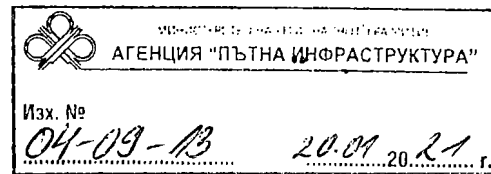


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

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



Към Ваш изх.№ ОВОС-58 / 21.09.2020 г.  
Към наш вх.№ 04-09-129/ 21.09.2020 г.

**Относно:** Изработване на технически проект за обект: АМ „Хемус“, участък 4 от км 139+340 до км 167+572

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,**

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:

**Изработване на технически проект за обект: АМ „Хемус“, участък 4 от км 139+340 до км 167+572**

**1. Възложител:**

Агенция „Пътна инфраструктура“,  
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3  
телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 446  
лица за контакти: д-р Нина Стоилова- началник отдел ОВОС и ОС;  
инж. Гюлер Алиева – гл. експерт в отдел ОВОС и ОС

**2. Резюме на инвестиционното предложение:**

За обект Автомагистрала „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Проведената процедура е приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. С Решението е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“ с възложител Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП).

Въз основа на одобрения от МОСВ вариант за доизграждането на автомагистралата, в периода 2015-2016 г. по възлагане на НКСИП са изработени идейни проекти с парцеларни планове.

Съгласно § 8 от Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн. ДВ бр. 30 от 15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г.) всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (отговаряща за успешното и ефективно финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма“, автомагистрала „Хемус“ и автомагистрала „Черно море“), преминават към Агенция „Пътна инфраструктура“.

През 2019 година започва изработването на техническия проект за АМ „Хемус“ в участъци от км 139+340 до км 167+572 (участък 4), от км 167+572 до км 190+771.67 (участък 5) и от км 190+771.67 до км 223+426.75 (участък 6), като основната цел е постигане на възможно най-добри технически параметри на проектното трасе и осигуряване на адекватни условия за пътна безопасност. В тази връзка в участъка от автомагистралното трасе от км 159+013.78 до км 162+076 (попадащ в участък 4) са прецизирани геометричните и ситуационни елементи на пътната ос – радиуси на хоризонтални криви и дължини на преходни рампи, като в резултат на това геометричната ос по технически проект е изместена спрямо следата оценявана в екологичната процедура завършила с Решение по ОВОС 2-2/2015 г.

За АМ Хемус, участък 4 от км 139+340 до км 167+572 Ви е представен проект на Подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП), за който със становище на МОСВ с изх. ЕО-24/29.07.2020г. сме информирани, че за участъци от 139+340 до км 159+013.78 и от км 162+076 до км 167+572 не е необходимо провеждането на самостоятелна процедура по ЕО. С писмо наш изх.№ 04-09-116/ 04.09.2020 г. Ви представихме уведомление за обект: АМ Хемус, участък 4 от км 139+340 до км 167+572 (с изключение на участък от км 159+013.78 до км 162+076) - изграждане и реконструкция на инженерни мрежи с проект на ПУП-ПП. В отговор с писмо Ваш изх.№ ОВОС-58/21.09.2020 г. сме информирани, че няма основание да се изисква провеждане на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури по ОВОС или преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, както и, че не е необходимо провеждането на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

За инвестиционното намерение „АМ „Хемус“ в участъци от км 159+013.78 до км 162+076 и от км 181+413.33 до км 185+064 – прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос“ е проведена процедура за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС. Същата е приключила с Решение № 7-ПР/2020 на министъра на околната среда и водите с характер да не се извършва ОВОС.

С писмо с изх.№ 04-09-6/ 12.01.2021 г. Ви представихме проект на ПУП-ПП за участък от км 159+013.78 до км 162+076 с молба за допускане на прилагането на чл. 91, ал. 2 от ЗООС. От Ваша страна към момента на изготвяне на настоящото уведомление не е постъпил отговор.

С настоящото уведомление Ви представяме технически проект за обект: АМ „Хемус“, участък 4 от км 139+340 до км 167+572 (включително и участък от км 159+013.78 до км 162+076).

**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/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

### 3.1. Описание на основните процеси

Техническият проект е изработен по следата на разработения идеен проект, с технически елементи съответстващи на проектна скорост  $V_{пр}=120\text{км/ч}$  и габарит Г27.

#### 3.1.1. Надлъжен профил

Използвани са следните проектни елементи:

- минимален надлъжен наклон – 0,50%;
- максимален надлъжен наклон – 4,50%;
- минимален радиус на вдлъбнатата вертикална крива – 8800м;
- минимален радиус на изпъкналата вертикална крива – 16000м;

#### 3.1.2. Конструкция на пътната настилка

##### Директно трасе

С цел хомогенизиране, конструкцията на пътната настилка е съобразена с разработената в предходния участък. Пътната конструкция е изчислена за категория на движение „автомагистрала“. Оразмерителното осово натоварване е 11.5 t/ос, за експлоатационен период 20 год.

Конструкция на настилка за директно трасе е следната:

Асфалтова смес за горен пласт на покритието тип SMA с ПмБ 45/80-65	- 4см - E=1200 МПа
(За лентата за принудително спиране: Асфалтова смес за горен пласт на покритието тип “А“ с ПмБ 45/80-65	- 4см - E=1200 МПа
Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) с ПмБ 25/55-55	- 6см - E=1000 МПа
Асфалтова смес за основен пласт тип А0	- 10см - E=800 МПа
Трошен камък стабилизиран с цимент	- 20 см - E=600 МПа
Основен пласт от скален материал с подбрана зърнометрия	- 25см - E=450 МПа
Общо: 65 см	

Под трошения камък се полага зона „А“ от група почви – А-1-а с дебелина на пласта от 50 см - E=45 МПа в участъците в насип. В участъците в изкоп зона „А“ не се полага, а се извършва механична стабилизация с група почви – А-1-а с дебелина на пласта от 50 см - E=45 МПа.

##### Селскостопански пътища от км

Асфалтова смес за износващ пласт тип А	- 4см - E=1200 МПа
Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер)	- 6см - E=1000 МПа
Основен пласт от зърнести минерални материали с непрекъснатата зърнометрия (фракция 0-63)	- 35см - E=350 МПа
Под трошения камък не се полага зона „А“.	

##### Републикански пътища трети клас и общински пътища

Асфалтова смес за износващ пласт тип А	- 4см - E=1200 МПа
Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер)	- 4см - E=1000 МПа
Асфалтова смес за основен пласт	- 8см - E=800 МПа

Основен пласт от зърнести минерални материали с непрекъснатата зърнометрия (фракция 0-63) - 51см - E=350 МПа

Под пътната конструкция се предвижда полагане на пласт от материали група А1 с дебелина 50см ,

#### **Републикански пътища първи и втори клас и връзки на пътни възли**

Асфалтова смес за износващ пласт тип А с полимермодифициран битум ПмБ 45/80-65 - 4см

Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) с полимермодифициран битум ПмБ 25/55-55 - 4см

Асфалтова смес за основен пласт - 8см

Основен пласт от зърнести минерални материали с непрекъснатата зърнометрия (фракция 0-63) - 51см

Под пътната конструкция се предвижда полагане на пласт от материали група А1 с дебелина 50см ,

#### **Настилка при зоните за отдих**

Асфалтова смес за износващ пласт тип А - 4см - E=1200 МПа

Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) - 6см - E=1000 МПа

Асфалтова смес за основен пласт - 10см - E=800 МПа

Основен пласт от зърнести минерални материали с непрекъснатата зърнометрия (фракция 0-63) - 45см - E=450 МПа

Под пътната конструкция се предвижда полагане на пласт от материали група А1 с дебелина 50см .

#### **3.1.3. Стабилизация на земната основа**

В различни участъци по протежение на разглеждания километраж се предвижда стабилизация на земната основа.

#### **3.1.4. Типов напречен профил**

##### **Директно трасе**

Габаритът на АМ „Хемус“ е Г 27, който включва:

- Ленти за движение – 2x(3.75+3.50m) =14.50m
- Ленти за спиране - 2x2,50m =5.00m
- Средна разделителна ивица 1x3.00m =3.00m
- Водещи ивици – 2x0.25m+2x0.50m =1.50m
- Банкети – 2x1.50m =3.00m

#### **3.1.5. Пресичания с пътища от републиканската пътна мрежа, общински и селскостопански пътища**

- Селскостопански път при км 142+406.30 - пресича автомагистралата с надлез.
- Селскостопански път при км 143+683.11 - пресича автомагистралата с подлез.
- Селскостопански път при км 145+988.14 - пресича автомагистралата с надлез.
- Селскостопански път при км 147+076 - пресича автомагистралата с надлез.
- Селскостопански път при км 148+293.83 - пресича автомагистралата с подлез.
- Път LOV 1050 при км 149+406.9 - пресича автомагистралата с подлез.
- Селскостопански път при км 150+441.94 - пресича автомагистралата с подлез.
- Селскостопански път при км 155+655.95 - пресича автомагистралата с подлез.
- Път LOV 1063 при км 157+766.83 - пресича автомагистралата с надлез.
- Селскостопански път при км 158+278.01 - пресича автомагистралата с подлез.

- **Селскостопански път при км 161+982.35** - пресичането се предвижда чрез надлез по селскостопанския път. Проектното решение предвижда изместване на пътя, с цел осигуряване на перпендикулярно пресичане.

- **Общински път LOV 1065 при км 163+494.18** - пресичането се предвижда чрез надлез по общинския път.

За горепосочените пресичания са предвидени съответните реконструкции.

### **3.1.6. Площадки за отдих**

Предвидено е изграждането на площадки за отдих, по две във всяка посока при км 150+000, км 156+600 и км 164+400.

Предвидено е изграждане на улично осветление, както и водоснабдяване. За отходните води са предвижда изграждане на изгребни ями.

### **3.1.7. Пътни възли**

- **Пътен възел „Дренов“ при пресичането на АМ „Хемус“ на км 153+065.34 с път III-3402**

Новопроектираният пътен възел е тип „Диамант“ с две малки кръгови кръстовища и осигурява връзки на АМ „Хемус“ с път III-3402 „Дренов – Дойренци“. Пресичането се осъществява, като трасето на АМ „Хемус“ минава над път III-3402, при км 153+065,34. По направлението на път III-3402 са проектирани две кръгови кръстовища, с външен диаметър 22.5 метра и радиус на централния кръг 10.5 м. Кръстовището е с ширина на настилката 10 м, ивица на застъпване 1,5 м и банкет по 1,5 м.

За път III-3402 в зоната на пътния възел се предвижда реконструкция. В ситуационно отношение трасето се запазва, но след км 33+500 трасето се развива в изкоп за да премине под новоизграждащата се автомагистрала и при км 34+420 се привързва към съществуващото положение. Габаритът на пътя се запазва.

- **Пътен възел „Летница“ при км 167+061.86**

Проектното решение за пътния възел е тип „полудетелина“. В ситуационно отношение се предвижда изместване на път III-301 „Александрово – Летница“ в източна посока. Пресичането на реконструираното трасе на автомагистралата с път III-301 се осъществява при км 167+061.86. Пътният възел е проектиран с четири пътни връзки, които осигуряват всички посоки на движение.

### **3.1.8. Големи съоръжения**

- **селскостопански надлез при км 142+406.30**

В конструктивното отношение надлезът е проектиран с гредова връхна конструкция на три отвора с осови дължини 14,50 + 28,50 + 14,50м.

- **селскостопански подлез при км 143+683.11**

В напречно сечение, подлезът представлява затворена стоманобетонна кутия. Дължината на подлеза по оста на селскостопанския път е 27,00м.

- **селскостопански надлез при км 145+988.14**

В конструктивното отношение надлезът е проектиран с гредова връхна конструкция на три отвора с осови дължини 14,50 + 28,50 + 14,50м.

- **селскостопански надлез при км 147+076**

Съоръжението е триотворно, с осово разстояние между лагерите/опорите 15,00м за крайните отвори и 28,00м за средния отвор. Конструкцията на надлеза е триотворна сборно-монолитна рамка.

**- селскостопански подлези при км 148+293.83, 150+441.94, 155+655.95 и 158+278.01**

Съоръженията се изпълняват под насип и смесен профил изкоп – насип, с горно ниво – нивото на автомагистралата. Светлите отвори на всички подлези са 8,00м, който включва пътна настилка 6,00м и два тротоара по 1,00м. Отводнителните канавки, преминаващи през съоръжението, са разположени под тротоарите – покрити окопи, изпълнени от сглобями стоманобетонни елементи с дължини по 1,00м. Съоръженията осигуряват светла височина от мин. 5,00м за преминаване през подлезите.

**- пътен подлез на път LOV 1050 при км 149+406.9**

Съоръжението е предвидено да се изпълнява като две отделни, успоредни и независими конструкции. Съоръжението е едноотворно, със светъл отвор 12,80м и представлява отворена монолитно изпълнена рамка от обикновен стоманобетон, фундирана плоскостно.

Устоите са плътни стоманобетонни стени. Фундаментите на стените са с височина 1,00м и ширина 4,00м. В двата края на подлеза откосите на насипите на автомагистралата се оформят с конзолни крила, разположени успоредно на оста на автомагистралата, а като продължение на стените на устоите са оформени подпорни стени, успоредни на оста на пътя. Предвидени са преходни плочи с дължини по 5м, разположени под основните пластове на настилката.

**- подлез на път III-3402 "Дренов-Дойренци" при ПВ Дренов при км 153+065.34**

Съоръжението е предвидено да се изпълнява като две отделни, успоредни и независими конструкции. Съоръжението е едноотворно, с дължина 28.20м между осите на подпиране и е изпълнено от монтажни, предварително напрегнати стоманобетонни греди - стендово изпълнение, с височина 115см, свободно подпирани при устоите.

Устоите са плътни стоманобетонни стени, фундирани на пилоти с диаметър 90см и дължини по 13,0 м. В двата края на подлеза откосите на насипите на автомагистралата се оформят с крила, разположени успоредно на оста на автомагистралата.

**- надлез на път LOV 1063 при км 157+766.83**

Съоръжението е предвидено да се изпълнява като две отделни, успоредни и независими конструкции. Съоръжението е едноотворно, със светъл отвор 12,80 м и представлява отворена монолитно изпълнена рамка от обикновен стоманобетон, фундирана плоскостно.

Устоите са плътни стоманобетонни стени. Фундаментите на стените са с височина 1,00 м и ширина 4,00 м. В двата края на надлеза откосите на насипите на автомагистралата се оформят с конзолни крила, разположени успоредно на оста на автомагистралата или нормални, а като продължение на стените на устоите са оформени подпорни стени, успоредни на оста на пътя.

**- мост над дере – ляв приток на река Осъм при км 158+095**

Необходимостта от съоръжението е продиктувана от премостването на ляв приток на река Осъм, пресичащ трасето на магистралата при км 158+095.

Съоръжението представлява кутиеобразна стоманобетонна конструкция, предвидена за монолитно изпълнение, със светло напречно сечение съответно с ширина 6,00м и постоянна светла височина – от 4,50м. Предвидено е да се изпълни на три ламели с дължини

по 13,75м. От двете му страни (вток и отток), при откосите на насипа са проектирани „падащи“ стоманобетонни крила, успоредни на стените на моста.

#### **- селскостопански надлез при км 161+982.35**

В конструктивното отношение надлезът е проектиран с гредова връхна конструкция на три отвора с осови дължини 14,50 + 28,50 + 14,50м. Съоръжението е фундирано с помощта на сондажни стоманобетонни пилоти с диаметър 150 см. Колоните им са с кръгло напречно сечение, с диаметър 100 см.

#### **- надлез по път LOV 1065 при км 163+494.18**

В конструктивното отношение надлезът е проектиран с гредова връхна конструкция на три отвора с осови дължини 14,50 + 28,50 + 14,50м.

Съоръжението е фундирано с помощта на сондажни стоманобетонни пилоти с диаметър 150 см. Колоните им са с кръгло напречно сечение, с диаметър 100 см. Проектът предвижда пилотите на устоите да бъдат сондирани през насипа на пътното тяло.

#### **- надлез при км 167+061.86**

Съоръжението е триотворно с крайни отвори по 17.38м и среден 19.00м (17.38+19.00+17.38) и обща дължина 66.16 м по косотата. Проектираната конструкция е стоманобетонна, сглобяемо-монолитна. Двете пътни платна са разположени върху самостоятелни, независими една от друга носещи конструкции, разположени успоредно, разделени от фуга. Фундирането е пилотно. Пилотите са висящи с диаметър Ø1000 mm и с дължина 10,00m.

#### **- надлез при км 167+284.20 над ЖП линия „Свищов – Троян“**

При км 167+284.20 проектното трасе на АМ“Хемус“ пресича жп линия „Свищов – Троян“ на жп км 62+690 и преминава над нея по надлез.

Съоръжението е косо, едноотворно с отвор 20.37м по косотата или 14.10м перпендикулярно на оста на ЖП линията и с височина от 8.47м до 8.59м . Дължината на съоръжението е 32.68м. Двете пътни платна са разположени върху самостоятелни, независими една от друга носещи конструкции, разположени успоредно, разделени от фуга.

Съоръжението е стоманобетонно, сглобяемо-монолитно, с изпълнение на ниво терен. Фундирането е пилотно – в два реда под стените на устоите. Пилотите са висящи с диаметър Ø1000мм с дължина 18.0м.

### **3.1.9. Пътни принадлежности**

#### **Ограничителна система за пътища**

По цялата дължина на автомагистралата е предвидено поставянето на ограничителни системи за пътища. Степента на задържане на предвидените ОСП е съобразена с допустимата скорост, с вида и обема на автомобилното движение по автомагистралата, както и степента на опасност на обезопасените препятствия.

За част от описаните по-горе големи съоръжения, върху външните тротоарни блокове са предвидени за поставяне пешеходни парапети с височина 110см и ограничителна система за превозни средства. Върху тротоарите в разделителната ивица са предвидени за поставяне ограничителни системи за превозни средства. Допълнително се предвижда и поставянето на мрежи с височина 200см

### **3.1.10. Ландшафтно оформяне на пътя**

За приобщаване на автомагистралата към околния терен и запазване е изготвен проект за ландшафтно оформяне на пътя. Подборът на предвидените дървесни и храстови видове е

съобразен с конкретните климатични и почвени условия, характерни за ландшафтния район и естеството на обекта. Като мерки за защита от ерозия се предвижда охумусяване на изкопи и насипи с 15 см хумус, затревяване и залесяване на откосите.

### **3.1.11. Опазване на околната среда**

Гъстата мрежа от водостоци и големи съоръжения осигуряват добра проходимост за диви животни. Водните количества, които ще се провеждат през водостоците са само тези, които ще се генерират при атмосферните валежи, т.е. водата, която ще преминава през водостоците ще е малко и няма да е постоянно течаща, като през по – голямата част от годината съоръженията ще са „сухи“. По този начин няма да се създават затруднения за преминаването на диви животни през тях.

Всички съоръжения са пригодни и с достатъчен габарит за безпрепятствено преминаване на диви животни под автомагистралата без да е необходимо вземането на допълнителни мерки.

Във връзка с мерките по опазване на околната среда е предвидено изграждане на каломаслоуловители преди отвеждането на водите в повърхностни водни обекти.

### **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:**

За реконструкцията на инженерните мрежи в участък 4 на АМ Хемус от км 139+340 до км 167+572 Ви представихме уведомление с наш изх.№ 04-09-116/ 04.09.2020 г. В отговор с писмо Ваш изх.№ ОВОС-58/21.09.2020 г. сме информирани, че няма основание да се изисква провеждане на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури по ОВОС или преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, както и, че не е необходимо провеждането на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

Инженерните мрежи, попадащи в участък от км 159+013.78 до км 162+076, освен в горечитираното уведомление са разгледани и в информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС за инвестиционно предложение: АМ „Хемус“ в участъци от км 159+013.78 до км 162+076 и от км 181+413.33 до км 185+064 – прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос“.

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

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности.

### **3.4. Ползване на взрив:**

Не се предвижда

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



На 12.01.2021 г. проектът на ПУП-ПП за участък 4 на АМ „Хемус“ е разгледан на заседание на Националния експертен съвет по устройство на територията и регионална политика.

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 строителството 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:**

Участъкът попада в землищата на с. Бохот (ЕКАТТЕ: 05921), община Плевен, област Плевен; с. Слатина (ЕКАТТЕ: 67218), с. Владия (ЕКАТТЕ: 11452), с. Дренов (ЕКАТТЕ: 23666), с. Александрово (ЕКАТТЕ: 00299), с. Чавдарци (ЕКАТТЕ: 80039), община Ловеч, област Ловеч.

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

Участъкът не засяга защитени зони.

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

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

В участъка от км 149+400 до км 151+000 – ляво е предвидена шумозащитна стена с височина 3.00 м, която има за цел да намали нивото на шума генериран от трафика за най - близко разположеното населено място - с. Владия.

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

За участък 4 на АМ Хемус е сключен договор за извършване на археологически проучвания.

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

АМ Хемус е нов участък от републиканската пътна мрежа. При пресичанията с републикански, общински и селскостопански пътища са предвидени съответните реконструкции.

**5.6. Очаквано трансгранично въздействие:**

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

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

За 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:**

Емисиите в периода на извършване на дейностите по реконструкция на съоръженията няма да се различават от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. и Решение 7-ПР/2020 г.

**7.2. Емисии в периода на експлоатация:**

Емисиите в периода на експлоатация на съоръженията няма да се различават от разгледаните в процедурите, Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. и Решение 7-ПР/2020 г.

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

Настоящото уведомление разглежда изграждане и реконструкция на инженерни мрежи. Не се очаква генериране на отпадъци, различни от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. и Решение 7-ПР/2020 г.

**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.):**

В прав участък отводняването се осъществява чрез надлъжния и напречния наклон на настилката, като водата се отвежда в окопите проектирани от двете страни на автомагистралата. В правите водата се оттича по настилката от оста към банкетите в дясно и ляво.

В хоризонталните криви отводняването е посредством колекторни системи разположени в средната разделителна ивица, като посредством напречни отводнителни водата се отвежда на подходящи места, на които са предвидени на каломаслоуловители.

При високи насипи се поставят бордюри и водата се отвежда, посредством отводнителни улеи тип „италиански“. Окопите се отвеждат на подходящи места, и когато е необходимо се предвиждат каломаслоуловители.

При изкопите се предвиждат подокопни дренажи и ревизионни шахти за тях. Дренажите се изпускат на подходящи места.

На пътните откоси в изкоп с височина –  $H > 7\text{м}$ , предвиждат предпазни окопи. При голям наклон на терена предпазните окопи са на стъпала.

При големи траншеи и хоризонтални берми с ширина 3.00 м, същите се изпълняват с наклон към настилката за оттичане на водите.

При насипи до 3 м водата от платното преминава по стабилизирани банкети, по насипа и по предвидените окопи, задължително поставен от двете страни за улавяне на всички дъждовни води идващи от настилката и отведени до каломаслоуловителите. Каломаслоуловителите се предвиждат вкопани с тяло от полиетилен (PE).

Облицованите окопи се проектират с наклон по-малък от 5%.

При по-големи наклони се предвиждат прагове разположени напречно на окопите, с които наклона на окопа не надвишава максималния.

Предпазните окопи се изпускат в деретата без да преминават през каломаслоуловители, тъй като те поемат единствено и само от скатни води. При невъзможност да се изпуснат в деретата се заустват в окопите след насипите.

Прочистването на каломаслоуловителите ще става чрез специализиран автомобил (автопомпи), които ще спират в аварийната лента на автомагистралата. За времето през което ще се извършва тази дейност, ще бъде предвидена и временна организация на движение за сигнализиране на този участък.

В участъците от км 166+330 до км 166+390 и от км 167+110 до км 167+180, които са в съчетание на хоризонтална крива с напречен наклон към разделителната ивица и изпъкнала или вдлъбната вертикална крива, в които надлъжния наклон е почти нулев се предвижда изпълнение на линейни отводнители. Линейно отводняване е предвидено и в участъците със съчетание на хоризонтална крива с едностранен напречен наклон и прекъсване на разделителната ивица с цел недопускане на преминаване на повърхностни води от едното платно в другото. Линейните отводнители се заустват в предвидената колекторна система в кривата.

В участъка на пресичането на трасето на автомагистралата със съществуващ напоителен канал при км 166+622.78 поради липсата на наклон на терена в напречна посока се предвижда заустване на облицованите окопи в изпарителни басейни. Предвидените изпарителни басейни са при км 166+580 и км 166+600 – дясно и при км 166+630 – ляво.

За провеждане на водата от деретата, отводнителните окопи и други ниски места са предвидени за изграждане малки съоръжения – водостоци.

**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.

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 експлоатация на автомагистралния участък 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.

Автомагистралата 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 електронен носител в dwg формат.

С уважение,

**ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ**

Член на Управителния съвет на  
Агенция „Пътна инфраструктура“

