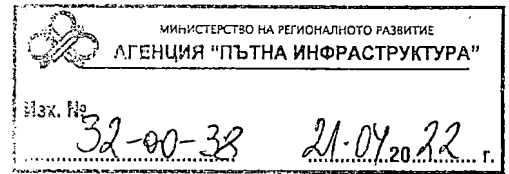


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО

Г-ЖА НАТАЛИЯ ПАЧЕМАНОВА  
ДИРЕКТОР НА РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО  
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ – ХАСКОВО  
6300, Хасково,  
ул. "Добруджа" № 14



Относно: *Рехабилитация на Път I-5 „Кърджали – Маказа“ от км 340+319 до км 342+813.45*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОЖО ПАЧЕМАНОВА,**

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 инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

**Рехабилитация на Път I-5 „Кърджали – Маказа“ от км 340+319 до км 342+813.45**

**1. Възложител:**

**Агенция „Пътна инфраструктура“**

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 446.

лица за контакти: д-р Нина Стоилова – началник отдел ОВОС и ОС;

инж. Гюлер Алиева – главен експерт в отдел ОВОС и ОС

**2. Резюме на предложението**

Целта на разработката е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилка, с оглед осигуряване безопасни условия за движение и добро отводняване на пътя.

След изготвяне и оценка на проекта е установено, че реконструкциите и локалните ремонти по изходни данни представляват почти 80% от цялата дължина на участъка, поради което почти в целия пътен участък е предвидена пълна реконструкция.

**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**

Път I-5 от км 340+319 до км 342+813.45 е част от републиканската пътна мрежа – първи клас, който попада в урбанизираната територия на гр.Кърджали. В този участък пътят съвпада с бул. „Беломорски“, който е от първостепенната улична мрежа на града – IV-ти клас /главна улица/.

Начална точка:

- За дясно платно – км 340+228, идентичен с км 340+399 по километрирането на пътя;
- За ляво платно – км 340+319 по километриране на пътя.

Крайна точка:

- край на острова преди кръговото кръстовище до Автогарата при км 342+813.45

Общата дължина на трасето е 2494.45м.

Проектната скорост на движение в населеното място е 50 км/ч.

Пътят, предмет на инвестиционното предложение, преминава през урбанизираната територия на гр.Кърджали.

#### **Габарит**

Проектните габарити са приети така, че да отговарят на действащата нормативна уредба, като основната цел е да са най-близки до съществуващите.

В населеното място гр.Кърджали:

За дясно платно:

- от км 340+399 до 340+550 – ширина на пътната настилка – 8.50м, банкети – 1.50м;
- от км 340+550 до км 340+845 – ширина на пътната настилка – 7.50м, банкети – 1.50м;

За ляво платно:

- от км 340+319 до 340+390 – ширина на пътната настилка – 8.25м, банкети – 1.50м;
- от км 340+390 до 340+550 – ширина на пътната настилка – 8.00м, банкети – 1.50м
- от км 340+550 до км 340+845 - ширина на пътната настилка – 7.50м, банкети – 1.50м;

За двупосочен път :

- от км 340+890 до 341+105 – ширина на пътната настилка – 2x5.50м, тротоари – 2-3м;
- от км 341+105 до 342+813.45 – ширина на пътната настилка – 2x6.00м, тротоари – 2-3м;
- В участъците с уширения за паркиране – ширина на лентата 3.0м.

#### **Нивелета**

Допуснатият максимален надлъжен наклон в разглеждания участък е 6.039%. Минималният допуснат надлъжен наклон е 0.306%.

Нивелетата в началната и крайната точка на разглеждания участък е съобразена с нивелетите на съседните участъци и е занулена.

Съществуващите бордюри се подменят по цялата дължина на разглеждания пътен участък с нови бетонови бордюри 18/35.

#### **Настилка**

Оразмерена е нова конструкция на пътната настилка при експлоатационен период 10 години и при необходим еластичен модул на повърхността на настилката  $E_n=264$  МПа, за категория на движението „тежко“ и осово натоварване 11.5 t/ос.

### **Пътни кръстовища**

- Кръстовища от Републиканската пътна мрежа :

- С републикански път III-5009 – км 341+108 за с.Скърбино – кръстовището е разработено като триклонно кръстовище – 1-ви тип. От дясната страна се предвижда направата на нов тротоар и борюр с дължина 16м, с което се затваря клонът надясно по ул. „Ген.Чернозубов“. Проектното решение за левия клон по направление на ул. „Ген.Чернозубов“ /път III-5009 за с.Скърбино/ запазва максимално съществуващите бордюрни криви, които са с радиуси от 9м и 3.50 м.

- Кръстовища с улици:

- Кръгово кръстовище при км 340+753 - запазва се съществуващата геометрия на кръстовището с радиус на централния остров 15м. Влизането в Кърджали по направление на общински път KRZ 1285 /I-5/ Кърджали-Енчец-Дъждовница-Пъдарци остава затворено за движение. За тази цел се предвижда и монтирането на нова ограничителна система за пътища със степен на задържане H1W4.

- Четириклонно кръстовище с ул.“Булаир“ и ул.“Кап.Петко Войвода“ – км 342+307. С цел подобряване пропускателната способност на кръстовището и безопасността на пресичащите пешеходци, кръстовището е преработено в кръгово. Светофарът се премахва, като движението ще се регулира с пътни знаци и маркировка.

За всички кръстовища се предвижда понижаване на бордюра и изпълняването на тактилни ивици – съгласно Наредба № РД-02-20-2 от 26.01.2021 за определяне на изискванията за достъпност и универсален дизайн на елементите на достъпната среда в урбанизираната територия и на сградите и съоръженията.

### **Принадлежности на пътя**

В проекта е предвидено демонтиране на съществуващите и монтиране на нови ограничителни системи за пътища.

### **Сигнализация с пътни знаци и маркировка**

Предвижда се подмяна на всички пътни знаци, допълването им с нови и изцяло нова сигнализация с пътна маркировка.

### **Малки съоръжения**

#### **- Водостоци**

Предвижда се почистване на тръбен водосток Ф100 при км 340+469.

#### **- Подпорни стени**

Предвижда се възстановяване на бетоновата повърхност на подпорна стена от км 340+442 до км 340+478 – в ляво, с дължина 36м и височина 3м.

### **Големи съоръжения:**

#### **• Дъгов мост при км 340+946**

- разваляне на съществуваща асфалтобетонна настилка, предпазен бетон, хидроизолация и бетон за наклон до горен ръб пътна плоча;

- разваляне на съществуващи тротоари;

- демонтаж на съществуващите отводнителни;

- изпълнение на допълнително подпиране на крайните опори от рамковите конструкции;

- премахване на компрометираните герберови стави;
- възстановяване на бетонно покритие в компрометирани зони, без отношение към носимоспособността на елемента. В тази категория попадат челата на надлъжните греди и колоните при герберовите стави;
- реконструкция на елементи с нарушено бетонно покритие, при бетонно покритие с отношение към носимоспособността на елементите. В тази категория попадат напречните греди и плочите в зоната на фугите при герберовите стави;
- изпълнение на нови подпорни конструкции в зоната на преходните участъци, ограничаващи пътното тяло и възпрепятстващо изтичането му в тези зони;
- за постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е възприето решение с вързана за връхната конструкция преходна плоча. Връзката е оформена с армирана бетонна става. Армировката е специфично конструирана с цел да гарантира необходимата надлъжна и напречна носимоспособност без да води до наличие на огъвна такава в отслабеното сечение.
- пластът между новите преходни плочи и асфалтовите пластове се запълва с битумизиран трошен камък с цел предотвратяване на плъзгане при уплътняване;
- монтаж на 4 бр. нови отводнители с диаметър Ø150 и колекторна система за отвеждане на събраните води;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон C35/45, W0.8, F 150 при връхна конструкция с вградени тръби за комуникации и монтаж на предпазна ограда H1W4 и пешеходен стоманен парапет, съгласно БДС EN 1317;
- полагане на нова хидроизолация;
- монтаж на нови преходни конструкции – фуги “закрит“ тип, при дилатационните фуги;
- полагане на нови пластове от плътен асфалтобетон с полимер-модифициран битум 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, отговарящи на стандарт EN 1504;
- по всички открити стоманобетонни повърхности се предвижда полагане на защитно покритие (С), а за тротоарните блокове, включително устойчивост на размразяващи соли;
- за всички стоманени елементи се предвижда нанасяне на антикорозионна система подсигуряваща степен на защита при агресивност на атмосферната среда "С5 - много висока".

**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:**

#### **Инженерни мрежи**

Надлъжно и напречно на съществуващия път са разположени инженерни мрежи, собственост на други ведомства, за наличието на които са получени изходни данни от съответния собственик или ползвател.

С проекта са извършени всички необходими проверки за разположението и нормативните отстояния на съществуващите в обхвата на пътя мрежи.

### **Улично осветление**

#### **- Улично осветление по моста на км 340+946**

Стълбовете на уличното осветление ще се монтират върху специално предвидените монтажни уширения на тротоарните конзоли. След моста новото улично осветление е захранено с кабел САВТ 4x16 mm<sup>2</sup>. Ще се осъществят захранващи връзки към съществуващи стълбове за улично осветление на двата тротоара на бул. „Беломорски“. По дължината на двете нови тротоарни конзоли ще се изгради пакет тръби в защитен бетонов кожух с HDPE тръби  $\varnothing$  110 mm с шахти от двете страни преди и след моста. Под тротоарните конзоли пакетът тръби се залага като срещу всеки от новите стълбове за осветление е предвидено да се монтират шахти тип „шахта за клапан“ от продуктите за изграждане на поливни системи, в които ще се разклонява тръбата с кабела за улично осветление и с две тръби  $\varnothing$  50 mm „влиза и излиза“ се отклоняват към разклонителната кутия в стълба.

#### **- Улично осветление на кръгово кръстовище при км 342+307**

В обхвата на новото кръгово кръстовище при км 342+307 с ул. „Булаир“ и ул. „Кап.П.Войвода“ се предвижда реконструкция на съществуващото улично осветление с оглед осигуряване на необходимата осветеност.

Проектът предвижда изместването на съществуващи два броя стълбове за улично осветление, чрез изграждане на нови, за освобождаване на необходимия габарит за реализиране на кръгово кръстовище на бул. „Беломорски“ и ул. „Булаир“/ул. „Капитан Петко Войвода“, и изграждането на нови стълбове с нови осветители на местата на новите пешеходните пътеки в кръговото кръстовище.

Стълбът, разположен на ул. „Булаир“ ще е с височина 16м тип ТС-У-1-273x219x159-16 000мм. На ул. „Капитан Петко Войвода“ и бул. „Беломорски“ СТС е с височина 9,5м тип ТС-У-1-159x133x89-9 500 мм. Ще се монтират рогатки с дължина 2м, монтирани с ъгъл от 15 $^{\circ}$ . За захранване на новите стълбове ще се разкрийт съществуващите захранващи кабели, ще се муфират и удължат до новите стълбове.

### **ВиК – отводняване и канализация**

Проектната разработка е изготвена на базата на одобрен цялостен идеен проект за „Доизграждане и реконструкция на водоснабдителната система и канализационни мрежи в обособената територия, обслужвана от „ВиК“ ООД, гр.Кърджали, България“, като обхваща основно предвидената за изграждане канализационна мрежа по бул. Беломорски от км 340+558 за ляво платно (респ. км 340+520 – дясно платно) до км 342+813.45.

Предвидена е за изграждане дъждовна канализация. Трасетата на новите канализационни клонове са в средата на съществуващи пътни платна. Канализацията е предвидена да се изпълни с тръби от оребрен полиетилен SN8, като при оразмеряването са използвани тръби със следните диаметри – ф315мм, ф400мм, ф500мм, ф630мм.

Ревизионните шахти ще се изградят от готови стоманобетонни елементи ф1000мм за тръби с диаметър до ф630мм включително и ф2000мм за тръби с диаметър, по-големи от ф630мм, преходна плоча, подложна гривна и чугунен капак.

В участъците, където се подменя канализационната мрежа паралелно се подменят съществуващите сградни отклонения. Новите сградни канализационни отклонения се предвижда да се изградят до дворищна регулационна линия, като в края им се предвижда да се затапят надеждно. Отклоненията да се изпълняват с тръби от оребрен полиетилен SN8 DN200мм (160).

За отводняване на уличните платна са предвидени на подходящи места в кръстовищата и по дължина на улицата улични оттоци с дъждоприемни решетки.

### **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 в извършване на земните работи, включващи изкопни и насипни дейности, като се очаква те да бъдат в минимални количества, предвид това че инвестиционното предложение не включва ново строителство.

### **3.4. Ползване на взрив:**

Не се предвижда използване на взрив.

**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:**

Предвидените дейности по Път I-5 „Кърджали – Маказа“ от км 340+319 до км 342+813.45 ще се извършват в обхвата на транспортната територия – публична държавна собственост, поради което не се налагат допълнителни отчуждения.

Няма да бъдат засегнати и обекти на културно-историческото наследство на Република България.

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.

За предвидената рехабилитация на дъгов мост при км 340+946 ще бъдат предприети необходимите действия съгласно изискванията 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 на територията на гр.Кърджали (ЕКАТТЕ 40909), община Кърджали, област Кърджали.

## **5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:**

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии или защитени зони, по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

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

Инвестиционното предложение представлява реконструкция на съществуващо трасе от републиканската пътна мрежа. В тази връзка ще се повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума, праховите емисии, и др. Временен дискомфорт се очаква единствено по време на строителството.

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

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културно-историческото наследство.

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

При извършването на всички предвидени ремонтно-възстановителни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава.

## **5.6 Очаквано трансгранично въздействие:**

Предвижданите дейности по ремонт на пътя 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 реализацията на обекта ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани са стандартни за пътното строителство и включват 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:**

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – 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.

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

По време на експлоатация на пътя не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните в атмосферния въздух, вещества.

**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 ремонтните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 01 01 – Бетон; 17 01 07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 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; 17 06 05 - строителни материали, съдържащи азбест

- 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, съхранение и последващо третиране на отпадъците ще се осъществява от лицензирана, за тази дейност 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.):**

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“.

Предвижда се подмяна на облицованите окопи в началото на обекта с нови стоманобетонени елементи – монолитно изпълнени.

**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 се пристъпи към изпълнение на мерките, заложените в плана за действие при аварийни ситуации, който дружеството-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 експлоатация 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.


Пътния обект 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 в .dwg и .pdf формат на електронен носител.

С уважение,

  
**НИКОЛИНА ЧАПАНОВА**  
**ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ**  
**НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

---