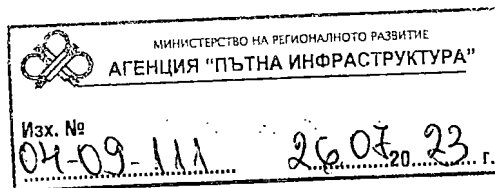




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н ЮЛИЯН ПОПОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „Мария Луиза“ № 22
1000 София



Относно: „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“ -
Участък 7 от км 223+426.75≐км 222+000 (след пресичането с път I-5) до
км 267+650.11≐265+600

Във връзка с: Прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос на
АМ „Хемус“, за подучастък от км 223+426.75 до км 236+030

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПОПОВ,

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:

**„Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“ -
Участък 7 от км 223+426.75≐км 222+000 (след пресичането с път I-5) до
км 267+650.11≐265+600 във връзка с „Прецизиране на ситуационното и геометрично
решение на пътната ос на АМ „Хемус“, за подучастък от км 223+426.75 до км 236+030“**

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 313; 02/9173 257
лица за контакти: инж. Пламена Пасева – Директор дирекция ИПОП;
инж. Юлияна Кърчева – старши експерт в отдел „ОВОС и ОС“

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Трасето на АМ „Хемус“ е част от европейската пътна мрежа от връзката с коридор IV на запад до коридор IX в близост до гр. Велико Търново. Магистралата е в експлоатация в участъците: „Пътен възел „Яна“ - околновръстен път на София – Ябланица“ и „с. Белокопитово – Шумен – Варна“. Предметът на настоящето предложение е етап от реализацията на проекта за „Доизграждане на АМ „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“. АМ „Хемус“ се разглежда

като стратегически проект, под чието въздействие се очаква да се ускори процесът на икономическо и социално сближаване на регионално ниво.

За обект АМ „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Проведената процедура е приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на Министъра на околната среда и водите. 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. 30/15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г.) всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие НКСИП (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“.

Изготвения от НКСИП идеен проект за участък 7 от трасето на АМ „Хемус“ е от км 222+000 до км 265+600 с дължина 43.6 км.

С настоящото уведомление Ви представяме ситуационното решение за подучастък от км 223+426.75 до км 222+000 до км 236+030 с дължина 12,6 км, с което е прецизирано ситуационното и геометрично решение на пътната ос, условно именуван подучастък 7.1. Настоящото трасе на автомагистралата съвпада с разглежданата в процедурата на ОВОС следа и приета с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г., като основната цел е постигане на възможно най-добри технически параметри на проектното трасе и осигуряване на добри условия за пътна безопасност. В тази връзка в подучастъка от автомагистралното трасе от км 223+426.75 до км 236+030 се налага да се прецизират геометричните и ситуационни елементи на пътната ос – радиуси на хоризонтални криви и дължини на преходни рампи.

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

3.1.1. . Ситуационно решение

Документацията е изработена въз основа на допълнително проучване на фаза идеен проект за доизграждане на АМ „Хемус“. С проектното решение се цели да се осигури съответствие с изискванията към строежите по реда на чл. 169 от ЗУТ като се следва одобреното от МОСВ трасе.

Ситуационното решение на трасето на разглеждания подучастък на АМ „Хемус“ е за проектна скорост 120 км/час.

За начало на проектната разработка за АМ „Хемус“, участък 7 е определен км 223+426.75, който представлява край на проектната разработка за АМ „Хемус“ на преходен

участък 6.3 и е идентичен с км 222+000, с начало непосредствено след пътен възел с път I-5 „Русе-Велико Търново“.

Предмет на уведомлението за идейния проект и допълнителното проучване към него за АМ „Хемус“ е подучастък от км 223+426.75 до км 236+030.

Ситуационно трасето се отделя от участък 6.3 в прав участък, като в началото се развива северно от с. Крушето. Следва дясна крива с $R1=15000$ м. При км 224+034 пресича ж. п. линията „Русе - Горна Оряховица“.

В участъка от км 225+940 до км 227+360 трасето на АМ „Хемус“ попада в границите на Натура 2000 - Защитена зона (ЗЗ) BG0000610 Река Янтра – ЗЗ по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Следва прав участък от трасето, като при км 228+700 се пресича общински път VTR2053, в участъка между републикански път III-514 „Камен-Драганово“ и с. Стрелец. Посредством дясна крива с $R2=5000$ м трасето на АМ „Хемус“ се насочва в северо-източна посока, като до края на подучастъка се развива северно и успоредно от републикански път III-514 „Камен-Драганово“. Следват прави участъци и леви криви с $R3=5000$ м, $R4=4500$ м и $R5=1500$ м, и параметри $A5=500$, разделени с прави участъци.

В участъка от км 229+000 до км 233+500 трасето на пътя ще бъде оптимизирано спрямо одобреното от МОСВ трасе. С това се цели да се постиганат възможно най-добри технически параметри на проектното трасе и осигуряване на добри условия за пътна безопасност. С корекцията ще има и известно намаляване на дължината на трасето.

В участък от км 234+440 до км 235+620 започва промяна в ситуационно отношение, наложена от установено в процеса на проектиране нерегистрирано свлачище, в следствие извършени подробни инженерно-геоложки проучвания в обхвата на трасето. Установено е развитие на свлачищни процеси, множество замочурени зони и значимо тектонско нарушение (разсед), който преминава северно от трасето на магистралата. С новото решение трасето ще се измести в северна посока с 140 м в най-отдалечената си точка и се удължава със 73.71 м. Със ситуационна промяна се цели трасето да бъде извън обхвата тези зони.

След отделянето при км 233+800 следва дясна крива с $R=1800$ м и параметри $A=600$, продължава с лява и дясна крива, съответно с $R=870$ м и параметри $A=293.73$ и $R=870$ м и параметри $A=293.73$. Краят на ситуационната промяна е при км 236+030 (идентичен с км 234+500 по решение по ОВОС).

Общата дължина на прецизираното трасе на подучастък е $L= 12\ 603.25$ м.

Трасето на участък 7.1 не преминава през регулацията на разположените в близост населени места и не засяга обекти, подлежащи на здравна защита.

3.1.2. Нивелетно решение

При проектирането на надлъжния профил, се предвижда оптимизация на нивелетното решение на идейния проект, разгледан в процедурата по ОВОС, като са взети предвид следните основни предпоставки: спазване на основните технически параметри за проектна скорост $V_{пр.}= 120$ км/ч.; осигуряване на плавност на трасето и създаване на най-благоприятен ефект за експлоатация при съчетание на елементите в план и профил; осигуряване на отводняването на пътното тяло и прилежащи терени; осигуряване на достатъчна височина за преминаването на малките съоръжения; осигуряване на необходимите габарити и светли височини при пресичанията със селскостопански и други пътища от общинската и републиканската пътна мрежа и ж. п. линии; надлъжният профил е съобразен с надлъжния профил на предходния участък 6, като е подведен от нивелетна права с наклон 4.5% и

нивелетна кота 78.19 и нивелетно обвързан в края с участък 8 – общата точка попада във изпъкнала вертикална крива с R26000 м и нивелетна кота 242.70 м.

За проектна скорост 120 км/ч са използвани следните минимални параметри: максималният надлъжен наклон е 4.50%; минималният надлъжен наклон е 0.5%;

3.1.3. Конструкция на пътната настилка

Основните строителни процеси, които ще се изпълняват при изграждането на разглеждания подучастък от АМ „Хемус“ са идентични на тези, специфични за целия процес на автомагистралата.

Директно трасе

Пътната конструкция е изчислена за категория на движение „**много тежко**“. Износващ пласт тип Сплитмастик 0/11 S с ПмБ 45/80-65 - 4 см; асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/20 (биндер) с ПмБ 25/55-55 – 6 см; асфалтова смес за основен пласт тип “Ао” - 10 см; циментова стабилизация за среден основен пласт - 20 см и скални минерални материали с подобрена зърнометрия за долен основен пласт - 25 см. Обща дебелина на настилка е 65 см.

За аварийните ленти се предвижда типа на износващия пласт да бъде: Износващ пласт от плътен асфалтобетон тип “А” с ПмБ 45/80-65 4 см.

Под последния пласт от пътната конструкция се полага зона А от група почви – А-1-а с дебелина на пласта от 50 см.

3.1.4. Типов напречен профил

Директно трасе

➤ Съставни елементи на пътното платно за габарит А27: средна разделителна ивица – 1x3.00 м; водещи ивици - 2x0.50 м; активни ленти за движение (ленти за изпреварване)– 2x3.50 м; активни ленти за движение – 2x3.75 м; водещи ивици – 2x0.25 м; ленти за принудително спиране – 2x2.50 м; банкети – 2 x 1.50 м.

➤ Геометричната и нивелетната ос на трасето са в оста на разделителната ивица;

➤ В правите пътни участъци наклона на настилка е едностранен – 2.5%;

➤ Банкетите в прав участък се изпълняват с наклон 6% по посока към откоса на насапа или към окопа в изкоп;

➤ Банкетите се предвижда да се изпълняват от два пласта – скален материал с подбран зърнометричен състав за горен пласт - фракция 0-40 – 10см и нефракциониран скален материал за долен пласт на банкета. За банкетите се предвижда и единична повърхностна обработка с битумен разлив с фракция 4-8 мм;

➤ Напречният наклон на аварийната лента в прав участък и хоризонтална крива съвпада с този на активните ленти за движение;

➤ Напречният наклон на средната разделителна ивица е двустранен - 2.5% насочен към пътните платна. Разделителната ивица се предвижда да се изпълни от хумусен пласт и затревяване – 14 см за горен пласт и нефракциониран скален материал за долен пласт. Под хумусния пласт се предвижда полагането на геотекстил със сепарираща функция с якост на статично пробиване 2500N, 200gr/m²;

➤ В района на пътните възли и площадките за отдых лентата за принудително спиране се уширява с 1.0 м поради преоформянето ѝ в ускорителни/забавителни шлюзове. В този случай пътното платно е с габарит А29 и е със следните съставни елементи: средна разделителна ивица – 1x3.00 м; водещи ивици - 2x0.50 м; активни ленти за движение (ленти за изпреварване) – 2x3.50 м; активни ленти за движение – 2x3.75 м; водещи ивици – 2x0.25 м;

➤ Ускорителни/забавителни шлюзове – 2 x 3.50 м;

➤ Банкети

– 2 x 1.50 м.

3.1.5. Пътни съоръжения – мостове, виадукти, подлези и надлези при пресичания с републикански и общински пътища:

Селскостопански подлези

За АМ „Хемус“, подучастък 7.1 се предвиждат следните пресичания на две нива или оставащи под големи съоръжения със селскостопански пътища (ССП):

- ССП при км 223+788 – подлез;
- ССП при км 224+211.50 – подлез;
- ССП при км 226+316 – подлез;
- ССП при км 230+840 – подлез;
- ССП при км 231+543.46 – подлез;
- ССП при км 232+020 – подлез;

Селскостопански надлези

ССП при км 224+780 – надлез;

ССП път при км 225+640 - надлез;

Селскостопански път

- ССП при км 224+010 – Преминава в отвор на ж. п. подлез при км 224+034;
- ССП път при км 224+060 – Преминава в отвор на ж. п. подлез при км 224+034;
- ССП при км 225+980 – Преминава в отвор на виадукт при км 225+964;
- ССП при км 226+777 – Преминава в отвор на виадукт при км 227+148;
- ССП при км 227+445 – Преминава в отвор на виадукт при км 227+148;
- ССП при км 231+870 – Преминава в отвор на виадукт при км 231+822;
- ССП при км 234+165 – Преминава в отвор на виадукт при км 234+190;

3.1.6. Големи съоръжения

№	ПОДОБЕКТ	ДЪЛЖИНА (м)	НАЧАЛО (км)	КРАЙ (км)
1	ВИАДУКТ ПРИ КМ 225+964	102.00	225+891	225+993
2	ВИАДУКТ ПРИ КМ 227+148	949.00	226+761	227+710
3	ВИАДУКТ ПРИ КМ 228+745	102.00	228+682.50	228+784.50
4	ВИАДУКТ ПРИ КМ 230+148	102.00	230+080.50	230+182.50
5	ВИАДУКТ ПРИ КМ 231+822	135.00	231+754.50	231+889.50
6	ВИАДУКТ ПРИ КМ 234+190	293.20	234+036.90	234+330.10

3.1.7. Пресичания с техническата инфраструктура:

Инженерни мрежи и съоръжения засегнати от прецизираното трасе за подучастък 7.1 са следните:

- „ЕСО“ ЕАД :
 - При км 224+296 пресича ВЛ 110 kV „Бутан“;
 - При км 226+344 пресича ВЛ 220 kV „Стрелец“.
- „Електроразпределение Север“ АД :
 - При км 223+994 пресича ВЛ 20 kV „Раданово“;
 - При км 231+544 пресича ВЛ 20 kV „Вира“;
 - въздушни линии СрН „Виноград“ и „Камен“;

- **„ВиК Йовковци“ ООД**

При км 223+935 пресича магистрален водопровод за гр. Полски Тръмбеш. Трасето на АМ засяга напорен и хранителен водопроводи Ø 200мм.

3.1.8. 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.

3.1.9. Ландшафтно оформяне

За приобщаване на автомагистралата към околния терен и запазване на околната среда ще се изготви подробен проект за ландшафтно оформяне на пътя. Подборът на новопроектираните дървесни и храстови видове ще бъде съобразен с конкретните климатични и почвени условия, характерни за ландшафтния район и естеството на обекта. Като мерки за защита от ерозия се предвижда, затревяване и залесяване на откосите.

3.1.10. Опазване на околната среда

Подчастък 7.1 не попада в границите на защитени територии и защитени местности по смисъла на екологичното законодателство.

В участъка от км 225+941 (км 224+465 – по ОВОС) до км 227+362 (км 225+865 – по ОВОС) трасето на АМ „Хемус“ попада в границите на ЗЗ ВГ0000610 „Река Янтра“ - за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Проектното решение, което е разгледано в решението по ОВОС, представлява преминаване през ЗЗ ВГ0000610 „Река Янтра“ посредством мостово съоръжение – виадукт.

С настоящото проектно решение преминаването през ЗЗ ВГ0000610 „Река Янтра“ е оптимизирано, като се предвижда да се осъществи по следния начин:

- Виадукт от км 225+891 (км 224+419 – по ОВОС) до км 225+993 (км 224+557 – по ОВОС);

- Насип от км 226+033 (км 224+557 – по ОВОС) до км 226+695 (км 225+219 – по ОВОС);

- Виадукт от км 226+761 (км 225+219 – по ОВОС) до км 227+710 (км 226+125 – по ОВОС).

В проектно решение за този участък са предвидени допълнително два правоъгълни водостока 1.5 x 1.5 м за преминаване на диви бозайници:

- Проход за животни – правоъгълен водосток при км 226+100 L=1.5/1.5;

- Проход за животни – правоъгълен водосток при км 226+600 L=1.5/1.5;

На този проектен етап се предвижда да се постави непрекъснатата ограда от двете страни на магистралата с височина 120 см над земята, и подземна част 20 см (вкопана в земята), която да бъде изградена от ситна мрежа (с отвори по-малки от 0.5/0.5 см), позиционирана така, че отворите на всички проходи да останат извън нея спрямо пътното платно. Оградата е комбинирана с оградната мрежа, разположена по обхвата на АМ „Хемус“.

В участъците на премостване на реките, при устоите на мостовите съоръжения преди и след реката ще се предвиди ограждане на пътното платно. Загражденията ще бъдат от ситна мрежа (5x5 мм), недопускаща достъпа на животни до директното трасе. Тези участъци ще бъдат затревени.

В прецизираното проектно решение, в изпълнение на изискванията на решението по ОВОС, са предвидени за направа и следните мостови съоръжения:

- Виадукт при км 228+745 (км 227+270 – по ОВОС);
- Виадукт при км 230+148 (км 228+680 – по ОВОС);
- Виадукт при км 231+822 (км 230+285 – по ОВОС);
- Виадукт при км 234+190 (км 232+695 – по ОВОС).

Всички съоръжения в участъка са пригодни и с достатъчен габарит за безпрепятствено преминаване на диви животни под автомагистралата.

При изготвяне на технически проект ще се допълнят мерките, съгласно изискванията в Решене по ОВОС № 2-2/2015 г.

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:

Инженерните мрежи, попадащи в разглеждания участък от км 223+426.75 до км 236+030 са разгледани в процедурата по ДОВОС, приключила с Решение № 2-2/2015 г. на Министъра на околната среда и водите.

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:

Орган по одобряване и разрешаване на строителството 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:

Участъкът попада в землищата на с. Куцина (ЕКАТТЕ: 40782), общ. Полски Тръмбеш, с. Крушето (ЕКАТТЕ: 40172), с. Драганово (ЕКАТТЕ: 23100), общ. Горна Оряховица, с. Сушица (ЕКАТТЕ: 70408), общ. Стражица, обл. Велико Търново.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

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

Проектното решение разгледано в Решението по ОВОС представлява преминаване през 33 BG0000610 „Река Янтра“ посредством мостово съоръжение – виадукт. В прецизираното проектно решение в подучастъка, са предвидени допълнително мостови съоръжения, оразмерени с достатъчен габарит за безпрепятствено преминаване на диви животни под автомагистралата.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението не се очаква, тъй както участъкът не преминава през населени места.

В разглеждания подучастък 7.1 прецизирането на трасето на АМ Хемус не попада в проектни граници на санитарно-охранителни зони (СОЗ).

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

При откриване на археологически обекти ще се предприемат действия по Закона за културното наследство.

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

АМ Хемус от км 223+426.75 до км 236+030 е нов участък от републиканската пътна мрежа. При пресичанията с републикански, общински и селскостопански пътища са предвидени съответните реконструкции и нови съоръжения – подлези, надлези, виадукти..

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, необходимими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

За реализирането на автомагистралния участък 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 строителството на автомагистралния участък няма да се различават от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Емисиите в периода на експлоатация на автомагистралния участък няма да се различават от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

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

Не се очаква генериране на отпадъци, различни от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 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.):

С последващ технически проект ще се направят необходимите конкретни разчети за осигуряване на отводняването на пътното тяло и прилежащи терени. Отводняването на пътното тяло ще е повърхностно, с минимален напречен наклон в хоризонтална крива 2,5%. Водите от разделителната ивица, настилката и банкетите посредством надлъжния и напречен наклони ще се довеждат до откосите на пътното тяло (отводнителни окопи в изкоп или система от бетонови бордюри и улеи при високи насипи) и от там ще се отвеждат извън пътното тяло.

В хоризонтални криви с едностранен напречен наклон в разделителната ивица отводняването ще бъде решено с колекторна система с дъждоприемни шахти и бетонови бордюри 8/16 и от там чрез система от бетонови бордюри, дъждоприемни шахти (ДШ), линейни отводнителни, ревизионни шахти (РШ), колектори и напречни отводнителни се отвеждат извън пътното тяло.

Малки съоръжения

При пресичане на съществуващи водосбори съобразно големината на водния отток са предвидени водостоци, осигуряващи преминаването на водите през пътното тяло на магистралата. Такива съоръжения са предвидени и на места, осигуряващи отводняването

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 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.

АМ „Хемус“ е национален обект, съгласно чл. 3, ал. 7 от Закона за пътищата. С Решение № 250/25.04.2013 г. на Министерски съвет, републикански път А-2 „София-Ботевград – Шумен – Девня – Варна“ (АМ „Хемус“) е обявен за обект с национално значение.

Моля да ни информирате за необходими 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 .kml формат.

С уважение,

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

