



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО

ДОЦ. СТЕФАН ШИЛЕВ

ДИРЕКТОР НА РИОСВ ПЛОВДИВ

бул. "Марица" № 122

4000 Пловдив



ОТНОСНО: *Технически проект за обект „Път II-56 „Пътен възел Скобелева майка - път II-86 (югоизточен обход на Пловдив)“ привеждане от проектен габарит Г10.50 към габарит Г20 на участъка от км 98+000 до км 102+820, включително и участък от км 97+900 до км 98+000 – основен ремонт“*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ШИЛЕВ,

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 за технически проект на обект „Път II-56 „Пътен възел Скобелева майка - път II-86 (югоизточен обход на Пловдив)“ привеждане от проектен габарит Г10.50 към габарит Г20 на участъка от км 98+000 до км 102+820, включително и участък от км 97+900 до км 98+000 – основен ремонт“ с **Възложител:**

1. Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

Телефони за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84

лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

2. Резюме на инвестиционното предложение:

За реализирането на обект „Път II-56 „Пътен възел Скобелева майка - път II-86 (югоизточен обход на Пловдив)“ привеждане от проектен габарит Г10.50 към габарит Г20 на участъка от км 98+000 до км 102+820, е сключено споразумение между Агенция „Пътна инфраструктура“ и община Пловдив.

Целта на проекта е да се увеличи пропускателната способност на Югоизточния обходен път на гр. Пловдив, който след изграждането си ще изведе от чертите на града транзитния поток, идващ от АМ „Тракия“ и Свиленград към път II-86 „Асеновград-Смолян“ и ще разреши един дългогодишен транспортен проблем за региона на гр. Пловдив.

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:

Елементите за проектното трасе отговарят за проектна скорост $V_{пр}=80\text{км/ч}$.

Началото на трасето е при км 98+000 и се явява като естествено продължение на предходния участък от път П-56, който е въведен в експлоатация през 2012 година. Ситуационно новото трасе на югоизточния обход е разположено почти успоредно на ж.п. линията на минимално разстояние с оглед осигуряване на отводняването им с общ окоп. Следва дълга права, като посредством съоръжение се пресича ж.п. линията Пловдив – Свиленград, след което посредством кръгово кръстовище (предмет на друг проект) се осъществява връзка с път П-86 „Пловдив – Асеновград“. Края на новото трасе е при км 102+820.

Проектът предвижда да се извърши и рехабилитация (основен ремонт) на участъка от км 97+900 до км 98+000, където попада триклонно кръстовище с общински път за с. Ягодово с цел осигуряване на плавен и безопасен преход между съществуващия участък и новото трасе. От км 97+952 до км 97+999.68 в ляво е проектирана подпорна стена, на която ще се монтира парапет и предпазна ограда. Целта е да се предпази имот със сменено предназначение, чието ниво е с около 1м по-ниско от нивото на пътя.

Габарити и типов напречен профил

Директно трасе на Път П-56 п.в. Скобелева майка - път П-86 от км 98+000 до км 102+820

Пътят е проектиран с габарит Г20 и е със следните елементи:

- Разделителна ивица - 2.00м
- Водещи ивици - 2x0.25м
- Ленти за движение - 2x3.50м
- Банкет - 2x1.50м

За участъка от км 101+720 до км 102+520, където надлъжните наклони са 3.34% и 2.97% в района на ж.п. надлеза са приложени напречни наклони на пътната настилка от 2.5%. За останалата част от трасето от км 98+020 до км 102+705.070 поради изключително равнинния терен, а от там и много малките надлъжни наклони е приложен напречен наклон – 3%.

Конструкция на настилката

Оразмеряването на настилката е извършено за осово натоварване 11.5т/ос, и “много тежко” натоварване.

Конструкция на настилката има следните конструктивни пластове:

- Сплитмастик SMA 0/11S - 4см
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/22 - 6см
- Асфалтова смес за основен пласт тип “Ао” - 15см
- Основа от трошен камък с непрекъсната зърнометрия - 34см

Общо: 59см

Модул на земната основа $E_0=45\text{МПа}$

Материал група А-1 (зона „А“) - 50см

Големи съоръжения

Пресичането на ж.п.линията Пловдив – Свиленград при км 102+115.02 е предвидено да стане посредством пет отворен надлез над ж.п. линията.

Пътни принадлежности

На необходимите места се предвижда монтаж на нова предпазна ограда, отговаряща на стандарт БДС- EN 1317 за „Ограничителни системи за пътища“.

По цялата дължина на директното трасе е предвидена предпазна ограда в разделителната ивица, която да предпазва двата срещуположни транспортни потока от пътно-транспортни произшествия.

От км 100+788 до км 100+808 е предвидено разделителната ивица да се изпълни с асфалтобетонена настилка, а предпазната ограда ще бъде с ръчно разглобяеми секции и стълбчета, набити в гилзи. Това осигурява възможност за преминаване от едното в другото платно в случай на авария или ремонтни работи.

Организация на движението

За инвестиционното намерение е изработен подробен проект за организация на движението с вертикални знаци и хоризонтална маркировка. Проектът има за цел да обезпечи безопасността на движението, давайки на водачите навременна и пълна информация за ситуацията на пътя, а така също да осигури безопасност при вливане и отливане от пътя.

Ландшафтно оформяне

За интегрирането на пътния обект към околната среда има изготвен проект за ландшафтното оформяне на директното трасе и зелените острови на кръговото кръстовище.

Проектната разработка обхваща мероприятията по озеленяването, включващи две основни направления - биологично укрепване на откосите и ландшафтно оформяне на обекта. За предпазване на пътните откоси от ерозия и за по-доброто им приобщаване към околния ландшафт се предвижда те да бъдат биологично укрепени чрез залесяване или затревяване в зависимост от тяхната височина.

Ландшафтното оформяне на обекта е решено чрез изграждане на ландшафтни групи и алейно озеленяване, чието ситуиране е съобразено, както с теренните дадености, така и с характера на околния ландшафт. Чрез подходяща по вид и местоположение растителност се постига естетически вид и вписване в ландшафтния район.

3.3. 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:

Главен отводнителен колектор „Марковски колектор”, пресича пътя при км 99+600 и при км 101+405. Разработени са проекти за преминаването му през пътя с правоъгълни водостоци $L=4\text{м}$.

Пътят се пресича от ел. проводи 110kV при км 98+015, 98+160 и при км 100+226; ел. проводи 220kV при км 101+150, при км 101+608 и при км 101+648; ел.провод 400kV при км 101+705, ел.провод 20kV при км 102+754. За тях са направени необходимите проверки, а за ел.провод 110kV при км 100+226, ел.провод 220kV при км 101+150 и ел. провод 20kV при км 102+754 са изработени проекти за реконструкцията им.

От км 98+000 до км 98+600 пътят се намира в непосредствена близост до ж.п.линията „Пловдив-Бургас”. Отстоянията са съгласно „Указания за изискванията при успоредно разполагане на ж.п. линии и автомобилни пътища” и са съгласувани с ДП „НКЖИ”. С проектната разработка са засегнати стълбове от контактната мрежа, които попадат в настилка на новопроектирания път. Други попадат в общия окоп между пътя и ж.п. линията. Изработен е проект за реконструкция на контактната мрежа. Там, където е необходимо стълбовете от контактната мрежа се обезопасяват с „L” образна подпорна стена с дължина 5м така, че общия окоп остава между тях.

При км 98+800 трасето на пътя преминава в непосредствена близост до трафопост. За защитата му от пътния насип е проектирана подпорна стена с дължина 8м от сглобяеми „L” панелки с височина 1.50м. Предвиден е облицован окоп пред стената, който да изведе попадналите води от пътното тяло към облицования окоп зад трафопоста.

При км 102+680 под пътя преминава газопровод на EVN. Съгласно искането на собственика е предвидено обезопасяването му с обсадна тръба.

Предвидена е защита на кабели на EVN при км 98+042 и при км 98+796.

Предвижда се обезопасяване на ТТ и оптични кабели на „Виваком“.

Съгласно изходните данни от В и К ЕАД-Пловдив при км 98+080 на дълбочина повече от 4м под трасето на пътя преминава канализационен колектор. Ревизионна шахта от който се намира след пътния окоп. Не се налага изместване.

3.4. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно през време на строителството и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни дейности. Поради равнинния терен дълбочината на изкопите ще бъде минимална.

Предвидено е отнемане на хумусния пласт със средна дебелина 50см. С оглед предпазване на пътните откоси от ерозия е предвидено охумусяването им с пласт хумус с дебелина 15см в участъците с височина на насипа над 1.50 в района на ж.п. надлеза.

При насипи по-високи от 6м се устройват двуметрови берми за увеличаване на стабилитета на пътното тяло.

3.5. 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:

Изготвени са проекти на Парцеларен план за землищата на с. Брестник, с. Ягодово и гр. Пловдив в които са отразени площите за отчуждаване необходими за реализирането на инвестиционното предложение. В трите землища се засяга площ от около 180 дка, като площта за промяна на предназначението е около 140 дка. Също така е изготвен и проект за изменение на ПУП- План за регулация в землището на гр. Пловдив, като засегнатата площ е около 6 дка.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на инвестиционното предложение е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Предвидените с настоящето инвестиционно предложение дейности ще бъдат извършвани в следните землища:

Землища на с. Ягодово (ЕКАТТЕ 87240) и с. Брестник (ЕКАТТЕ 06447), община Родопи и гр. Пловдив (ЕКАТТЕ 56784), община Пловдив.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не попада в обхвата на защитени зони от екологичната мрежа Натура 2000.

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Експлоатацията на разглежданите съоръжения не е свързана с негативни въздействия върху живеещото в близост население, освен в тежки аварийни ситуации.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Няма данни за обекти на културно наследство. При регистриране на неизвестен археологически обект ще бъдат предприети мерки съгласно Закона за културното наследство.

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

Пътният участък се развива по изцяло ново трасе. При км 102+115.02 е предвидено пресичане на ж.п. линията Пловдив – Свиленград посредством пет отворен надлез над ж.п. линията.

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 хумус, 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, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътният участък, 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 единствено 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.

- 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 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“.

- 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.):

Отводняването на пътя се извършва чрез напречните и надлъжните наклони на пътя и новопроектирани облицовани окопи към околния терен.

От км 98+000 до км 98+580, поради близкото разположение между пътя и ж.п. линията в дясно е предвиден нов общ отводнителен окоп, който ще замести сега съществуващия на отделни места ж.п. окоп, а до км 101+100, след който ж.п. линията се отдалечава от трасето на обходния път окопа ще бъде трапецовиден монолитно изпълнен. Облицовани окопи са предвидени и за останалите участъци от пътя до кръговото кръстовище. Поради изключително равнинния характер на терена е предвидено, там където е невъзможно извеждането им към околния терен те да се заустват в изпарителни басейни при км 102+184 в ляво и при км 102+160 в дясно. Проектирани са и два попивни кладенеца при км 98+460 и при км 99+120 – в ляво. За тях има благоприятни геоложки слоеве, които позволяват попиването на водата в дълбочина. При насипи по-големи от 3м, откосите се защитават с бетонови бордюри 8/16 и чрез бетонови каскадни улеи дъждовните води се довеждат до околния терен.

От км 98+000 до км 98+180 от ляво са проектирани 5 бр. напречни отводнявания, които извеждат повърхностните води към новопроектирания общ окоп между пътя и ж.п. линията. При км 102+740 и при км 102+780 са проектирани 2бр. напречни отводнявания, които да отвеждат повърхностните води насочени към разделителната ивица в кривата извън пътното тяло.

Предвидени са тръбни водостоци $\phi 100$ при км 98+460, при км 99+120 и при км 100+280.

Правоъгълни водостоци на ГОК „Марковски колектор“

Обходният път пресича открития отводнителен канал „Марковски колектор“ при км 99+600 и при км 101+405.

Съоръженията ще се изпълнят от сглобяеми правоъгълни стоманобетонени елементи с отвор $L=4\text{м}$, за ширина на пътното платно 20м /тип Г20/.

- Правоъгълен водосток при км 99+600 отвор $L=4\text{м}$

С оглед подобряване на неблагоприятната ситуация на ГОК "Марковски колектор" при минимално засягане на обработваеми земи, се предвижда коригиране на канала и косо (80^{gr}) пресичане между обходния път и канала.

- Правоъгълен водосток при км 101+405 отвор $L=4\text{м}$

Обходният път и ГОК „Марковски колектор“ се пресичат под ъгъл 82^{gr} . На мястото на пресичане пътят и каналът са в ситуационни прави. Водостокът е проектиран при запазване на ситуацията и нивелетата на съществуващия отводнителен канал.

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, заложените 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 съоръжението 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 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. Ситуация на хартиен и ел. носител.
 2. Уведомление до засегнатите общини/кметства
 3. Електронен носител.

С уважение,

ГЕОРГИ ТЕРЗИЙСКИ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

