикански път II-18 „Околоръстен път София“, както и подобряване на транспортно-експлоатационните характеристики и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението, комфорт на пътуващите и добро отводняване на мостовото съоръжение.

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:

Мостът, обект на настоящото уведомление, е построен през средата на XX век. Местоположението му е при км 12+422 на път II-18 и осигурява преминаването над р. Искър. Съоръжението е със седем отворна монолитна стоманобетонна връхна конструкция, система „герберова греда” 6.5+5x22+6.5 м. Общата ширина на моста е 9.2 m и се състои от пътно платно 7.6 m и два тротоара по 0.80 m. Настилката на пътното платно е асфалтобетонна, а на тротоарите – бетонна. Съществуват стоманена предпазна ограда без конзола и парапети с височина 90 cm.

Част от връхната конструкция на моста е в предаварийно състояние. Главната причина за това са герберовите стави. Бетонното покритие по цялата повърхност на късите конзоли при крайните греди е нарушено.

Видимите повърхности на главните греди във всички полета на моста са в сравнително добро състояние. С малки изключения, бетонното покритие е без нарушения и няма видима армировка. При подходите към моста са констатирани значителни слягания на насипите. Настилката е в лошо състояние, с много пукнатини и деформации. Предвижда се рехабилитация на пътното платно, като се запазва съществуващия габарит на пътя преди и след съоръжението.

С проектното решение се запазва съществуващата ситуация на участъка от км 12+300 до км 12+539,66 на път II-18. Трасето в план е в хоризонтална крива с радиус $R=630.00$ m, а в изпъкнала вертикална крива е с радиус $R=6300.00$ m. Новопроектираната нивелета е с наклони 1,59% и 0,89%. Проектната ос и ширината на настилката следват съществуващото положение. Началото на настоящата разработка е при км 12+300 с габарит 8,00/11,00 m, който се израмзва до 7,50/9,50 m преди началото на съоръжението. В обхвата на моста от км 12+361,27 до км 12+486,21 габаритът е 7,50/9,50 m. След съоръжението, габаритът се израмзва от 7,50/9,50 m до 8,00/11,00 m. Техническото решение е изготвено за проектна скорост $V_{пр.}=90$ km/h.

Предвижда се рехабилитация на пътното платно, като се запазва съществуващия габарит на пътя преди и след съоръжението, както следва:

- ленти за движение – 2 x 4,00 m
- банкети – 2 x 1,50 m

Напречния наклон на пътното платно е едностранен 2,50%, а на банкетите е 6% навън.

В обхвата на моста, габаритът е както следва:

- Ленти за движение – 2 x 3,75 m
- Тротоарни блокове – 2 x 1,00 m

В обхвата на моста, напречният наклон на пътното платно е едностранен 2,50%, а на тротоарните блокове е 2,50% към настилката.

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Пътна конструкция

В краищата на моста ще се изпълнят нови преходни конструкции с цел подобряване на надлъжното реагиране на моста при сеизмични въздействия и за осигуряване на плавен преход с пътя. Това налага изграждането на нова пътна конструкция в зоните на новите преходни плочи. Тези участъци са в началото и в края на мостовото съоръжение от км 12+351 до км 12+361 и от км 12+486 до км 12+496.

Новата пътна конструкция се предвижда да бъде изпълнена върху нов пътен насип от трошен камък с подобрена зърнометрия (фракция 0÷63 mm) и монтирани преходни плочи, с пластове както следва:

- ✓ Плътен асфалтобетон тип "А" (АС 12.5 изн. А) - 4cm E=1200 МРа
с полимермодифициран битум (ПмБ 45/80-65)
- ✓ Асфалтова смес за долен пласт на покритието - 6cm E=1000 МРа
(биндер) 0/20 с полимермодифициран битум
- ✓ Битумизиран трошен камък - 16 cm E= 800 МРа
- ✓ Трошен камък с подобрена зърнометрия (фракция 0÷40 mm или 0÷63 mm) - 35 cm
E= 400 МРа

В началото и в края на преходните плочи, където е връзката на съществуващата настилка с новоположената пътна конструкция се предвижда полагане на геомрежа от стъклофибърни нишки, покрити с еластомерни полимери. Тази геомрежа е подходяща за връзка между съществуваща настилка, която е фрезована, и новоположените асфалтови пластове.

3.1.2. Върхна конструкция

Предвижда се подмяна на окачените части на върхната конструкция. На мястото на съществуващите главни греди ще се монтират нови предварително напрегнати на стенд греди от типа ГТ. Върху тях ще се изпълни нова плоча с оставащ кофраж от високопрофилна ламарина с височина 150 mm и дебелина 1.25 mm. Общата дебелина на новата плоча ще бъде 26 cm. В останалата част на моста, върху съществуващата плоча ще се изпълни доливка от минимум 8 cm.

Герберовите стави на основните части на конструкцията ще се реконструират, както и ще се добавят допълнителни стремени и надлъжна армировка. При две от герберовите стави, съществуващите фуги се затварят с новата доливка на плочата. При останалите две стави е предвидено да се изпълнят деформационни фуги от закрит тип с обща дилатация 30 mm. При тези стави се предвижда да се монтират устройства за предаване на удара (УПУ). В краищата на моста ще се изпълнят нови преходни конструкции, с цел подобряване на надлъжното реагиране на моста при сеизмични въздействия и за осигуряване на плавен преход с пътя.

Тъй като установеното състояние на долната повърхност на пътната плоча (с изключение на конзолните ѝ части) е сравнително добро, се предвижда да се извършат ремонтни дейности само в локални зони, с торкрет-бетон, в зависимост от степента на пораженията и площта на съответните участъци.

Конзолните части на пътната плоча ще се ремонтират изцяло с торкрет-бетон при спазване на следната последователност на работите: изцяло премахване на компрометираният бетон от долната страна на конзолата чрез „водно бластиране“; почистване на армировъчните пръти; полагане на заварена армировъчна мрежа от Ø5 с карета 10/10 cm в цялата зона, която подлежи на обработка с торкрет-бетон; полагане на торкрет-бетон в съответствие с БДС EN 14487-1 и БДС EN 14487-2.

3.1.3. Стълбове

След направено обследване за състоянието на стълбовете, не се предвиждат значителни ремонтни дейности по тях. При необходимост ще се почистят кусинетите от

парчетата бетон и отпадъците. Локалните повреди по фугите на облицовката ще се почистят (механично или с водно бластиране).

3.1.4. Пътно платно, предпазни съоръжения и функционални елементи

Предвижда се цялостна подмяна на всички елементи от пътното платно – настилка, хидроизолация, тротоарни блокове, парапети, отводнителите.

Върху тротоарите ще се монтират предпазни съоръжения - предпазна ограда тип H2W4 3N, комбинирана с парапет. В тротоарите ще се вложат PVC тръби за осигуряване на възможност за преминаване на бъдещи инсталации, както и ще се използват корнизни елементи от полимербетон. Предвижда се, да се подменят всичките отводнителите и да се изпълни колекторна система.

3.1.5. Подмостово пространство

По време на проведени огледи не са установени подравнения на опорите на моста, поради което не налага да се извършват строително-ремонтни работи в рамките на водния обект р. Искър. Единствено ще се почисти от отпадъци и растителност в обхвата на пътя. Разглеждания участък от р. Искър не представлява зона по чл. 119а, ал. 1, т. 5 от Закона за водите.

3.1.6. Описание на строително-монтажните работи по моста

При изпълнение на строително-монтажните работи по моста, е заложено да се спазва следната технологична последователност: премахване на всички настилки и пълнежни пластове до откриване на горната повърхност на плочата на моста; демонтаж на парапетите и ограничителни системи за пътища (ОСП), водоприемници и др.; премахване на окачените части на моста.; демонтаж на крайна греда; демонтаж на средната главна греда.; разбиване на съществуващите напречни греди при герберовите конзоли; премахване на съществуващите насипи в двата края на моста и изпълнение на новите пътни насипи от трошен камък. Успоредно се изпълняват и новите преходни конструкции в двата края на моста, възстановяват се герберовите конзоли и напречните греди след почистване на съществуващата армировка от продуктите на корозия и се добавя новите армировъчни пръти; монтиране на новите главни греди. Следва полагане на кофражната ламарина между новите главни греди и кофриране на конзолните участъци на плочата; подготовка на горната повърхност за съществуващата плоча за полагане на усилващата доливка, като своевременно ще се монтират новите водоприемници. В зоната на съществуващата плоча, водоприемниците ще се монтират в нови отвори, а съществуващите отвори за водоприемници са затварят, като предварително ще се премахне компрометирания бетон и ще се почисти армировката от корозия. Предвижда се армиране и бетониране на новите стоманобетонни плочи в окачените части и на усилващата доливка в останалата част на моста. Ремонтни дейности по долната повърхност на връхната конструкция ще се изпълнят с торкрет-бетон по конзолните части на плочата и локални поправки по останалата част на плочата, и по главните и напречните греди. Следва монтиране на корнизни панели, полагане на тръби за бъдещи инсталации, армиране и бетониране на тротоарните блокове, цялостна обработка на всички видими бетонни повърхности с подходящи състави за възстановяване на защитните функции на бетонното покритие по отношение на армировката, както и ремонтни дейности по стълбовете на моста (почистване и фугиране на зидарията), полагане на хидроизолация, настилки, ОСП, изпълнение на новите връзки за осигуряване поемането

на сеизмични въздействия при всеки един от стълбовете, монтаж на УПУ и монтаж на колекторна система и сепаратор за нефтопродукти.

3.1.7. Организационно технически мероприятия за подобряване на безопасността на движението

Към основния проект има разработена част организация и безопасност на движението, включваща постоянна организация на движението. Проектът има за цел с вертикални пътни знаци и хоризонтална маркировка да се осигури максимално безопасността на движението на моторните превозни средства, тяхното безконфликтно преминаване в участъка (района на моста, преди и след него).

Предвидено е монтирането на нови стандартни и нестандартни пътни знаци. Пътната маркировка ще е с бяла боя с перли. При полагането ѝ, строителните продукти които ще се влагат, ще отговарят на изискванията на *Наредба № РД-02-20-1 за условията и реда на влагане на строителни продукти в строежите на Р България.*

При извършването на всички предвидени ремонтно-възстановителни дейности ще се използва временна организация на движението.

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:

Съгласно получените изходни данни от експлоатационните дружества, няма известни комуникации, които да преминават през моста.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

По време на строителните и монтажни дейности не се предвижда да се извършват земни работи, включващи изкопни и насипни дейности.

3.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда използване на взрив.

4. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Ремонтно – възстановителни работи на мостовото съоръжение при km 12+422 на републикански път II-18 ще се извършват в обхвата на транспортната територия – публична държавна собственост 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 реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на инвестиционното предложение е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM

координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното намерение попада в землището на гр. Нови Искър с ЕКАТТЕ (00357).

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони от мрежа Натура 2000.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Инвестиционното предложение представлява извършване на ремонтно възстановителни работи на съществуващо съоръжение от републиканската пътна мрежа. Участъкът не преминава в непосредствена близост до населени места. В непосредствена близост няма обекти подлежащи на здравна защита.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културно-историческото наследство.

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

Към техническия проект има разработен проект за временна организация на движението по време на изпълнение на строителните работи.

При извършването на всички предвидени ремонтно-възстановителни дейности ще се използва временна организация на движението, с която ще се информират участниците в пътното движение за ремонта. Предвижда се с нея и да се осигури безопасно преминаване по кръстовищата, отбиващи движението.

Предвиждат се обходни маршрути, а именно: **I^{ва} обходен маршрут** – насочване на движещите се превозни средства (поради пълното затваряне на път II-18 при Нови Искър), които преминават транзит – да се насочат по скоростната Северна тангента. На възлите „Ботевград“ и „Мрамор“ в съответните посоки ще се поставят знаци за указване затваряне напълно на движението при моста над р. Искър.; **II^{ва} обходен маршрут** – движението изцяло ще бъде затворено от км 8+200 до км 14+100. В него ще се допускат превозни средства, обслужващи обекта и имоти, затворени в участъка.

Обходът се предвижда да започва от км 14+100 (кръстовище за кв. „Гниляне“) до км 8+200 (кръстовище за кв. „Славовци“), преминава през кв. „Курило“ и кв. „Кумарица“.

След извършване на строителните работи по моста и премахването на временна организация на движението се изпълнява новопроектираната постоянната организация за безопасност на движението, утвърдена от КАТ.

Не се предвижда изграждане на нова пътна инфраструктура.

5.6 Очаквано трансгранично въздействие:

Предвижданите дейности по ремонт на пътя изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

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

При ремонтно-възстановителните работи на пътя ще има временна площадка в границите на транспортната територия, където ще се разположат за складиране на материали, подвижни временни работилници и контейнери за отпадъци.

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.

Доставката на готовите изделия - тръби, бордюри и други бетонови изделия, както и на асфалтобетонни смеси и трошен камък ще става от най-близко разположената база до обекта.

Ще се използват ограничени количества вода за питейно-битови нужди, а за производствения процес и противопожарни нужди снабдяването с вода ще се осъществява с цистерни за вода. За производство на ел. енергия при необходимост ще се използва агрегат.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

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

7.2. Емисии в периода на 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:

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

- При извършване на ремонтните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 01 01 – Бетон; 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*; 17 03 02 - Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01*; 17 04 05 - желязо и стомана;

- 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.):

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.б от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

9.1. Отводняване

Отводняването е повърхностно, осигурено чрез надлъжни и напречни наклони. В проекта се предвижда от мостовите водоприемници (10 бр. в обхвата на моста), водите от цялото съоръжение да преминават в събирателен тръбопровод и по него с наклон 1% да се отвеждат в каломаслоуловител, разположен в сервитута на пътя от страна устой Калотина. В него ще се отвеждат повърхностните води от целия мост.

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 ремонтните работи, използването на опасни химични вещества е свързано единствено със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан и др. Опасност от замърсяване с тях съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да се съгласува преди започване на строителството.

Инвестиционното предложение не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителната площадка, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

Разглежданият пътен участък не представлява съоръжение или предприятие с нисък или висок рисков потенциал, съгласно чл. 99б от *Закона за опазване на околната среда*.

С изпълнението на инвестиционното предложение ще се повиши експлоатационното състояние на съоръжението, ще допринесе за подобряване на безопасността на пътя като се

осигури максимално безопасността на движението на моторните превозни средства, тяхното безконфликтно преминаване в участъка (района на моста, преди и след него) и ще благоприятства за намаляване на пътно-транспортни произшествия.

Предвид приоритетността на обекта, моля във възможно най-кратки срокове да ни информирате за необходимите действия, които Агенция „Пътна инфраструктура“ трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

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

С уважение,

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

