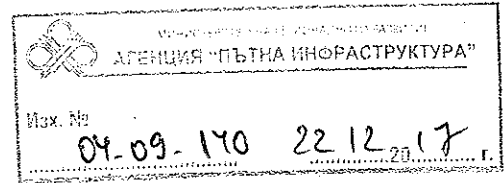


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н НЕНО ДИМОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
ГР. СОФИЯ 1000, БУЛ. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22



ОТНОСНО: *Технически проект за обект АМ „Хемус“ – Етап I 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 km*
 - *участък II - от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km*
- с обща приблизителна дължина 34,46 km*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМОВ,

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 на Агенция „Пътна инфраструктура“:

1. Възложител:

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:

Разглежданият обект е в етап на изработване на технически проект – първи междинен етап – по следата на одобреното трасе с Решение по ОВОС № 2-2/2015г. за обект АМ „Хемус“ в участъци, както следва: *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 km и участък II - от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km*
с обща приблизителна дължина 34,46 km

Трасето на АМ „Хемус“ е част от Европейската пътна мрежа и е предвидено да свързва източните и западни части на България с Трансевропейската мрежа. Изграждането на

АМ „Хемус“ има стратегическа цел за ускоряване процесът на икономическо и социално сближаване на регионално ниво. То ще окаже благоприятно влияние върху бизнеса и създаването на нови работни места в регионалните икономики на Северозападен, Северен централен и Североизточен район на България. Общият брой на населението, което ще се възползва от подобрената инфраструктура, е приблизително 2,9 млн. души, върху площ почти 44 % от територията на страната.

След измененията на Закона за пътищата от 15.04.2016 г., вследствие на които Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП) беше закрыта, всички нейни права и задължения преминаха към Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).

За участъка има разработен идеен проект „червен вариант“ по задание на НКСИП с габарит Г 29 и проектна скорост 140 км/час, по следата на одобреното с Решение 2-2/2015г. на МОСВ трасе на АМ „Хемус“ по вариант В1А.

Реализирането на трасето по Идеен проект на НКСИП изисква значителни инвестиции, тъй като теренът през който преминава пътното трасе е с планински характер и силно пресечен, в резултат на което са проектирани много на брой виадукти и други съоръжения, включително тунели.

2.1 Разработване на алтернативни вариантни решения за директно трасе в ситуация.

След анализ на идейното решение - „червен вариант“ на НКСИП, АПИ възложи разработването на настоящия проект да е за проектна скорост 120 км/час и габарит Г 27, като освен това се потърси възможност за оптимизиране на трасето чрез разработването на вариантни решения, разположени в максимална близост до одобрения от МОСВ вариант, в обхвата на оценения коридор с широчина 400м. Целта е намаляването на височината и дължината на големите съоръжения, включително и на тунелите, оптимизиране на местоположението и вида на пътните възли.

2.1.1 За 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 km

„Зелен“ вариант

Ситуационно трасето на АМ „Хемус“ по „зелен“ вариант се отделя от края на участъка от Ябланица до Боаза с лява циркулярна крива с радиус R=1000 m. При км 88+420 се предвижда изграждане на пътен възел „Боаза“ за връзка с път I-4. Следва дясна крива с радиус R=1420 m. От км 89+017.11 до км 89+540.61 вариантът премества река Вит със съоръжение. При км 89+520 трасето пресича път III-305 „Плевен - Гложене“, а при км 89+653 път I-4 „Ябланица – Севлиево“, след което се насочва на север и при км 90+517 излиза извън коридора оценен в Доклада по ОВОС за АМ „Хемус“ в продължение на 9.773 km, след което се влива в коридора на одобрения вариант на трасе на автомагистралата от 2015 г.

В участъците от км 88+245 до км 90+500 и от км 91+015 до км 91+225 трасето на варианта преминава през НАТУРА 2000 - защитена зона BG0002109 ВАСИЛЪВСКА ПЛАНИНА.

В участъка от км 90+360 до км 91+950 трасето на варианта преминава през НАТУРА 2000 - защитена зона BG0001036 БЪЛГАРСКИ ИЗВОР.

От км 90+359.25 до км 91+054.35 и от км 91+346.25 до км 91+950.75 трасето отново премества р. Вит със съоръжение.

Следва лява крива с радиус R=1400 m. При км 92+500 трасето пресича път III-305 „Плевен – Гложене“.

Следват последователни дясна и лява криви с радиуси $R=2700$ m и $R=2000$ m. При км 95+900 варианта пресича общински път LOV1090 „Дъбен – Торос“. Следва дясна крива с радиус $R=1400$ m.

При км 98+146 се предвижда изграждане на пътен възел „Дерманци“, при пресичането с път III-305 „Плевен – Гложене“.

От км 98+480 до км 98+985 трасето преминава през НАТУРА 2000 - защитена зона BG0001036 БЪЛГАРСКИ ИЗВОР.

От км 98+559.50 до км 98+840 вариантът отново премества река Вит със съоръжение.

От км 100+310 до км 101+076.50 се предвижда изграждането на виадукт.

От км 101+505 до км 101+947.50 се предвижда изграждането на виадукт.

При км 102+610 вариантът пресича път III-307, след което включва в следващи участък

Общата дължина на трасето на „зелен“ вариант е 15 260.00 m.

2.1.2 За II участък: от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km

Вариантът по решението по ОВОС и разработения алтернативен вариант (Виолетов) за трасе на АМ "Хемус" в този участък са разработени на юг от защитена територия "Студенец" по Натура-2000 и от пещерата и местността "Скока".

Виолетов вариант от км 103+060 до км 122+260 с дължина 19,20 км:

Трасето непосредствено след пресичането на път III-307 съвпада с решението на НКСИП (първите 400 м), след което се отклонява с дясна хоризонтална крива с радиус 1600 м на североизток. Следват лява крива с радиус 1500 м, прав участък с дължина около 500 м в източна посока, след което са развити дясна и лява криви с радиус 1500 м при което се пресича р. Каменица при км 107+130. Пресичането е решено северно от Червен вариант, при което трасето преминава с виадукт южно от защитена зона „Студенец“ на разстояние 440 м.

По този начин трасето излиза извън оценения коридор от км 104+300 до км 107+700 северно с около 290м, с което пресичането на р. Каменица става технически добре решено.

До края на участъка трасето гравитира в оценения коридор по ОВОС с малки отклонения най-вече при оформянето на пътните отклонения.

Следват дясна крива с радиус 1500 м и прав участък с дължина 400 м, след което с лява крива с радиус 1500 м трасето се насочва на изток. След прав участък с дължина 400 м са развити две контра криви – дясна с радиус 1800 м и лява с радиус 1250 м.

С прав участък трасето се насочва на югоизток и с дясна крива с радиус 1250 м отново се насочва на североизток. Съществуващото трасе на път III-3504 се пресича два пъти: при км 114+531 и при км 115+631. В този участък е развита лява крива с радиус 4200 м.

При км 117+700 трасето на АМ "Хемус" преминава с виадукт между населените места Каленик и Орляне, където участъкът е в лява крива с радиус 4300 м. Следват две контра криви с радиус 1200 м и 1100 м, с което трасето отново се насочва на североизток.

При км 118+600 трасето преминава с виадукт, северно от пояс II на СОЗ „Дерменя“ и пресича пояс III. От км 118+814 до км 119+194 е предвидено тунелно пресичане на хълмистите образувания, разположени западно от с. Каленик. При км 121+700 се пресича съществуващото трасе на път III-3005, където се разработва пътен възел. Варианта завършва в прав участък.

Трасето на Виолетов вариант е разработено в или в непосредствена близост до 400-метровата зона, обследвана за екологично въздействие в ДОВОС.

Виолетов вариант гравитира в три участъка извън обследвания коридор в ДОВОС, с минимални осови отстояния съответно:

От км 104+300 до км 107+700 – 290 м

От км 111+600 до км 112+700 – 90 м

От км 112+550 до км 114+050 – 98 м

При км 121+800 оста на АМ "Хемус" е най-близко до защитена зона "Студенец" – на разстояние 430 м.

Удължаването на този вариант спрямо идейното трасе на НКСИП е 1260 м, около 1000 м от които са поради преместването на пътен възел „Дерманци“.

2.2 Предвиждат се за изпълнение следните съоръжения при пресичания на селскостопански и асфалтови пътища:

2.2.1 За 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 km

„Зелен“ вариант

За участъка от км 87+800 до пресичане с път III-307 се предвиждат следните пресичания на две нива с пътища от Републиканската пътна мрежа, общински пътища и селскостопански пътища:

- при км 88+250 – селскостопански път;
- при км 89+520 – републикански път III-305;
- при км 89+650 - републикански път I-4;
- при км 90+000 – селскостопански път;
- при км 91+500 – селскостопански път;
- при км 92+500 – реконструкция на републикански път III-305;
- при км 93+125 – селскостопански път;
- при км 94+959 – селскостопански път;
- при км 95+900 – общински път LOV1090;
- при км 97+556 – селскостопански път;
- при км 98+146 - републикански път III-305;
- при км 100+121 – селскостопански път;
- При км 101+571 – селскостопански път;
- при км 102+610 - републикански път III-307.

2.2.2 За II участък: от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km:

- СС път при км 103+603 – под виадукт
- СС път при км 104+712 – СС надлез
- СС път при км 105+360 – СС надлез
- СС път при км 106+192 – СС подлез
- СС път при км 106+724 – СС надлез
- СС път при км 107+243 – под виадукт
- СС път при км 110+061 – под виадукт

- СС път при км 111+789 – СС надлез
- Пресичане с републикански път III-3504 при км 114+531 – пътен надлез
- Пресичане с републикански път III-3504 при км 115+631– пътен надлез
- СС път при км 116+766 – под виадукт
- СС път при км 119+975 – СС подлез
- СС път при км 121+111 – СС подлез
- Пресичане с републикански път III-3005 при км 121+774 – пътен подлез

2.3 Местоположение и дължина на големите съоръжения

2.3.1 За 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 km

„Зелен“ вариант

- Селскостопански подлез при км 88+250
- Надлез над АМ „Хемус“ при км 88+523 (п.в. „Боаза“)
- Мост над р. Вит при км 89+270
- Подлез при км 89+653 - пресичане с път I-4
- Селскостопански подлез при км 90+000
- Мост над р. Вит при км 90+670
- Мост над р. Вит при км 91+650
- Подлез под АМ „Хемус“ при км 92+500 - пресичане с път III-305
- Селскостопански подлез при км 93+125
- Селскостопански подлез при км 94+959
- Подлез при км 95+900 – пресичане с път LOV1090
- Селскостопански подлез при км 97+556
- Подлез на АМ „Хемус“ при км 98+146 – по път III-305 (п.в. „Дерманци“)
- Мост над р. Вит при км 98+670
- Селскостопански надлез при км 100+121
- Виадукт при км 100+693
- Виадукт при км 101+726
- Подлез под АМ „Хемус“ при км 102+610 – по път III-307

2.3.2 За II участък: от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km

Виолетов вариант:

- Виадукт при км 103+718,48 (от км 103+581,48 до км 103+855,48) – над селскостопански път и дере;
- Виадукт при км 104+388,48 (от км 104+331,48 до км 104+445,48) – над дере;
- ССН при км 104+712,09;
- ССН при км 105+360,16;
- ССП при км 106+192,34;
- ССП на км 106+724,18;
- Виадукт при км 107+152,08 (от км 107+047,08 до км 107+257,08) – над река Каменица и селскостопански път;
- Виадукт при км 109+981,28 (от км 109+876,28 до км 110+086,28) – над дере и селскостопански път;
- Виадукт при км 110+901,72 (от км 110+812,72 до км 110+990,72 за ляво платно и от км 110+818,72 до км 110+996,72 за дясно платно) – над дере;
- ССН при км 111+789,00;

- Виадукт при км 112+689,88 (от км 112+600,88 до км 112+778,88) – над дере с река;
- Виадукт при км 113+460,08 (от км 113+355,08 до км 113+565,08) – над дере;
- Надлез при км 114+531,48 – над републикански път III-3504;
- Надлез при км 115+631,48 – над републикански път III-3504;
- Виадукт при км 117+549,03 (от км 116+323,03 до км 116+775,03) – над дере и селскостопански път;
- Виадукт при км 117+778,06 (от км 117+237,06 до км 118+319,06) – над дере и река Елешница;
- Виадукт при км 118+604,06 (от км 118+531,48 до км 118+677,48) – над дере
 - ССП при км 119+975,45;
 - Виадукт от км 120+746,48 до км 120+956,47 – над дере;
 - ССП път при км 121+111;
 - Пътен подлез при км 121+774 – под републикански път III 3005.

2.4 Тунел

На този етап са определени местоположението, габаритът и дължината на тунелът по трасето на автомагистралата от км 87+800 до км 122+260. Габаритът в тунела включва 2 ленти x 4,50 м /вкл. водещи ивици/ и два тротоара x 0,75 м. общо габарит 10.50м.

2.4.1 За 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 km

„Зелен“ вариант

Не се предвижда тунел.

1.1.1 За II участък: от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km

Виолетов вариант:

1. Тунел от км 118+814 до км 119+194 с дължина L=380 м

2.5 Зони за почивка

2.5.1 За 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 km

„Зелен“ вариант – две площадки за отдих при км 94+300 ляво и дясно.

2.5.2 За II участък: от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km

За Виолетов вариант – две площадки: при км 106+000 и при км 113+850

Площадките са съобразени с необходимите отстояния една от друга, с теренните особености и нивелетното решение.

2.6 Пътни възли

2.6.1 За 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 km

„Зелен“ вариант

- Пътен възел „Боаза“ при км 88+530 – тип „Тромпет“
- Пътен възел „Дерманци“ при км 98+146 – тип „Диамант“

2.6.2 За II участък: от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km

Виолетов вариант:

Пътен възел „Угърчин“ при км 115+300 – тип Полудетелина.

Пътен възел „Каленик“ при км 121+774 – тип Полудетелина.

2.7. Сравнение на вариантите

При сравнението на алтернативните варианти - „Зелен“ за първи участък и „Виолетов“ за втори участък, с варианта по идейния проект на НКСИП (червен) предимството е за „Зелен“ и за „Виолетов“ вариант, поради следните предимства:

- По-добър баланс на земните маси (изкопи и насипи)
- По-малък брой и дължина на големите съоръжения
- По-голям брой на пътни възли
- По-малка обща строителна стойност

Предложен за следващ етап на проектиране за първи и втори участък от км 87+800 до км 122+260 е комбиниран вариант („Зелен“ + „Виолетов“ вариант), предвид горепосочените по-добри технически показатели. Трасето на АМ „Хемус“ в този участък, съставено от „Зелен“ и „Виолетов“ вариант, е с 262 117 млн. лв. по-икономично от варианта на НКСИП.

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/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси:

Самото реализиране на инвестиционното предложение за обект АМ „Хемус“ в у-к от км 87+800 до пресичане на път III – 3005, вкл. П.В. „Каленик“ с приблизителна дължина 34,46 km е свързано с изграждане на нова пътна инфраструктура.

При изграждането на обекта ще бъдат извършени основните видове дейности – земни, пътни, асфалтови и монтажни, характерни за изграждането на пътните обекти. Технологиите при изграждането ще са съобразени с нормативните изисквания и стандартите за този клас път.

Освен основните дейности, свързани с изграждането на директното трасе и големите съоръжения, ще се извърши и реконструкция на линейните мрежи, обекти или находища засегнати от инвестиционното предложение, които се стопанисват от други дружества или ведомства: БАН – Национален археологически институт с музей (НАИМ); Министерство на енергетиката; Министерство на културата; „ЧЕЗ Разпределение България“ АД; „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД; „Българска телекомуникационна компания“ ЕАД; „Мобилтел“ ЕАД; „ВиК“ АД – гр. Ловеч; Държавна агенция „Електронно управление“; Басейнова дирекция „Дунавски район“; „Теленор България“ ЕАД;

„Булгартрансгаз“ АД; „Ситигаз“ АД; „Аресгаз“ АД; „Напоителни системи“ ЕАД – клон среден Дунав: при необходимост, които ще се съгласуват с операторите.

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:

Предвиждат се строително-ремонтни дейности за частично ситуационно изместване на участък републикански път и реконструкция на участък от общински път, предвид изграждането на пътен възел Угърчин.

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 и насипни дейности, както и при прокарване на тунела.

3.5. Ползване на взрив:

За метода на строително-монтажни работи за изпълнението на тунела по виолетовия вариант, предпочетен от възложителя, ще има яснота след избора на изпълнител, който ще определи способа на изпълнение на тунела.

Считаме, че отдалечеността от защитените зони не очакваме въздействие върху тях.

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:

Инвестиционното предложение е обвързано с използването на нови площи, за които ще бъде необходимо провеждането процедура за промяна на предназначението на земите. За всички площи, които ще бъдат засегнати, ще се изработи подробен устройствен план-парцеларен план.

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:

„Зелен“ вариант

Общини – Ябланица, Луковит, Тетевен.

Землища - Български извор, Дерманци, Брестница, Торос, Пещерна.

Виолетов вариант:

общини – Луковит, Угърчин, Ловеч.

землища – Дерманци, Угърчин, Орляне, Каленик и Радювене.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

5.2.1 За 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 km

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

В участъците от км 88+245 до км 90+500 и от км 91+015 до км 91+225 трасето на варианта преминава през НАТУРА 2000 - защитена зона **BG0002109 Васильовска планина.**

В участъка от км 90+360 до км 91+950 трасето на варианта преминава през НАТУРА 2000 - защитена зона **BG0001036 Български извор.**

От км 98+480 до км 98+985 трасето преминава през НАТУРА 2000 - защитена зона **BG0001036 Български извор.**

5.2.2 За II участък: от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичане 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 km

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Най-близко разположените населените места представляват обект на здравна защита по отношение на завишени нива на шум и вредни емисии (химични и прахови). Най-близко разположено населено място е с. Каленик на около 200м от трасето, където ще бъде изграден виадукт. Негативният ефект от завишените нива на шум и вредни емисии ще бъде единствено за периода строителството.

Обект на здравна защита е и СОЗ „Дерменя 2“, където трасето преминава през III пояс с дължина около 200м преди началото на тунела.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Характерът на инвестиционния проект предполага, че в процеса на изграждане на разглеждания участък от АМ „Хемус“ могат да бъдат застрашени археологически културни ценности.

Разглежданият участък от АМ „Хемус“ преминава през район, в който са установени археологически обекти.

В близост до проектните трасета са идентифицирани следните обекти:

„Зелен“ вариант

археологически обекта

- При км 88+300 – обект номер 04 – Селище с мерки за опазване – предварително археологическо проучване;
- При км 88+750 – обект номер 05 – Селище с мерки за опазване – предварително археологическо проучване;
- При км 90+050 – обект номер 06 – Надгробна могила с мерки за опазване – цялостно археологическо проучване;
- При км 98+100 – обект номер 09 – Надгробна могила
- При км 101+050 – обект номер 10 – Надгробна могила

Виолетов вариант

1. Сграда от XIX век, землище гр. Угърчин, община Угърчин, при км 104+370 трасето преминава на 210 м северно от обекта, площ на обекта 0.3 дка, координати: N 43,132032, E 24,348034.

2. Оброк, Средновековие, Възраждане, землище гр. Угърчин, община Угърчин, при км 107+700 трасето преминава на 360 м северно от обекта, площ на обекта 1 кв. м., координати: N 43,135675, E 24,38945.

3. Надгробна могила, землище гр. Угърчин, община Угърчин, при км 111+720 трасето преминава на 120 м северно от обекта, площ на обекта 1 дка, координати: N 43,145401, E 24,435499.

4. Надгробна могила, м. Южно от Присадашки колиби, землище гр. Угърчин, община Угърчин, при км 112+900 трасето преминава на 35 м южно от обекта, площ на обекта 1 дка, координати: N 43,145401, E 24,435499.

5. Надгробна могила, м. Пезулското, землище гр. Угърчин, община Угърчин, при км 113+450 трасето преминава през северната периферия на обекта, площ на обекта 1 дка, координати: N 43,15175, E 24,45427778.

6. Надгробна могила, м. Пезулското, землище гр. Угърчин, община Угърчин, при км 113+550 трасето преминава южно от обекта, площ на обекта 1 дка, координати: N 43,152, E 24,45575.

5.5 Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Предвид реализацията на проекта ще се извърши ситуационно изместване на републикански път III-3504 „Орляне – Угърчин“ в дължина около 2,40 км и ситуационно изместване на републикански път III-3005 „Катунец – (Радювене – Орляне)“ в дължина около 1,23 км, както и реконструкция на около 0,65 км от общински път LOV2201.

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 строителството на автомагистралния участък ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителните работи, включват земни маси за изпълнение на насипите, както и добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси.

Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от фирмата-изпълнител на съответния участък въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали и доставчици на вода за технологични нужди.

При наличие на възможност за водоземане от прилежащи водни обекти, се предвижда необходимата вода за строителството да бъде набавяна от тях, като не се очаква дебита на водочерпене да надвишава 10 литра на секунда. Предвид на това обектът не следва да подлежи на разрешителен режим по смисъла чл. 44, ал. 1 от Закона за водите.

Точните количества на природните ресурси, необходими за реализацията на инвестиционното предложение, ще бъдат изчислени при изготвянето на окончателните технически проекти за изграждане на разглежданите участъци от АМ „Хемус“.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

7.1. Емисии в периода на строителните работи:

В процеса на работа на пътностроителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на такива машини ще бъде 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.

При полагане на асфалтовата смес върху пътното платно ще се отделят емисии на летливи органични съединения и полициклични ароматни въглеводороди.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатацията на автомагистралните участъци, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели 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:

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строителство на автомагистралните участъци.

При изграждането на трасетата ще се натрупат земни и скални маси, неподходящи за влагане обратно в строителството. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, тези изкопани материали ще бъдат отпадъци с код 17 05 04 „Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03 (несъдържащи опасни вещества)“ и 17 05 06 „Изкопани земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05 (несъдържащи опасни вещества)“.

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 пътно-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“.

Работниците на строителните площадки, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите автомагистралните участъци, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на инвестиционното предложение, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от фирмата-изпълнител на строителството или от пътно поддържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от общината, в границите на която се намира съответния участък от автомагистралата.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

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/водопълтна изгребна яма и др.):

Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества през целия период на ползване на инфраструктурния обект. Една част от тях бъде събирани в отводнителни окопи, откъдето ще се изпарява в атмосферата, а друга част ще бъде отвеждана посредством колекторни системи и зауствана в съответните приемащи водни тела. Предвид характера на тези води не могат да бъдат направени конкретни прогнози за тяхното количество.

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 единствено при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложен в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на съответния автомагистрален участък следва да изработи и съгласува преди започване на строителните работи. По време на строителството не се 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 ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува 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 носител 2бр.
2. Уведомление до засегнатите общини/кметства
3. Електронен носител на документацията 1 бр.

С уважение,

ИНЖ. ДОНЧО АТАНАСОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

