

ДО
ИНЖ. ТОНКА АТАНАСОВА
ДИРЕКТОР НА РИОСВ БУРГАС
ж.к. "Лазур", ул. "Перушица" № 67, ет.3
8000 гр. Бургас

ОТНОСНО: Инвестиционно предложение за рехабилитация (основен ремонт) на обект:
Път III-9061 „(Оризаре – Каблешково) – Тънково – Слънчев бряг“ от км 0+000
до км 7+853“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО АТАНАСОВА,

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:

**Инвестиционно предложение за рехабилитация (основен ремонт) на обект:
Път III-9061 „(Оризаре – Каблешково) – Тънково – Слънчев бряг“
от км 0+000 до км 7+853“**

1. Възложител:

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

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Целта на инвестиционното предложение е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението и добро отводняване на пътя.

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

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Проектно решение

Начало и край на участъка

Началото на пътния участък е при км 0+000, като започва от кръстовището с път Ш-906 „гр. ОПУ Варна – Оризаре – Каблешково – Бургас“ при км 43+421. Краят на пътния участък е при км 7+853 и завършва в кръстовището с път I-9 „гр. ОПУ Варна – Обзор – о.п. Слънчев бряг – Бургас“ при км 202+307. Участъкът се намира изцяло в Област Бургас.

Хомогенни участъци по габарит

Общата дължина на трасето 7 839.92 м. Проектните габарити са приети така, че да отговарят на действащите в момента Норми за проектиране на пътища (НПП) от 2018г., като основната цел е да са най-близки до съществуващите в рамките на допустимите отклонения.

Открит път от км 0+000 до км 1+904; от км 3+062 до км 7+839.92:

- Проектна скорост – 60 км/ч
- Минимален радиус на хоризонтална крива – Крива 28 с радиус 161 м
- Проектен габарит – 2 x 3.75 м

Открит път от км 1+904 до км 3+062:

- Проектна скорост – 60 км/ч
- Минимален радиус на хоризонтална крива – Крива 11 с радиус 520 м
- Проектен габарит – 2 x 4.00 м

3.1.2. Нивелетно решение

Нивелетата е проектирана чрез прави и вертикални криви. Радиусите на изпъкналите и вдлъбнатите вертикални криви отговарят на НПП. Надлъжният наклон е изпълнен максимално по съществуващо положение. Максималният надлъжен наклон е $i_{max}=5.95\%$, а минималният $i_{min}=0.00\%$ като е осигурено отводняването. Предвижда се преоткосиране на откос от км 2+482 до км 2+633, като дейностите попадат в обхвата на транспортната територия.

3.1.3. Напречни наклон

Напречният наклон на пътя в права е 2.5%.

Напречните наклони на пътя в хоризонталните криви са съобразени с НПП. За 5 хоризонтални криви е предвидено преоформяне на напречния наклон.

3.1.5. Избор на проектна ос и габарити.

Обектът ще се изпълни по проектната ос, а не по съществуващата с оглед на максималното запазване и вписване в съществуващия пътен габарит. Предвижда се демонтаж на съществуващите бетоновите ивици в участъците с нивелетни разлики по-малки от 8см и компрометирани бетонови ивици.

3.1.6. Настилка

Предвижда се износващ пласт – плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн. А) с полимермодифициран битум.

Конструкция на пътната настилка при участъци за рехабилитация:

- плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн.А) с полимермодифициран битум – 4см;
- неплътен асфалтобетон АС 16 (биндер) – мин 4см.

Предвиждат се три вида локални ремонти, както следва:

1. Локален ремонт „Тип 1“ – пълна реконструкция.

Локален ремонт „Тип 1“ представлява разваляне на съществуващата пътна настилка и изграждане на нови конструктивни пластове, както следва:

- плътен асфалтобетон - 4см
- неплътен асфалтобетон - 4см
- битумизиран трошен камък - 7 см
- трошен камък с непрекъсната зърнометрия - 54см

Съгласно геоложките проучвания – видът на почвите при шурфовете и сондажите, в някои участъци се предвижда изграждане на зона А от материали група А-2-4 с дебелина на пласта 50см и еластичен модул на повърхността $E_0 = 30 \text{ МПа}$.

2. Локален ремонт „Тип 2“ – при нивелетни разлики – $h > 20\text{см}$.

Основа за изготвянето на проектните решения за локални ремонти по пътната настилка са вследствие на нивелетното решение с нивелетни разлики по – големи от 20см. Предвижда се разваляне на съществуващите асфалтобетонни пластове до ниво съществуваща трошено-каменна основа, полагане и уплътняване на пласт от несортиран трошен камък за основа, с дебелина $\text{min } 15\text{см}$ до кота нивелета минус 15 см. След полагането на материал за основа, следва полагане на основен пласт тип А₀ с дебелина 7см, асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 (биндер) с дебелина 4см и износващ пласт – плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн. А) с полимермодифициран битум с дебелина 4см.

3. Локален ремонт „Тип 3“ – дълбоко фрезование.

Прилага се за участъци, при които е необходимо да се извърши предварителен локален ремонт. Предвижда се фрезование на съществуващата асфалтобетонна настилка до достигане на здрава пътна конструкция, след което полагане на неплътен асфалтобетон АС16 (биндер) – 4см и плътен асфалтобетон Тип А (АС 12,5 изн. А) с полимермодифициран битум - 4см, като при необходимост се предвижда и допълнително количество неплътен асфалтобетон АС 16 (биндер) с променлива дебелина с цел изравняване на пътната настилка:

Предварителен ремонт

Преди полагането на износващия и изравнителния пласт е необходимо да се извърши предварителен ремонт на настилка, който включва:

- Ремонт на единични пукнатини (надлъжни и напречни);
- Ремонт на мрежовидни пукнатини и изпотяване на настилка;
- Ремонт на дупки и кръпки;
- Ремонт на слягания.

3.1.7. Кръстовища

1. Пътното кръстовище, при км 0+000 с път III-906 „гр. ОПУ Варна – Оризаре – Каблешково – Бургас“, не е предмет на настоящата разработка.

2. Пътното кръстовище при км 5+500 – за с. Тънково, не е предмет на настоящата разработка. То е по проект за реконструкция на път от ОПС – Тънково с Възложител Община Несебър (Проект за реконструкция на път от ОПС – Тънково – 1 (връзка с плочогредов мост на р. Хаджийска) до път III-9061 (Оризаре – Слънчев Бряг)). В настоящата разработка се предвижда заустване в съществуващото кръстовище и запазване на съществуващото му геометрично положение.

3.1.8. Новопроектираните пътни кръстовища:

1. Пътно кръстовище при км 2+982 за с. Тънково - оста се проектира перпендикулярно на оста на главното направление. Променя се ширината на съществуващата настилка, с цел намаляване на скоростта и по-добра видимост, което налага преоформяне на кръстовището. Изграждат се нов капковиден и триъгълен остров ограничен с бетонови бордюри. Запазва се съществуващата рампа за дясно завиване от път III-9061 към с. Тънково, като се преоформя кривата съгласно НПП.

Запазва се предимството по главното направление - път III-9061 (път III-906 – Слънчев бряг). Кръстовището попада в обхвата на транспортната територия.

2. Пътно кръстовище при км 7+839.92 с път I-9 „гр. ОПУ Варна – Обзор – о.п. Слънчев бряг – Бургас“ - оста се проектира перпендикулярно на път I-9. Запазваме габарита на съществуващата настилка. Предвижда се изцяло рехабилитация на пътното кръстовище. Изправят се бордюрните криви. Триъгълните острови се преоформят, подменят се съществуващи бетонови бордюри и се изгражда тротоар. Предвижда се подмяна на тротоарите. Предвижда се лентата за дясно завиване, изцяло в обхвата на път III-9061, като е проектирана съгласно НАРЕДБА № РД-02-20-2 от 20 декември 2017 г. – за планиране и проектиране на комуникационно-транспортната система на урбанизираните територии.

Движението в кръстовището се регулира със светофарна уредба. Не се предвижда нейната подмяна и промяната на циклограмата.

За кръстовищата се предвижда нова пътна конструкция с асфалтобетонено покритие с дължина – 40 м. За съществуващите асфалтови пресичания и при черните пътища се предвижда нова пътна конструкция с асфалтобетонено покритие с дължина – до 20 м.

3.1.9. Мостове

3.1.9.1. Мост над р. Хаджийска при км 3+434 (по задание км 3+442)

Мостът представлява триотворно съоръжение с обща дължина от 60,00 m и отвори от по 20,00 m. Изпълнен е по монолитно-сглобяем начин. Върхната конструкция се състои от 6 броя монтажни греди с правоъгълно сечение, редени осово през 1,60 m. Те са обединени посредством пътна плоча и са опрени на неопренови лагери. Във всеки отвор, в краищата на плочата, са изпълнени по две ребра.

Напречният наклон е двустранен. Отводняването на пътната настилка се осъществява посредством четири броя отводнителни. Габаритът на моста включва настилка на пътното платно с ширина 7,60 m и два тротоара с ширина по 0,95 m. Върху тротоарите е монтирана комбинирана предпазна ограда с парапет.

Устоите, стълбовете и ригелите са от стоманобетон. Фугите са 2 броя („закрит“ тип-преминаващи конструкции). Крилата при крайните опори са успоредни на пътя. Вдясно по растящия километраж, за тротоарната конзола и външната греда, има окачени тръби с комуникации.

В съответствие с пътния проект, габаритът на моста ще включва, настилка на пътното платно с ширина 8,00 m и два тротоарни блока по 0,75 m с монтирана комбинирана предпазна ограда с парапет.

Предвидените ремонтно-възстановителни работи са както следва:

- разваляне на съществуваща асфалтобетонна настилка, предпазен бетон, хидроизолация и изравнителен бетон до горен ръб пътна плоча; разваляне на съществуващи тротоарни блокове;

- възстановяване на бетонно покритие в компрометирани зони, без отношение към носимоспособността на елемента;
- реконструкция на елементи с нарушено бетонно покритие, при бетонно покритие с отношение към носимоспособността на елементите;
- реконструкция на елементи с нарушена цялост.;
- зоната при устоите не позволява свободното преместване. За целта е необходимо насипите зад тях да бъдат иззети в обхвата на преходните участъци. Ще се приложи ново детайлиране за изолиране на насипа от връхната конструкция - нов гардбаласт, който да позволя свободното дишане на конструкцията;
- изграждане на буфери за предаване на сеизмична сила при устои и стълбове;
- за постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е възприето решение с вързана за връхната конструкция, преходна плоча;
- монтаж на нови отводнителни с диаметър Ø150 и отводнителни колектори – 4 бр.;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон при връхна конструкция и крила, с вградени тръби за комуникации и монтаж на комбинирана предпазна ограда с пешеходен парапет;
- полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10 cm;
- изрязване на фуги в асфалта на посочените места и запълването им с битумна или полимер битумна паста;
- почистване на корозирания бетон по долна повърхност на връхната конструкция и долното строене чрез пясъкоструене или водно бластиране;
- обработка на почистените повърхности с подходящ свързващ грунд и защита на армировката от корозия;
- по всички открити стоманобетонни повърхности се предвижда полагане на защитно покритие, а за тротоарните блокове, включително устойчивост на размразяващи соли.

Ремонтните работи по съоръжението не изискват навлизане в речното корито.

Ремонтните работи се изпълняват с отбиване на движението по обхождащ път. По време на ремонта е необходимо да се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняване на комуникациите окачени за съоръжението. Същите комуникации ще бъдат изместени в тръбите на новите тротоарни блокове. Предвижда се и изграждане на 4 броя шахти в двата края на съоръжението.

3.1.9.2. Мост на km 7+500 (по задание km 7+509)

Съоръжението премества отводнителен канал. Връхната конструкция е с дължина 11,00 m и се състои от 9 бр. монтажни, "П"-образни елемента с ширина по 1,00m. Светлият отвор на съоръжението е 10,00 m. Напречният габарит от 9,50 m включва настилка на пътното платно с ширина 7,80 m и два тротоарни блока по 0,85 m. Устоите и крилата са от бетон. В съответствие с пътния проект, габаритът на моста ще включва пътна настилка от 7,50 m и два тротоарни блока по 1,20 m с монтирана комбинирана предпазна ограда с парапет. Налични са тръби за комуникации надлъжно и напречно на моста. Вдясно по растящия километраж са окачени две тръби. От другата страна е окачена само една. И трите комуникации са захванати за тротоарните блокове. Напречно на съоръжението, за всеки един устой, има захванати по една тръба.

Предвидените мерки за рехабилитация са както следва:

- разваляне на съществуваща асфалтобетонна настилка, предпазен бетон, хидроизолация и изравнителен бетон до горен ръб панела, на съществуващи тротоарни елементи;
- изграждане на армирана пътна плоча от бетон, анкерирана към съществуващите панели;
- за постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е възприето решение с вързана за връхната конструкция, преходна плоча.
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон при връхна конструкция и крила, с вградени тръби за комуникации и монтаж на комбинирана предпазна ограда с пешеходен парапет;
- полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10cm;
- изрязване на фуги в асфалта на посочените места и запълването им с битумна или полимер битумна паста;
- почистване на корозирания бетон по долна повърхност на връхната конструкция и долното строене чрез пясъкоструене или водно бластиране;
- обработка на почистените повърхности с подходящ свързващ грунд и защита на армировката от корозия;
- възстановяване геометрията на напречното сечение с подходящ ремонтен разтвор;
- по всички открити стоманобетонни повърхности се предвижда полагане на защитно покритие, а за тротоарните блокове, включително устойчивост на размразяващи соли;
- избор на подходяща система за отвеждане на повърхностните води преди и след съоръжението,

Ремонтните работи по съоръжението не изискват навлизане в коритото на отводнителния канал.

Ремонтните работи се изпълняват без отбиване на движението по обхождащ път. По време на ремонта е необходимо да се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняване на тръбите с комуникации преминаваща по съоръжението. Тези от тях, които са окачени за моста, вдясно по растящия километраж, ще бъдат изместени в тръбите на новите тротоарни блокове. За другите, намиращи се вляво по растящия километраж, се предвижда окачване, отново за връхната конструкция, посредством стоманени планки.

3.1.10. Автобусни спирки

По протежение на трасето има три броя автобусни спирки, както следва: при км 2+940, в ляво на оста; при км 4+662 - дясно на оста; при км 5+786 - в дясно на оста. При км 4+662 и км 5+786 се запазва съществуващото положение на автобусните спирки.

1. Автобусна спирка при км 2+940

При км 2+982 (по проект при км 2+940) има регламентирана автобусна спирка, която е част от Общинската транспортна схема – Масов обществен пътнически транспорт. Съществуващото положение на спирката е в обхвата на кръстовището за село Тънково при км 2+982. Предвижда се изграждане на разширение на платното за движение с цел отделяне на спирката от пътното платното и по голяма безопасност на движение. Автобусната спирка ще се изгради преди кръстовището по посока на движението на км 2+900, като изцяло попада в обхвата на пътя и не засяга асфалтовия вход при км 2+855. Ширината на банкета ще бъде 2.0м с дължина 10м за монтиране на навес над спирката.

3.1.11. Организация на движението

1. Хоризонталната маркировка в по-голямата си част се намира в лошо състояние – силно износена, а също така се наблюдават и места, в които тя напълно липсва. Хоризонталната маркировка по пътното платно ще бъде изпълнена от бял студен шприц пластик със светлоотражателни перли.

2. Всички повредени части на пътните знаци ще се подменят с нови.

3.1.12. Ограничителни системи за пътища

Проектът предвижда изцяло подмяната на съществуващите предпазни огради с нови ограничителни системи със съответния клас и степен на задържане, както и допълването с нови, там където е необходимо.

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:

На обекта са налични инженерни мрежи, собственост на А1 България ЕАД, Прити Лайф ООД, Форт Нокс ООД, Държавна агенция „Електронно управление“ (ДАЕУ), Енергиен Системен Оператор ЕАД, Напоителни системи ЕАД, Министерство на земеделието, храните и горите, БТК ЕАД, ЕВН ЕР ЮГ ЕАД (ЕVN група).

Проектът предвижда защита на оптични кабели с бетонов кожух собственост на А1 България ЕАД и Държавна агенция „Електронно управление“ от км 7+776 до км 7+807 – дясно от ос, заради изграждане на допълнителна лента за десен завой на кръстовище на км 7+839,92. Дължината на бетоновия кожух е 31 м. Останалите мрежи не се засягат.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

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

Инвестиционното предложение ще се изпълни в рамките на действащия ПУП-ПП. Няма да е необходима процедура за отчуждаване на имоти. Единствено ще се проведе процедура за отстраняване на явна фактическа грешка.

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.

Съоръженията, за които е приложимо ще бъдат направени постъпки за издаване на разрешително за ползване на воден обект по реда на Закона за водите.

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 предложение попада в землището на с. Тънково (ЕКАТТЕ 73571) и гр. Несебър (ЕКАТТЕ 51500) , община Несебър, област Бургас.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение засяга защитена зона BG0002043 „Емине“ по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици.

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Дейността, която ще се извърши по трасето (рехабилитация) не предполага въздействия, различни от съществуващите към момента.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културното наследство.

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

Характерът на дейностите, които ще се извършват не предвижда нова или промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

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 инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори и елементи др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват пясък, трошен камък и др. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици.

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 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 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 ще се осъществява от лицензирана фирма.

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.):

Отводняване

9.1. Тръбни водостоци и бетонови тръби Ф50

Съществуващите тръбни водостоци, за които се предвиждат ремонтни работи са:

- тръбен водосток с отвор Ф100 на км 0+416

- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 0+785
- бетонова тръба с отвор $\Phi 100$ на км 0+987
- тръбен водосток с отвор $\Phi 150$ – същ. канал на км 1+322
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 1+843
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 2+380
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 2+841
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 3+370
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 4+127
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 4+967
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 5+406
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 6+682
- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 7+090

Почистване, подмазване, надзиждане с бетон на шапките на челните стени и профилиране на коритото на дерето в обсега на малките съоръжения, които са за ремонт.

Новите тръбни водостоци са:

- тръбен водосток с отвор $\Phi 100$ на км 4+603 – **По време на извършване на СМР се предвижда временно укрепване на съществуващите телекомуникации.**

Новите бетонови тръби $\Phi 50$ при ССП и входове към имоти са:

- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 0+970 – в дясно на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 2+370 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 4+585 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 4+894 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 5+035 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 6+029 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 6+280 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 6+405 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 7+177 – в ляво на оста
- бетонова тръба $\Phi 50$ на км 7+368 – в дясно на оста

9.2. Високи насипи

Възстановяване и допълване на отводняването с бетонови бордюри 8/16/50 и бетонови отводнителни улеи тип при високи насипи над 3м и при вдлъбнати вертикални криви в насипи по – малки от 3м. Като при надлъжен наклон по – малък от 0.5%, се предвижда да бъдат през 35м, с цел по – добро отводняване на пътя.

9.3. Облицовани окопи

- По дължината на трасето на места е предвидено изграждането на нови облицовани окопи и подмяна на съществуващите. При необходимост надлъжният им наклон се преоформя.

- От км 4+472 до км 4+850 – в ляво на оста, се предвижда покрит правоъгълен облицован окоп с дренаж. В този обхват се намира паркинг от фрезован материал непосредствено до асфалтов вход при км 4+585. Предвижда се окопа да е покрит за осигуряване достъпът до паркинга.

9.4. Необлицовани окопи

- По дължината на трасето на места е предвидено профилиране на нови необлицовани окопи. При необходимост надлъжният им наклон на окопите се преоформя.

- От км 7+307 до км 7+490 – в ляво на оста, се предвижда изграждане на необлицован окоп с дължина 183м. Надлъжният наклон на пътя варира от 0.07% до 0.25%. При км 7+307 асфалтови входове и паркинги, при които няма възможност за отвеждане на водата от необлицования окоп, поради тази причина надлъжният наклон на окопа се преоформя на -0.3% и водата се отвежда в моста при км 7+500. Поради смяната на направлението на наклона не е възможно да се достигне надлъжен наклон на окопа -0.5%.

9.5. Бетонова ригола – при асфалтов път на км 5+790 няма възможност за изграждане на облицован окоп. Има имот с масивни бетонови огради и подземни мрежи. Поради тези причини се предвижда изграждане на бетонова ригола без дренаж, намира се в равен терен и не е необходима дренажна система.

- От км 5+662 до км 5+735 – в ляво на оста, се предвижда бетонова ригола. Напречният наклон на бетоновата ригола варира от 4% до 15%, с цел достигане на надлъжен наклон -0.1%. За канализиране на повърхностните води от бетоновата ригола се предвижда да се изпълни бетонов бордюр 18/35/50. Водата от риголата ще се включи в съществуващи дъждоприемни шахти, намиращи се на входа на имота и изграждане на напречен отводнител при км 5+735.

- От км 5+800 до км 6+024 – в ляво на оста, се предвижда бетонова ригола. Напречният наклон на бетоновата ригола варира от 4% до 15%, с цел достигане на надлъжен наклон -0.3%. Отвеждането на повърхностните води от бетоновата ригола се предвижда да се извърши чрез изграждане на два напречени отводнителя при км 5+875 и км 5+950 както и чрез изграждане на бетонова тръба Ф50 при км 6+029 и облицован окоп до достигане на насип.

9.6. Линеен отводнител – при асфалтови пътища и паркинги от км 7+173 до км 7+307, в ляво на оста, няма възможност за изграждане на облицован окоп. Предвижда се изграждане на линеен отводнител. Повърхностните води ще се отвеждат по линейния отводнител през новоизградена бетонова тръба Ф50 в облицован окоп до достигане на насип.

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 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 инвестиционно намерение не предвижда изграждане на съоръжения 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 носител;
2. Електронен носител.

С уважение,


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