

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н АСЕН ЛИЧЕВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
Бул. „Мария Луиза“ №22
1000 София

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	
Изх. № 04-09-42	29.04.2018 г.

Към Ваш № ОВОС-85/ 01.10.2018г.
Наш вх. № 04-09-106/ 01.10.2018г.

Относно: АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060 – прецизиране на техническо решение за виадукт при км 100+820 и виадукт при км 101+730 с укрепващи конструкции тип армиран насип

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЛИЧЕВ,

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:

АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060 – прецизиране на техническо решение за виадукт при км 100+820 и виадукт при км 101+730 с укрепващи конструкции тип армиран насип

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 268;
лица за контакти: д-р Нина Стоилова- началник отдел ОВОС и ОС;

2. Резюме на инвестиционното предложение:

За обект „Доизграждане на автомагистрала АМ „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“ е проведена съвместена процедура по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР) приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. с което Министерът на околната среда и водите одобрява осъществяването на инвестиционното предложение.

Въз основа на одобрения от МОСВ вариант за доизграждането на автомагистралата, в периода 2015-2016 г. са изработени идейни проекти с парцеларни планове.

За обект „Доизграждане на АМ „Хемус“ – Етап 1 в участъци: участък I – от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително пътен възел „Дерманци“, с приблизителна дължина 15,26 км, Участък II – от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичането с път III-307 – км 103+060) до пресичането с път III – 3005, включително пътен възел "Каленик" (край на км 122+260), с приблизителна дължина 19,20 км, с обща приблизителна дължина на етапа 34,46 км“ през 2017г. е изработен технически проект за което сте уведомени с наше писмо с изх. № 04-09-140/22.12.2017г. (ваш коресп. № ОВОС-85/27.12.2017г.)

По ваше предписание с изх. № ОВОС-85/27.12.2017г. (наш вх. 04-09-32/ 23.03.2018г.) е изготвена Информация по приложение 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда въз основа на която е издадено Решение 12-ПР/2018г. да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда.

В информацията по Приложение 2 е разгледана и оценена дейността по изграждане на виадукт при км 100+820 и виадукт при км 101+730.

За обект АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060, подучастък от км 100+280 до км 103+060, е издадено № РС-70/28.08.2020 г. на Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ).

В хода на строително-монтажните работи в АПИ от страна на Изпълнителя е предоставена проектна документация с предложение за оптимизиране на техническото решение за преминаване над два от пресечените терена, посредством виадукти, като се прецизира вида на двете конструкции.

Техническата обосновака за новите проектни решения е свързана с по-лесното, бързо и безопасно изпълнение на конструкциите, както и подобряване и намаляване нуждата от експлоатационна поддръжката на съоръженията.

С новите проектни решения не се излиза от одобрения ПУП-ПП и от обхвата разглеждан в процедурите по ОВОС.

Съгласно чл. 154, ал. 5 от Закона за устройство на територията, одобряването на новите конструктивни решения са основание за издаване на допълнение към разрешението за строеж, което от своя страна изисква и становище на компетентния орган по околната среда и водите, във връзка с издадените от Вас административни актове.

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:

Възприетото ситуационно положение на автомагистралата в разглеждания участък определя сравнително пресечен терен, който може да бъде класифициран като полупланински. Конкретно на две места трасето преминава през дълбоки и дълги участъци, които трябва да се премостят с виадукти.

Общият широчинен габарит на автомагистралата в района на двете съоръжения е различен, тъй като виадуктът при км 101+730 попада в участък с обособена трета лента. За виадукта при км 100+820 широчинният габарит на АМ е 27.40 м и включва:

- Две пътни платна по 10.50 м,
- Два външни тротоара по 1.70 м,
- Разделителна ивица 3.00 м.

За виадукта при км 101+730 широчинният габарит на АМ е 29.90 м и включва:

- Две пътни платна по 11.75 м,
- Два външни тротоара по 1.70 м,
- Разделителна ивица 3.00 м.

В ситуационно отношение и двата виадукта попадат в циркулярни криви с радиус 3000 м. И двете им пътни платна са оформени с едностранен напречен наклон от 2.5%.

Одобрените технически проекти за горещитираните съоръжения предвиждат следната конструктивна схема:

Виадукт при км 100+820 - четиринадесет отворна конструкция от 2 секции за всяко пътно платно: $28.0+5 \times 33.0+28.7=221.7$ първа секция и $28.7+5 \times 33.0+28.0 = 221.7$ втора секция, фундирана върху стоманобетонени пилоти. Пилотите при устои страна София и страна Варна са по 2 бр. $\Phi 150$ см на осово разстояние 7.0 м. един от друг с дължина 23.0м. Конструкцията е преходна.

Пилотите при стълбовете са по 4 бр. $\Phi 150$ см с дължина 23.0м. и 8 бр. с дължина 17.0 м.

Виадукт при км 101+730 - четиринадесет отворна конструкция от 3 секции за всяко пътно платно: $28.0+2 \times 33.0+28.7=122.7$ първа секция, $28.7+4 \times 33.0+28.7 = 189.4$ средна секция и $28.7+2 \times 33.0+28.0=122.7$ м трета секция, фундирана върху стоманобетонени пилоти.

Пилотите при устои страна София и страна Варна са по 2 бр. $\Phi 150$ см на осово разстояние 7.0 м. един от друг и с дължина 23.0м. Конструкцията е преходна.

Пилотите при стълбовете са по 4 бр. $\Phi 150$ см с дължина 23.0м. и 8 бр. с дължина 17.0 м.

Прецезираното техническо решение за горещитираните съоръжения предвижда следната конструктивна схема:

Виадукт при км 100+820

Виадуктът е проектиран като многоотворна плочо-гредова конструкция. Общата му дължина е 352м. Проектът предвижда връхната конструкция да се изгради с греди от предварително напрегнат стоманобетон в стендово изпълнение от вида V125. Във всеки отвор на виадукта ще бъдат монтирани по три броя V греди, които се обединяват със стоманобетонна пътна плоча в сглобяемо-монолитно изпълнение. По дължина на съоръжението, и за двете пътни платна има само една секция - фугите са при устоите. I секция: $18,0 + 13 \times 24,0 + 18,0 = 348,0$ м

Стълбовете на съоръжението са с колони с квадратно напречно сечение. При високите стълбове колоните са 160/160см по три броя на платно. По-ниските стълбове в близост до двата устоя са 120/120см проектирани със същата връзка с връхната конструкция. Ригели над стълбовете няма- над всеки стълб стъпва по една греда и се осъществява рамката на връхната конструкция с долното строене. Това решение дава възможност за по-бързо строителство на конструкцията. Ригели са предвидени само при устоите, където се оформя и легло за фугите.

Виадукт при км 101+730

Виадуктът е проектиран с многоотворна гредова конструкция. Общата дължина на съоръжението е 350,6м. Проектът предвижда връхната му конструкция да се изгради с греди от предварително напрегнат стоманобетон. Във всеки отвор на виадукта ще бъдат монтирани по три броя V греди, които се обединяват със стоманобетонна пътна плоча в сглобяемо

монолитно изпълнение. По дължина на съоръжението, и за двете пътни платна има само една секция с фуги при устоите. I секция: $18,00 + 13 \times 24,0 + 18,00 = 348,00$ м

Стълбовете на съоръжението са с колони с квадратно напречно сечение. При високите стълбове колоните са 190/190см по три броя на платно. По-ниските стълбове в близост до двата устоя са 120/120см, проектирани със същата връзка с връхната конструкция. Ригели над стълбовете няма - над всяка колона стъпват по две греди, след което се осъществява връзката на връхната конструкция с долното строене. Това решение дава възможност за по-бързо строителство на конструкцията. Ригели са предвидени само при устоите, където се оформя и легло за фугите.

Към основният проект на обект АМ "Хемус", участък от км 87+800 до км 103+060, вкл. ПВ „Дерманци” са разработени проектни решения за армирани насипи към виадукти на км 100+800 и км 101+730. Армираните насипи се явяват крилни укрепващи конструкции към устоите на съоръженията, като в зоната лицето, самите устоите са обсипани. Не се осъществява пряка връзка между конструкцията на съоръженията и армираните насипи. Типа на армираща конструкция е направен съгласно теренните особености (геодезично заснемане в зоната на разглежданият участък и геоложки данни на терена), разположение на сервитутната линия и необходимостта от лимитиране обхвата на пътната конструкция.

Виадукт при км 100+800

Устой посока София (двустранно) – (с площ ~ 2085кв.м.)

Армиран насип от км 100+59140 до км 100+678.40 (дясно)

- Обща дължина – 87.00m
- Височина конструкция – мах 13.00m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 891кв.м.

Армиран насип – стена пред устоя

- Обща дължина – 35.70m
- Височина конструкция – мах 7.00m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 250кв.м.

Армиран насип К1.3 от км 100+600.40 до км 100+678.40 (ляво)

- Обща дължина – 78.00m
- Височина конструкция – мах 13.50m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 944кв.м.

Устой посока Варна (двустранно) – (с площ ~ 1317кв.м.)

Армиран насип от км 100+997.85 до км 101+042.85 (ляво)

- Обща дължина – 45.00m
- Височина конструкция – мах 12.00m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 446кв.м.

Армиран насип – стена пред устоя

- Обща дължина – 36.85m
- Височина конструкция – мах 9.00m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 300кв.м.

Армиран насип К2.3 от км 100+997.85 до км 101+042.85 (дясно)

- Обща дължина – 45.00m
- Височина конструкция – мах 14.00m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 571кв.м.

Виадукт при км 101+730

Устой посока Варна (двустранно) – (с площ ~ 2501 кв.м.)

Армиран насип от км 101+854.40 до км 101+951.20 (ляво)

- Обща дължина – 96.80m
- Височина конструкция – мах 15.00m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 1186 кв.м.

Армиран насип – стена пред устоя

- Обща дължина – 38.700m
- Височина конструкция – мах 7.00m (с вкл. вкопаване)
- Обща площ ~ 265 кв.м.

Армиран насип от км 101+854.40 до км 101+951.20 (дясно)

- Обща дължина – 96.80m
- Височина конструкция – мах 13.00m (с вкл. вкопаване)
- Армираща компонента – 3.0m до 12.0m
- Обща площ ~ 1050 кв.м.

Укрепваща конструкция тип армиран насип включва използване комбинация между модулни армиращи системи от двойно усукана телена мрежа и геосинтетични високоякостни геомрежи. Мрежата е с най-висока степен на антикорозионна защита и с лицева повърхност, позволяваща оформяне на каменно лице (габионно лице) и модули с оформено наклонено лице, позволяващи последващо затревяване. Предвидената дълбочина на армиращите опашки е съобразена с очакваните експлоатационни натоварвания и възможни допълнителни въздействия.

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:

Описаните изменения в проектните решения за изграждане на виадукти и конструкции от армиран насип при устоите попадат изцяло в обхвата на разработения подробен устройствен план – парцеларен план за обекта, одобрен със заповед № РД-02-15-139/29.07.2019г. ПУП-ПП на МРРБ.

Проектните решения за изпълнение на разглежданите виадукти и армонасипи не променят обхвата на инвестиционното предложение, одобрено с Решение по ОВОС № 12-ПР/2018 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС и няма да възпрепятстват изпълнението на условията и мерките, заложи в тях.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по допълване на Разрешение за строеж № РС-12/05.03.2020 г. на Министерство на регионалното развитие и благоустройството (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:

И двете разглеждани съоръжения се намират на територията на Област Ловеч, Община Луковит в землището на с. Дерманци с ЕКАТТЕ 20688

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Разглежданите съоръжения не попадат в зони от мрежата на Натура 2000.

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението няма да има, тъй както виадуктите се намира извън населени места. Въздействието няма да се различава от оцененото в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018г. предвид на аналогичните строително-монтажните дейности и непроменения обхват на проекта.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

За участъка са извършени необходимит археологически проучвания – издирване на археологически обекти.

При откриване на археологически обекти по време на строителство ще се предприемат съответните действия указани в Закона за културното наследство.

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

Виадуктите и армонасипите представляват ново строителство.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Локалния мащаб на съоръженията изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане 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 изграждане на съоръженията ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват хумус, 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:

Емисиите в периода на строителство на съоръженията няма да се различават от оценените в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018г

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Емисиите в периода на експлоатация на съоръженията няма да се различават от оценените в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018г.

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

Не се очаква генериране на отпадъци, различни от оценените в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018г., предвид на аналогичните строително-монтажните дейности и непроменения обхват на проекта.

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.):

Повърхностния воден отток от пътните платна не следва да се третират като „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, а именно "Отпадъчни води" са водите, в т.ч. и дъждовни, замърсени от извършването на производствена, стопанска, земеделска и битова дейност, както и водите от канализационните системи на населените места, селищните и курортните образувания.

Не се предвижда заустване на повърхностен воден отток в пресичаните с виадуктите дерета.

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, 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.

По време на експлоатация на съоръженията по тях 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. 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.

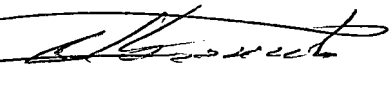
Виадуктите и армонасипите не представляват съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

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. Технически проект на електронен носител в dwg формат.

С уважение,


ИНЖ. ИВАЙЛО ДЕНЧЕВ
И.Д. ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
(СЪГЛ. ЗАПОВЕД № РД-02-14-669/26.07.2021 Г. НА МИНИСТЪРА НА РРБ)

Съгласували:


инж. Пламена Пасева.....
Директор на дирекция ИПОП

инж. Бисер Йорданов
Директор на дирекция УСИН.....


Изготвил:
д-р Нина Стоилова.....
Началник отдел в дирекция ИПОП
27.07.2021г.
