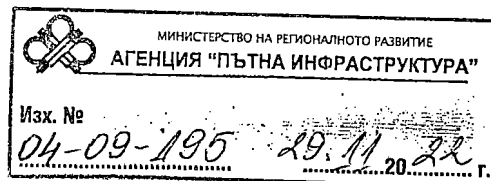


# МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО  
Д-Р ИНЖ. РОСИЦА КАРАМФИЛОВА  
МИНИСТЪР НА  
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Към наш изх. № 04-09-127/ 13.09.2019 г.  
Към Ваш вх. № 12-00-998/ 13.09.2019 г.



Относно: „Автомагистрала „Струма“ Лот 3.1 Тунел „Железница“, Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400“, подобект „Обезопасяване на участъка от км 369+220 до км 369+510“

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАМФИЛОВА,**

За инвестиционно предложение „Строителство на АМ „Струма“ (Долна Диканя-Кулата)“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), чрез която е извършена и процедура по оценка на съвместимостта (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Натура 2000. Постановено е Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

За обект „Оптимизация на трасето, реконструкция и изместване на инфраструктура на други ведомства, и други подобекти в Лот 3.1 на АМ „Струма“ е постановено Решение № 5-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите с възложител НКСИП.

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

Лот 3.1 от АМ „Струма“ предвижда изграждане на нова автомагистрала с габарит А29, с две платна за движение с дължина от около 20 км.

Лот 3.1 тунел „Железница“ участък от км 366+000 до км 370+400, е разделен на три отделни подучастъка, както следва:

- Подучастък № 1 от км 366+000 до км 366+720, включително обслужващ тунелен път при северния портал на тунел „Железница“;
- Подучастък № 2 от км 366+720 до км 369+000, включително обслужващ тунелен път при южния портал на тунел „Железница“ и площадка за хеликоптери;
- Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400.

С писмо наш изх. № 04-09-127/ 13.09.2019 г. в МОСВ е представен технически проект за обект АМ Струма Лот 3.1 Тунел Железница, Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400.

В отговор с писмо с изх. № 12-00-998/25.09.2019 г. сме информирани, че техническият проект за Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400 съвпада с обхвата на инвестиционното предложение, оценено и одобрено чрез проведената процедура за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС, приключила с Решение № 5-ПР/2015 г. на министъра на околната среда и водите.

За АМ Струма ЛОТ 3.1 „Благоевград – Крупник“, Обособена позиция № 2, подучастък № 2 от км 366+720 до км 369+000, включително обслужващ тунелен път при южния портал на тунел „Железница“ и външно електрозахранване на тунел „Железница“ е издадено Разрешение за строеж № РС-97 от 16.10.2019 г.

През периода декември 2020 и януари 2021 год. се получава свличане на откоса в участъка от км 369+280 до км 369+510 като свлеченият участък се е реализирал в периода на обилните валежи и последователност от ниски и високи температури. Във връзка със свличането на участък от км 369+280 до км 369+510 са направени геоложки проучвания. Инженерно-геоложкото обследване е проведено през периода април – юли 2021 год.

Свлачището е регистрирано с номер BLG 44.17405-02 през 2021 год. от „Геозащита“ ЕООД - клон Перник.

Настоящото уведомление разглежда технически проект за „Обезопасяване на участъка от км 369+220 до км 369+510“, попадащ в обхвата на Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400.

**2. 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:**

**2.1. Описание на основните процеси:**

От направеното геодезическо заснемане е установено, че свлеченият участък е от км 369+280 до км 369+380.

Проектното решение за магистралата остава същото като се запазва ситуационното и нивелетното решение за ляво и дясно платно.

В участъка от км 369+280 до км 369+317,20 има изградени укрепителни стени, проектното решение предвижда разваляне на 3 ламели по 7.20 м да бъдат развалени и новата подпорна стена да започне от км 369+296.45.

Проектното решение предвижда преоткосиране на участъка от км 369+280 до км 369+460 с откос 1:1.75 и две берми по 3 м като достигането до съществуващия откос има преходни зони, които в началото са от км 369+220 до км 369+280, а в края са от км 369+460 до км 369+510.

Предвижда се пилотна система с укрепителна стена с височина 3.50 м на пилоти шахматно разположени, височина на ростверка 0.85 м с дължина на ламелата от 7.50 м. Пилотите с диаметър 60см и дължина 6м по шест броя на ламела. Основната плоскост на

стената е с размери 230/750см и височина 85см. Проекта предвижда изпълнението на три типа ламели, една основна ламела с височина от основната фуга 3,5м и две преходни ламели с височини съответно 2,3м и 2,8м в прехода между съществуващата стена и новата укрепителна стена. Началото на укрепителните стени е от км 369+296,45, като е необходимо три от съществуващите ламели да бъдат премахнати. Стените са на фуга 2см, като е предвидена и същата фуга между същ. стена и новата.

Предвижда се зад стената направа на дренаж, който ще се изведе в края на стената. Дренажа от основния проект при настилката ще се оформи с по-голям диаметър на тръбата и с по-голям размер и извеждането му ще се осъществи непосредствено след стената. На котата над дренажа са предвидени барбакани Ф110мм за евентуални води не поети от изградената дренажна система.

#### **Технология на изпълнение**

- В участъка има изградени укрепителни декоративни стени, които се намират под свлачището, проектното решение предвижда развалянето на бетоновите стени;
- Преди развалянето на стените е необходимо да се преоткосира по-голяма част от свлачищния откос и да не се работи едновременно при премахването на бетоновите стени.
- За да започнете демонтирането на стените, трябва да се прегледат всички отводнителни системи и да са отстранени, като дренажи и други.
- За да се улесни разрушаването на стените, първо се отстраняват горната част на стената и след това са изкопават фундаментите. Разрушените материали се извозват на подходящо депо.
- Пилотното фундиране, се състои от доставка на всички материали, инсталации, съоръжения, необходимата работна ръка за всички манипулации при изпълнение на пилотите в пълно съответствие с чертежите. Пилотите трябва да бъдат изпълнени от бетон с клас по якост на натиск, предписан в проекта.
- Изпълнение на пилоти Ф600 с дължина 6,0м.;
- Всички пилоти трябва да имат необходимата ефективна дължина, така че да се получи предписаната в проекта носимоспособност. Скелетът на армировъчната стомана се подготвя предварително, монтира се съгласно проекта и се приема. Бетонното покритие на армировката се фиксира от вътрешната страна на обсадната тръба. За осигуряване на бетоново покритие на армировката трябва да бъдат предвидени фиксатори с размери, указани в проекта. Бетонирането започва възможно най-рано, след като се приеме дъното на пробития отвор и положения предварително подготвен армировъчен скелет. Ако бетонирането не започне до 4 часа след почистването на дъното на пилотния отвор, почистването трябва да се повтори. Бетонирането на пилотите трябва да бъде непрекъснато, без работни фуги, като се изпълнява с постоянно потопена минимум 1,0 m бетоноподаваща тръба, която се изтегля постепенно с напредъка на бетонирането.
- Не се допуска отклонения от осите на пилотите по-големи от 25мм. Не се допуска по никакви обстоятелства прекъсването на бетонирането на всеки отделен пилот.
- Изпълнение на изкоп до ниво подложен бетон;
- Най-горната част на пилота, се отстранява до здрав бетон и армировката се почиства, за да се осигури сцеплението и с бетона на надпилотните греди до кота цокълна фуга стена /до 15 см над кота подложен бетон/;
- Изпълнение на подложен бетон 15 см, клас по якост на натиск - C12/15;

- Изпълнение на кофраж и армировка на фундамент стена и последващо бетониране;
- Изпълнение на връзка същ. „джоб“ стена и нова ст.б. укрепителна стена. Връзката се осъществява посредством фуга 2см ;
- Изпълнение на кофраж и армировка на стена и последващо бетониране. Преди бетониране да се зложат барбакани с диаметър 110мм на нивата посочени на чертежа. При изпълнението на стената да се ;
- Изпълнение на дренажна система зад стената.
- Изпълнение на обратна засипка зад стената. Обратната засипка зад стената не трябва да се изпълнява по-рано от 28дни след бетониране на стената.

### **Технология за изпълнение на изкопните работи**

Преди започването на строителна дейност, ще се извърши отлагане на новата повърхнина, която трябва да се постигне въз основа на надлъжните, напречните профили, бермите и откосите върху терена и да се определи обхвата на изкопните работи.

Над свлеченият участък, където ще се извършват изкопните работи има направен съществуващ временен път. За достигане на новите откоси ще се направят допълнителни подстъпи, нови берми и нови временни пътища.

При изграждането на временните пътища не трябва да се допуска изграждането на временни еднолентови пътища без уширения за разминаване, разположени в границите на видимост от двете посоки и отстоящи едно от друго на разстояние, не по-голямо от 300 м. Временните пътища не трябва да преминават над дерето разположено над свлечения участък.

В зависимост от характера и нивата на изпълнение, обема на изкопа може да се изпълнява с малки, средни и големи земекопни машини /багери/. В зависимост от характера на изпълнението, багерите могат да работят в следните модификации: с права лопата, с обратна лопата, драглайн, с грейдер. Забоят където ще работи багера се диктува от вида на почвата и типа на лопата на багера. Когато се работи с почви с едри единични камъни се предпочита с обем на лопатата от 1-1.5 м3. При по-едри камъни или оформени скални почви, предварително се извършва раздробяване на едрите скални късове на временните площадки.

Изпълнението на изкопите включва изкопаване на материала в рамките на чистите линии на напречните профили на изкопа. Изкопните работи да са съобразени с основите на укрепителните стени.

### **Ландшафтно оформяне**

При проектирането е търсено хармонично обвързване на пътя с околния ландшафт чрез подходящо групиране и редуване на дървесно-хростова и тревна растителност. За тази цел са използвани 2 годишни непикирани фиданки за хростови и дървесни масиви в откосите и подходяща тревна смеска за затревяване. Растителните видове са подбрани с оглед конкретните климатични и почвени условия на месторастене.

Една от основните задачи на проекта за ландшафтно оформление е биологичното укрепване на пътните откоси чрез затревяване и захрастяване с цел предотвратяване развитието на ерозионните процеси. Едновременно с това с помощта на някои композиционни похвати – редуване, групиране, ритъм, повторение – се постига обогатяване

на картините на визуалните обхвати, създаване на комплекс от опорни точки за оптично водене, подчертаване на пътните съоръжения, подобряване микроклиматичните условия на пътното платно.

**2.2. 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:**

Инвестиционното предложение не предвижда изграждане или реконструкция на инженерни мрежи.

**2.3. 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.

**2.4. Ползване на взрив:**

Не се предвижда.

**3. 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:**

Съгласно Заповед № РД-02-15-163 от 4 декември 2015 г. на МРРБ /обн. в бр. 98 от 15.12.2015 г. на ДВ/ е одобрен ПУП-ПП за обект: автомагистрала „Струма“ Лот 3.1 с обхват от км 359+068 ≡ км 359+483.52 от ЛОТ 2 до км 376+000 и център за управление с временна връзка към съществуващ път I-1, в землищата на с. Зелен дол, с. Покровник, с. Мощанец и с. Церово, община Благоевград, с. Железница, с. Градево, гр. Симитли (с изключение на частта, попадаща в регулационните граници на града), с. Крупник и с. Полето, община Симитли. Поради установена техническа грешка в заповедта, тя е изменена с последваща Заповед № РД-02-15-44 от 3 юни 2016 г. на МРРБ /обн. в бр. 46/17.06.2016 г. на ДВ/. И двете заповеди са влезли в законна сила.

Предвидените дейности попадат в обхвата на транспортна територия.

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

Орган по одобряване и разрешаване на инвестиционното предложение е МРРБ.

**4. 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 УТМ 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/**

#### **4.1. Местоположение на инвестиционното предложение:**

Предвидените с настоящето инвестиционно предложение дейности ще бъдат извършвани в следните землища: с. Градево (ЕКАТТЕ 17405), община Симитли.

#### **4.2. Елементи на Националната екологична мрежа**

Малък участък от инвестиционното предложение попада в защитена зона **BG0001022** „Орановски пролом - Лешко“ по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна

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

#### **4.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:**

Инвестиционното предложение представлява обезопасяване на участък от км 369+220 до км 369+510. Обектите подлежащи на здравна защита са описани в писмо с наш изх.№ 04-09-127/ 13.09.2019 г.

#### **4.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:**

Сключен е договор за археологическо наблюдение по време на строителството. При регистриране на неизвестен археологически обект ще бъдат предприети мерки съгласно Закона за културното наследство.

#### **4.5. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура:**

Инвестиционното предложение представлява обезопасяване на участък от км 369+220 до км 369+510.

#### **4.6. Очаквано трансгранично въздействие:**

Местоположението на разглежданите обекти изключват възможността от възникване на трансгранични въздействия.

**5. 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 инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, дизелово гориво, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват хумус, пясък, трошен камък (чакъл) и вода за приготвяне на бетонови смеси.

## **6. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:**

### **6.1. 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<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици.

### **6.2. Емисии в периода на експлоатация:**

Инвестиционното предложение представлява обезопасяване на участък от км 369+220 до км 369+510 и не предполага генериране на емисии в периода на експлоатация.

## **7. 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 разкомплектуване 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“.

За обекта е изготвен План за управление на строителните отпадъци.

## **8. 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.):**

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

Отводняването на магистралното трасе се запазва по отношение на облицования окоп, единствено дренажа под него се увеличава като размера на дренажната тръба става от ф 200 см на ф315см и съответно дренажната призма около нея се увеличава на 90/65см. Предвижда се увеличаване дренажа под облицования окоп на ниво, като се отвеждат в шахта при км 369+540 при шахта ДРШ11.

Зад новата укрепителна стена се изгражда нова дренажна призма с размери 60/90 см и дренажна тръба ф200, около дренажната призма се поставя дренажен материал в два пласта първи пласт около дренажната тръба с височина до 40 см от дъно дренаж и втори пласт над пласт 1 материала на дренажните пластове се предвижда да отговаря на следните характеристики:

#### Пласт 1

Максимален размер на зърната 20 mm, преминало количество фракция през сито 0,063 mm <10% съгласно БДС EN 933-1, коефициент на разнорънност (d60/d10) не по-голям от 10 съгласно БДС EN 13242+A1/NA, коефициент на филтрация за уплътнен материал м/час не по-малък от 2м за 24 часа.

#### Пласт 2

Максимален размер на зърната 40 mm, преминало количество фракция през сито 0,063 mm <10% съгласно БДС EN 933-1, коефициент на разнорънност (d60/d10) не по-голям от 10 съгласно БДС EN 13242+A1/NA, коефициент на филтрация за уплътнен материал м/час не по-малък от 2м за 24 часа.

Около дренажната призма се поставя геотекстил с филтърни функции, като материала трябва да бъде устойчив на механично, химично и биологично въздействие и да се с клас на якост не по-малка от 3 (GRK>3). Изпълнението на геосинтетичните материал трябва да се изпълнява с припокриване на отделните платна с не по-малко от 30 см, като припокриването трябва да се осъществява по посока на насипването.

Направено е хидравлично оразмеряване, оразмеряването има за цел да установи водните нива и скоростите при провеждане на високата вълна в района на свлачището и тяхното поемане от двата дренажа. Изследването се извършва за максимални водни количества с оразмерителна обезпеченост.

От направеното оразмеряване височината на водния стълб е много по-малко от 0.50м, което се поема от дренажа зад стените, който е с размери 0.6м/0.9м и се отвежда в шахта с размери 1.20/1.10м. Проектната разработка предвижда и допълнително барбакани при стените

Зад новите укрепителни стени остава участък с ширина около 5.50м, който е относително равнинен и може да се почиства по време на строителството.

Над изкопа се намира съществуващо дере, като в участъка от км 369+300 до км 369+510 служи като предпазен окоп, в участъка в който няма дере от км 369+220 до км 369+280 се предвижда направа на облицован предпазен окоп, който се зауства във дерето. Дерето се включва при изградения водосток правоъгълен водосток 200/200 см на км 369+220.

**9. 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.

Инвестиционното предложение представлява обезопасяване на участък от км 369+220 до км 369+510. По време на експлоатация на основния обект - „Автомагистрала „Струма“ Лот 3.1 Тунел „Железница“, Подучастък № 3 от км 369+000 до км 370+400“, 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 предложение 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: Ситуация на хартиен и електронен носител.**

**С УВАЖЕНИЕ,**

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



