

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

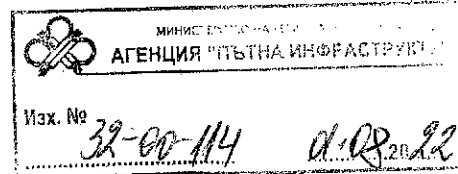
ДО

Г-ЖА МИЛЕНА НИКОЛОВА

ДИРЕКТОР НА РИОСВ-МОНТАНА

УЛ. „ЮЛИУС ИРАСЕК“ 4, ПК 55, ЕТАЖ 3

3400 МОНТАНА



Относно: *Рехабилитация Път III-121 „Иново-Градец-Периловец-Шишенци-Бойница-Кула“, от км 20+000 до км 31+851=31+840*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО НИКОЛОВА,

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 III-121 „Иново-Градец-Периловец-Шишенци-Бойница-Кула“, от км 20+000 до км 31+851=31+840

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 446; 02/9173 257.

лица за контакти: инж. Гюлер Алиева - Началник отдел ОВОС и ОС;

инж. Юлияна Кърчева – Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

2. Резюме на предложението

Целта на разработката е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните характеристики и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване безопасни условия за движение и добро отводняване на Републикански път III-121, Иново – Градец – Периловец – Шишенци – Бойница - Кула“, от км 20+000 до км 31+851=31+840.

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

Начална точка на пътя е при км 20+000 на около 860 м преди кръстовището с общински път VID1021 за с. Раброво, а крайна точка - при кръстовището с общински път VID2022 за с. Бориловец, км 31+851=31+840.

Разглежданият участък преминават през село Периловец, Община Бойница - от км 26+595 до км 27+791.

3.1.1. Технически характеристики:

1. От км 20+000 до км 20+860 /пътното кръстовище с път VID1021 за с. Рабово/

- проектна скорост – $V=50$ км/ч
- габарит – Г5/7
- надлъжен наклон - макс = 4,66% и мин = 0,94%
- тип напречен профил
 - Напречен наклон на настилката и банкета – мин.2,5% в права /наляво насипния откос/, а в кривите съобразно радиуса.
 - Напречен наклон на земното легло – мин.4% /в кривите съобразно напречния наклон/
 - Облицован окоп – с бетонови плочи 40/55/5 или монолитно излези с дренажни тръби Ф150.
 - Земен окоп – с дълбочина 50 см под земно легло и ширина 40 см.
 - С ригола /при ограничение на обхвата/ – настилка – 5 м, ригола 0.75 м ограничена с видим бордюр 18/35 и берма след него, с минимална ширина 0,5 м.
 - Банкети - 2x1,0 м – стабилизирани – I-ви пласт - горен пласт от трошен камък с подбран зърнометричен състав за банкети – 10 см и II-ри пласт - долен пласт от нефракционен скален материал за банкети;

3.1.2. От км 20+860 до км 31+851 /31+840/ пътното кръстовище с път VID1021 за с. Рабово

3.1.2.1. В открит път – от км 20+860 до км 26+739 /начало с. Периловец/ и от км 27+220 до км /край с. Периловец/ до края

- проектна скорост – $V=40$ км/ч
- габарит – Г/6 приет съобразно съществуващата ширина на настилката от 4 м и банкети по 1 м.
- тип напречен профил
 - напречен наклон на настилката и банкета – мин. 2,5% в права /наляво към насипния откос/, а в кривите съобразно радиуса.
 - Напречен наклон на земното легло – мин. 4% /в кривите съобразно напречния наклон/
 - Облицован окоп – с дълбочина 40 см облицован с бетонови плочи 40/55/5 или монолитно излези – с дренаж с дренажни тръби Ф150.
 - Земен окоп – с дълбочина 50 см под земно легло и ширина 40 см. Наклон на откоса към банкета 1:1,5 а навън 1:1.
 - С ригола /при ограничение на обхвата/ – настилка – 4 м, ригола 0.75 м ограничена с видим бордюр 18/35 и берма след него с минимална ширина 0,5 м.
 - Банкети - 2x1,0 м – стабилизирани – I-ви пласт - горен пласт от трошен камък с подбран зърнометричен състав за банкети – 10 см и II-ри пласт - долен пласт от нефракционен скален материал за банкети
 - При разполагане на ограничителни системи за пътища СПО банкетите се уширяват с 0,5 м

3.1.2.2. В населеното място – с. Периловец от км 26+739 до км 27+220

Проектна скорост $V=50$ км/час.

Запазва се съществуващият габарит

- 7,5 м – от км 26+739 до км 26+940;

- 7,0 м – от км 26+940 до км 27+220.

Предвижда се пълна реконструкция на настилката, както и ремонт на съществуващите тротоари и бордюри и изпълнение на нови бетонови 18/35, където е необходимо.

Предвижда се понижаване на бордюрите при заустването на улиците и пешеходните пътеки. Предвиждат се понижени бордюри и тротоари пред входовете, както и „легнали“ бордюри 18/35 с височина над настилката 5 см.

3.1.2.3. При съоръжението на р. Рабровска при км 23+136,9 с отвор 15,5 м.

- Пътна настилка – 6,50 м с едностранен напречен наклон от 2,5%.

- Тротоари – ляв и десен по 1,15 м с напречни наклони 2%, падащи към пътното платно.

3.1.3. Конструкция на пътната настилка

Определена е следната конструкция:

▪ асфалтобетон плътен тип А – 4 см

▪ асфалтобетон биндер – 4 см

▪ битумизиран трошен камък – 7 см

▪ долен основен пласт - нефракционен трошен камък – 49 см

▪ зона „А“ – насип от почви от групи А-2-4 или А-2-5 – 50 см.

▪ земна основа - *глина /прахова, прахово пясъчлива, средно твърда/* *окачествена*

като материал от група А-7-6 .

За долен основен пласт на пътната конструкция ще се използва скален материал

3.1.4. Нивелета

Нивелетата е представена с максимално описване на съществуващата с оглед максимално вписване в съществуващия обхват.

В участъка на моста на р. Рабровска, нивелетата е съобразена изцяло с представените хидравлични изчисления.

Така решената нивелета има следните надлъжни наклони:

Минимален – 0.38% - при осигурено водоотичане

Максимален – 4,66%

3.1.5. Кръстовища

Кръстовищата в обхвата на пътя са следните:

- с общински път VID 1021 – км 20+865 за с. Раброво – предвижда се промяна на геометричното решение, така че да се определи главното направление на настоящия път и подчиненото за с. Раброво. Тази промяна става само с маркировка, така че да не се излиза извън съществуващия обхват. Направлението за с. Раброво е без предимство.

- с общински път VID 2 022 – км 31+837 за с. Бориловец – поради невъзможност за създаване на главно направление на съществуващия път се запазва съществуващата геометрия като едностранно кръстовище с радиуси 15 м и 12м и главно направление с. Бойница - с. Бориловец.

За съществуващите асфалтови пресичания в открит път ще се предвиди преасфалтиране за 40 м дължина, а при черните пътища се предвижда нова пътна конструкция с асфалтобетонено покритие с дължина – 20 м.

3.1.6. Подпорни бетонови и габионни стени

Всички тънки насипи предвид малката височина се осигурят с габиони.

- от км 20+256 до км 20+264 ляво;

- от км 20+560 до км 20+590 ляво;

- от км 20+618 до км 20+642 ляво;

- от км 21+378 до км 21+402 ляво;

- от км 21+711 до км 21+747 ляво;

- от км 21+810 до км 21+830 ляво;

- от км 22+158 до км 22+182 ляво;

- от км 22+354 до км 22+387 ляво;

- от км 22+670 до км 22+710 ляво;

- от км 22+808 до км 22+840 ляво – на мястото на съществуващата полуразрушена стена от зидария;

- от км 23+275 до км 23+285 ляво;

- от км 28+295 до км 28+325 ляво;

- от км 28+715 до км 28+765 ляво;

- от км 31+419 до км 31+445 дясно;

Предвижда се укрепване с бетонова подпорна стена на ниво в участъка от км 24+960 до км 24+993.

Предвижда се укрепване с бетонова подпорна стена на ниво с височина 4 м в участъка от км 26+530 до км 26+570.

3.1.7. Участъци с геодинамични процеси

Съгласно геоложките проучвания са установени три участъка с геодинамични процеси, за два от които се предвиждат укрепителни конструкции.

- **На км 23+703** е установено старо свличане на терена, като е засегнат естествения терен от дясно, над пътя. Реализираният геодинамичен процес е затихнал. Хлъзгателната повърхнина е плитка и при развитие на допълнителни свличания, засегнатата площ няма да достигне до сервитута на пътя. За гореспоменатия участък не са предвидени укрепителни конструкции и не са извършвани стабилитетни анализи.

- **От км 25+470 до км 25+500** (изчислителен профил на км 25+484)

Фундирането на укрепителната конструкция в участъка съгласно препоръките на геоложкия доклад е извършено в **пласт № 6**;

Предвижда се укрепване с пилоти фундирани в пласт 6. Предвижда се изпълнението на 30 пилота П1 ф600 с дължина 12 м, през 1 м. Армировката на пилотите се закотвя в 6 броя ламели, които се разделят с фути през 5 м.

Допълнително ламелите се анкерират към ската с 30 броя анкери R32-250 през 1м. Анкерите са с дължина 21м и задължително се пробиват с глава 76мм.

- **От км 26+530 до км 26+570** (изчислителен профил на км 26+553)

В този участък хлъзгателната повърхнина започва от ръб банкет и обхваща само насипното тяло извън банкета. Предвижда се укрепване с бетонова подпорна стена на ниво с

височина 4 м в участъка от км 26+526 до км 26+576 с дълж. – 50 м съгласно препоръките на геоложките проучвания.

3.1.8. Големи съоръжения

Мост на р. Рабровска при км 23+136,9

Предвиденият нов мост на р. Рабровска при км 23+136,9 е ситуиран извън съществуващото трасе, както бе обяснено по-горе – на старото място, което отговаря на КВС и ще се изпълнява без да се отбива движението.

Приета конструктивна схема и разработени хидроложки и хидравлични изчисления - $Q_{\max,1\%}=117 \text{ m}^3/\text{s}$ и $Q_{\max,0.1\%}=203 \text{ m}^3/\text{s}$.

Съоръжението се предвижда се със светъл отвор 15,5 м и габарит 8,8 м включващ:

- Пътно платно – 6,50 м с едностранен напречен наклон от 2,5%.
- Тротоари – ляв и десен по 1,15 м с напречни наклони 2%, падащи към пътното платно ограничени с комбинирана предпазна ограда – парапет Н1W4

Мостът е решен като едноотворен със статическа схема проста греда и връхна конструкция от сглобяеми правоъгълни греди с размери 90/35 с дължина 17м – 6 бр., омонолитени от пътна плоча с дебелина 18 см.

Долното строене се изпълнява монолитно с плоскостно фундиране и плътни стоманобетоннови устои с подпорни стени успоредни на реката.

3.1.9. Организационно технически мероприятия за подобряване на безопасността на движението

✓ Ограничителни системи за пътища - предвиждат се при насипи по-високи от три метра, при водостоците и в участъците с остри и опасни криви.

Предвиждат се следните ограничителни системи за пътища:

- N2W5 – в права
- N2W4 – в крива
- при водостоците – с мин. дължина 60 м с дълго зануляване двустранно тъй като пътят е еднолентов;
- при подпорните и габионните стени и при моста на р. Рабровска – Н1W4 комбинирана с парапет.

За да се осигури безопасността на движение се планира замяната на повредените пътни знаци и монтажът на нови ограничителни системи за пътища в участъците с повишена опасност.

Предвижда се нова постоянна организация на движението, със запазването на съществуващите годни пътни знаци, допълването им с нови, както и изпълнението на нова хоризонтална пътна маркировка.

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:

Надлъжно и напречно на съществуващия път са разположени инженерни мрежи, собственост на други ведомства.

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

3.2.1. ВЕЛ 20 kV, собственост на ЧЕЗ Разпределение България АД:

- Ел. провод 20kV "Краище", км 22+885 - при оглед на място се оказва че проводникът е демонтиран;

- Ел. провод 20 kV "Краище", км 27+232.86;

- Ел. провод 20kV "Краище", км 30+743.49.

Тези два ел. провода нямат необходимия вертикален провес – мин. 7,6 м. Предвижда се подмяна на съществуващите стълбове с нови, по-високи и изместването им към пътя с оглед осигуряване на необходимия провес.

3.2.2. Водопровод, собственост на „Водоснабдяване и канализация” ЕООД, гр. Видин:

- Водопровод ф150мм АЦ при км 27+639.53 – предвидена е реконструкция.

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 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:

Изготвен е проект за отстраняване на явна фактическа грешка за землищата на с. Рабово, Периловец, Бориловец и Канци, попадащи в обхвата на Път III-121 „Иново-Градец-Периловец-Шишенци-Бойница-Кула“, от км 20+000 до км 31+840.

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:

Инвестиционното предложение попада на територията н с. Каниц (ЕКАТТЕ: 36049), с. Раброво (ЕКАТТЕ: 61039), с. Периловец (ЕКАТТЕ: 55868) и с. Бориловец (ЕКАТТЕ: 05428), Община Бойница, Област Видин.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии или защитени зони.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума, праховите емисии и др. Временен дискомфорт се очаква 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/:

При ремонтно-възстановителните работи на пътя ще се използват инертни материали от лицензирани доставчици.

Основните строителни материали, които ще се използват са бетонови смеси, арматурни елементи, хидроизолация и асфалтобетон, които са описани подробно в количествените сметки към техническия проект.

Ще се използват ограничени количества вода за питейно-битови нужди и за бетоновите разтвори. Не се предвижда отнемане на земни маси.

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: 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 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 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 04 05 - желязо и стомана; 17 05 - Почва включително изкопана почва от замърсени места, камъни и изкопани земни маси.

- 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“ по смисъла на § 1, т.б 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.

Отводняване

В открит път

Риголи и напречни отводнители

Решено е чрез напречния наклон на настилка и банкета /мин.2,5% в права а в крива съобразно радиуса на кривата/ към окопите или риголите към предвидените съоръжения. При риголите огроничени с бетонови бордюри 18/35 се предвиждат напречни отводнители с HDPE полиетиленови тръби Ф50 с дъждоприемни шахти ДШ ф40 с заключващи се решетки, които поемат повърхностните води от настилка покрай бордюрите и ги отвеждат напречно на пътя извън насипното тяло.

Предвидени са общо 7 бр. напречни отводнителя.

При участъците с риголи и водостоци и разполагане на предпазни огради бетоновите бордюри не трябва да бъдат с височина на регулата повече от 8 см с оглед на безопасност затова там се предвиждат бордюри 8/16.

Облицовани окопи

С оглед вписване максимално в съществуващият обхват по трасето се предвиждат предимно облицовани окопи с бетонови плочи 55/40/5 с ширина и дълб. 40 см. Под тях за отвеждане на подпочвените води под настилката се предвижда дренаж с PVC тръби ф150 върху бетонова подложка С12/15.

Облицовани окопи тип „подпорна стена“

Също с оглед максимално вписване в съществуващият обхват са предвидени облицовани окопи тип „подпорна стена“ /с вертикална стеничка с височина 100 см към ската/ - от км 28+340 до км 28+400 и от км 28+500 до км 28+560.

В населеното място – с. Периловец

В с. Периловец отводняването се запазва повърхностно като повърхностните води се отвеждат покрай бордюрите към напречните улици отдясно.

При км 26+912 е ниско място без възможност за отводняване. Предвижда се малка колекторна система от две ревизионни шахти - при км 26+912 с две двустранно разположени дъждоприемни шахти и при км 26+946, в която ще се включват три дъждоприемни шахти на прилежащите ъгли на улиците. Колекторната система се отвежда наляво по улица – дере покрай спирката.

Отвеждането на водите през пътя е решено изцяло с нови малки съоръжения на мястото на съществуващите, които са в много лошо състояние. Предвиждат се да се изпълнят като стоманени със съответните отвори предвидени съобразно разработената хидроложка карта и извършеното хидравлично оразмеряване. Предвидени са общо 30 бр.:

От които: 26 бр. тръбни водостоци Ф100;

3 бр. тръбни водостоци Ф150;

1 бр. Ф2300 при км 24+975,17.

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 ремонтните работи, използването на опасни химични вещества е свързано единствено със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от замърсяване с тях съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува непосредствено преди започване на строителството.

Предвижданата подмяна на съществуваща улична водопроводна мрежа на тръби от азбестоцимент следва да се извършва при стриктно спазване на инструкции за безопасна работа с материали, които съдържат азбест.

Инвестиционното предложение 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 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.

Разглежданият пътен участък не представлява съоръжение или предприятие 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“

