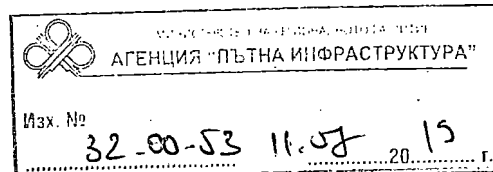




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО
Г-Н ГАБРИЕЛ САВОВ
ДИРЕКТОР НА РИОСВ - ПЛЕВЕН
гр. ПЛЕВЕН 5800, ул. „АЛЕКСАНДЪР СТАМБОЛИЙСКИ" № 1 А



Относно: *Път II-35 „Плевен – Ловеч – Кърнаре“ – Обходен път на гр. Плевен*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН САВОВ,

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 инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Път II-35 „Плевен – Ловеч – Кърнаре“ – Обходен път на гр. Плевен

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“, гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
email: press@ari.government.bg
телефони за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295;
лице за контакти: инж. Виктор Лебанов (email: v.lebanov@ari.bg)

2. Резюме на предложението:

Целта на инвестиционното предложение е ефективно пътно решение за изнасяне на транзитното движение север-юг от претоварената централна част на гр. Плевен в полоса, разположена източно от градските зони. Обходният път на гр. Плевен трябва да създаде също удобна и безопасна връзка на фериботния комплекс „Никопол – Турну Магуреле“ с АМ „Хемус“.

Описание на проектните предложения и разглежданите алтернативи:

Вариантните решения на обходни трасета на гр. Плевен са разработени при следните Технически изисквания:

- Клас на пътя – Втори
- Проектна скорост $V_{пр} = 80$ км/ч
- Пътен габарит Г 20, включващ 2 платна за движение с по 2 ленти х 3.25 м (съгласно Наредба № 1 от 26 май 2000 г. за проектиране на пътища)
- Водещи ивици – 0.50 м
- Средна разделителна ивица – 2 м
- Банкети по 1.50 м

След направените предпроектни проучвания и оценка на предимствата и недостатъците на всеки от разработените варианти, са избрани следните три варианта, по които проектирането да продължи:

● **Вариант „жълт“**

Началото на варианта е преди пътен възел „Балканстрой“ при км 4+340 на Път II-35, а краят му е при км 10+200 на съществуващия път.

Трасето на проектния вариант обхожда югоизточно гр. Плевен възможно най-близко до градските зони, след което преминава с мостово съоръжение над входа на Природен парк „Кайлъка“ преди да се включи към съществуващия Път II-35.

Вариантът има строителна дължина $L=4774$ м и експлоатационна дължина $L=12134$ м.

Проектният вариант предвижда изграждането на следните големи съоръжения:

- Естакада от км 1+950 до км 2+580 с $L=21 \times 30=630$ м (в рамките на естакадата ще се включи и Общински път PVN 1146 при км 2+629);

- Дъгов мост над входа на Природен парк „Кайлъка“ от км 4+180 до км 4+600 с $L=420$ м, включващ Общински път PVN 3149 при км 4+375.

Предвидени са 2 броя селскостопански пресичания:

- Селскостопански подлез на км 1+275 с $L=6.0$ м;

- Селскостопански надлез на км 3+350 с $L=20+250+20=65$ м.

Общата дължина на съоръженията е $L=1050$ м и представляват 22% от общата дължина на пътя.

За отводняването на пътя са предвидени 5 броя водостоци, от които:

- Тръбен водосток $\Phi 100$ – 2 броя;

- Правоъгълен водосток с $L=2.0$ м – 3 броя.

● **Вариант „лилав – жълт“**

Началото на варианта е при пътен възел „Гривица“ – на 105 м след тръбен водосток-батерия $2\Phi 100$ на км 1+770 от Път II-35, а краят му е при км 10+200 на съществуващия път (идентичен с вариант „жълт“).

Трасето на проектния вариант е разположено югоизточно от гр. Плевен и преминава с мостово съоръжение над входа на Природен парк „Кайлъка“ преди да се включи към съществуващия Път II-35.

Вариантът има строителна дължина $L=7451$ м и експлоатационна дължина $L=12241$ м.

Проектният вариант предвижда изграждането на следните големи съоръжения:

- Естакада от км 0+290 до км 0+800 с $L=17 \times 30=510$ м;

- Естакада от км 4+280 до км 4+550 с $L=9 \times 30=270$ м;

- Пътен надлез на км 5+027 на общински път PVN 1146 с $L=20+25+20=65$ м;

- Дъгов мост над входа на Природен парк „Кайлъка“ от км 6+830 до км 7+250 с $L=420$ м, включващ общински път PVN 3149 при км 7+052.

Предвидени са 3 броя селскостопански пресичания на две нива:

- Селскостопански надлез на км 2+000, $L=20+25+20=65$ м;

- Селскостопански подлез на км 2+950, $L=6.0$ м;

- Селскостопански надлез на км 6+000, $L=20+25+20=65$ м.

Общата дължина на съоръженията е $L=1265$ и представляват 17% от общата дължина на пътя.

За отводняването на пътя са предвидени 4 броя водостоци, от които:

- Тръбен водосток $\Phi 100$ – 1 брой;

- Правоъгълен водосток $L=3.0/2.5$ м – 1 брой;

- Правоъгълен водосток $L=2.0/2.0$ м – 1 брой;

- Правоъгълен водосток $L=1.5/1.5$ м – 1 брой.

Трасето по този вариант преминава през земи по параграф 4 – 1620 м, през горски фонд – 230 м и през селскостопански фонд – 4400 м.

● **Вариант „лилав пунктир“**

Началото на варианта е идентичен с гореописания вариант „лилав-жълт“, а края му е при кръстовище за с. Брестовец на км 14+990 от Път II-35.

Трасето на проектния вариант преминава югоизточно от гр. Плевен и пресича Природен парк „Кайлъка“ при южното езеро със съоръжение в най-тесната му част, след което се включва към съществуващия Път II-35.

Вариантът има строителна дължина $L=11881$ м и идентична експлоатационна дължина.

Проектният вариант предвижда изграждането на следните големи съоръжения:

- Естакада от км 0+290 до км 0+800 с $L=17 \times 30=510$ м;
- Естакада на км 4+450 с $L=8 \times 30=240$ м;
- Естакада на км 6+240 с $L=7 \times 30=210$ м;
- Естакада на км 8+230 с $L=10 \times 30=300$ м;
- Дъгов мост на км 9+430 с $L=3 \times 22+220+4 \times 22=474$ м;
- Пътен надлез на км 5+000 на общински път PVN 1146 с $L=18+22+18=58$ м;
- Пътен подлез на км 8+535 с $L=10$ м;
- Съоръжение под насип на км 10+050 с $L=10$ м.

Предвидени са 2 броя селскостопански пресичания на две нива:

- Селскостопански надлез на км 2+000, $L=20+25+20=65$ м;
- Селскостопански подлез на км 2+900, $L=6.0$ м.

За отводняването на пътя са предвидени 7 броя тръбни водостоци $\Phi 100$.

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:

На обекта ще бъдат извършвани 3 основни вида дейности – земни, асфалтови и пътни. Част от тези дейности включват:

- изкопи в скални и земни почви; отстраняване на растителност; отстраняване на хумусен пласт; депониране на негоден материал;
- направа на пътен насип от подходящ материал, вкл. доставка, полагане и уплътняване;
- полагане на асфалтобетонна пътна настилка (плътен асфалтобетон, непътен асфалтобетон, трошен камък, битумни разливи);
- доставка и монтаж на отводнителни съоръжения – тръбни водостоци, правоъгълни водостоци;
- направа и монтаж на пътни принадлежности: бордюри, декоративни стени; бетонови отводнителни окопи; ограничителни системи за пътища; бетонови риголи и др.
- изпълнение на големи съоръжения в т.ч. надлези, подлези, естакади, мостове и др., включващо дейности по доставка и направа на кофраж, полагане на място на бетон клас C12/15 и бетон клас C30/37, армировка клас B500 – стоманени пръти с периодичен профил, набиване на анкери.

Точните видове и количества на необходимите строително-монтажни дейности по изграждане на обходния път ще бъдат уточнени при изработката на техническия проект за инвестиционното предложение.

По време на строителството, в зависимост от съществуващото положение, ще се ползват съществуващи пътища от републиканската и общинската пътна мрежа, съществуващи горски, полски и/или селскостопански пътища. Също така, при необходимост, ще бъдат прокарани и временни пътища (без трайна настилка) за

транспорт на строителни материали и отпадъци, ситуирани в обхвата на строителния обект.

Проучването на Техническата инфраструктура ще бъде предмет в следваща фаза на проектиране, когато бъде окончателно избран някои от описаните по-горе варианти/комбинация от варианти за реализиране на обекта.

Предвидените изкопни работи са свързани основно с изземване на части от скалните и почвените масиви, с цел поместване на пътното тяло. Дълбочините на тези изкопи ще бъдат известни след направа на необходимите геоложки проучвания, които са обект на следваща фаза на проектиране.

Изкопни работи ще се извършват и за направата на отводнителните съоръжения (окопи, отводнители, водостоци и др). Дълбочината на тези изкопи ще бъде незначителна.

Предвид фазата на проектиране - прединвестиционно проучване, не може да се определи със сигурност дали ще се използват взривни работи, като те са една възможност за изземване на необходимите скални маси за реализиране на инвестиционното предложение.

Съществува вероятност в следващите фази на проектиране дължините на предложените вариантни решения за изграждане на обходния път да бъдат оптимизирани и прецизирани. С оглед на това, някои от техническите параметри, посочени в настоящото уведомление, е възможно да претърпят промени, за които Компетентния орган ще бъде своевременно уведомен.

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

След изработването на технически проект за инвестиционното предложение и приключване на всички съгласувателни процедури, свързани с него, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж от компетентния за това орган – Министерство на регионалното развитие и благоустройство (МРРБ).

Изграждането на обходния път е обвързано с усвояването на нови територии, предвид на което ще бъде изработен подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП – ПП). Компетентен орган за одобряването на окончателен ПУП – ПП е МРРБ.

С предвидените строителни дейности ще се засегнат съществуващи съоръжения на техническата инфраструктура, което ще наложи тяхната реконструкция. При изработката на техническия проект за инвестиционното предложение ще бъдат уточнени конкретните съоръжения и технологиите за тяхната реконструкция.

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:

И трите описани проектни варианта се намират на територията на област Плевен, община Плевен, като засягат землищата на следните населени места:

- вариант „жълт“ – гр. Плевен (ЕКАТТЕ: 56722);

- вариант „лилав – жълт“ – гр. Плевен (ЕКАТТЕ: 56722) и с. Гривица (ЕКАТТЕ: 17854);
- вариант „лилав пунктир“ – гр. Плевен (ЕКАТТЕ: 56722), с. Гривица (ЕКАТТЕ: 17854), с. Радишево (ЕКАТТЕ: 61426) и с. Брестовец (ЕКАТТЕ: 06495).

Към настоящето уведомление са приложени ситуации на проектните варианти върху ортофото карта, а в приложения електронен носител са дадени техните цифрови граници във формат „.dwg“.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

По смисъла на Закона за защитените територии реализацията на инвестиционното предложение засяга Защитена местност „Кайлъка“, като проектните варианти „жълт“ и „лилав – жълт“ преминават по граничната зона на местността при входа на парк „Кайлъка“, а варианта „лилав пунктир“ пресича защитената местност при южното езеро в парка.

По смисъла на Закона за биологичното разнообразие проектния обходен път на гр. Плевен засяга Защитена зона BG0000240 „Студенец“ по директивата за птиците и Защитена зона BG0000240 „Студенец“ по директивата за местообитанията. Проектните варианти „жълт“ и „лилав – жълт“ преминават по югозападната граница на защитените зони при входа на парк „Кайлъка“, а варианта „лилав пунктир“ преминава през територията на двете защитени зони при южното езеро в парка.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Един от съществените елементи при реализирането на инвестиционния проект е да осигури безопасност, както на работещите на обекта, така и за живеещото в района на трасето население за периода на строителството и експлоатацията на предвидените участъци за изграждане на трета лента.

Главните рискови фактори за здравето на работниците, ангажирани с реализацията на обекта са общите и локални вибрации, прахът, токсичните вредности, шумът, неблагоприятният микроклимат, физическото натоварване

Рискът за населението ще бъде различен по степен в зависимост от близостта на пътя до обитаеми сгради. Дискомфорт ще се получи основно в периода на активно строителство (денем), при неблагоприятни атмосферни условия.

Основните фактори, рискови за здравето на населението, живеещо в близост до трасето, ще са шумовото и прахово замърсяване по при експлоатацията на обекта. В момента, с функционирането на пътя, трафика от него преминава през централните части на гр. Плевен, като с реализацията на проектния обходен път се очаква населението да бъде експонирано на шум и прах в по-малка степен от сегашното положение и да се повиши безопасността на пътния транспорт в района.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Предвид началната фаза на проектиране - прединвестиционно проучване, все още не е уточнено засягането на обекти от културното наследство. На следващ етап от проектирането ще бъдат извършени необходимите съгласувателни процедури с компетентните за това органи и при необходимост ще бъдат предприети действия за опазване на такива обекти – корекция на проектните трасета във фаза на проектиране и/или консервация на археологически обекти и артефакти във фазата на строителството.

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

Предмет на инвестиционното предложение е създаване на нова пътна инфраструктура, изразяваща се в изграждане на обходен път на гр. Плевен, извеждащ транзитния трафик от централните части на града.

По време на строителството на обекта ще се ползват съществуващи пътища от републиканската и общинската пътна мрежа, което ще наложи временна промяна в организацията на движение по тези пътища.

Също така, при необходимост, ще бъдат прокарани и временни пътища (без трайна настилка) за транспорт на строителни материали и отпадъци, ситуирани в обхвата на строителния обект.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглеждания пътен 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 изграждането на пътя ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, бетон, стоманени пръти, конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителните работи, включват земни маси за профилиране на пътното тяло, разнорънест скален материал за изграждане на пътната настилка, както и вода за приготвяне на различните бетонови смеси и корекция на влажността на влаганите земните маси.

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

По време на експлоатацията на пътния обект не се предвижда използването на природни ресурси.

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

7.1. Емисии в периода на строителните работи:

Изпълнението на предвидените земни работи ще генерира прах с различен фракционен състав (PM_{10} , $PM_{2.5}$).

Използването на пътно-строителна техника е свързано с отделянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH_4 – метан; CO – въглероден оксид; CO_2 – въглероден диоксид; SO_2 – серен диоксид; прах с различен фракционен състав (PM_{10} , $PM_{2.5}$).

При полагане на пътната настилка ще се отделят пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани).

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

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

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

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

В процеса на земните работи ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група: 17 05 „Почва (включително изкопана почва от замърсени места), камъни и изкопани земни маси“.

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

В процеса на работа на пътно-строителната техника, 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“.

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

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от изпълнителя на обекта (по време на строителството) или от пътно-поддържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от Община Плевен, в границите на която се намира обходния път.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгребна яма и др.):

Предвидените за използваните води по време на строителството са незначителни като количества и се очаква да бъдат оползотворени изцяло в технологичните процеси без формиране на отпадъчни потоци.

По време на експлоатацията на пътя атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством предвидената отводнителна система.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува единствено при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложили 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 пътя по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-

транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. Вероятността от възникване на такива произшествия ще бъде намалена, предвид изкарването на тежкотоварния транзитен трафик от централните градски части чрез проектния обходен път.

Разглежданото пътно съоръжение 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. Ситуации на проектните варианти – 3 бр.;
2. Копие от уведомление до Община Плевен и кметствата на засегнатите населени места – 1 бр.;
3. Електронен носител – 1 бр.

С уважение,

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

