



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Д-Р ИНЖ. РОСИЦА КАРАМФИЛОВА
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
БУЛ. „КНЯГИНЯ МАРИЯ ЛУИЗА“ 22
1000 СОФИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	
Зак. №	04-09-13 31-01-20 83

Относно: *Извършване на ремонтно – възстановителни работи на виадукт при км 59+727 на АМ „Тракия“*

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАМФИЛОВА,

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:

Извършване на ремонтно – възстановителни работи на виадукт при км 59+727 на АМ „Тракия“

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 инвестиционното предложение

Целта на проекта е да бъде разработено проектно решение за ремонтно - възстановителни работи с пълна рехабилитация на пътното платно на моста, възстановяване на констатираните повреди по конструктивните елементи на стоманобетоновата конструкция, изграждане на ефективна колекторна система за отводняване на съоръжението, подмяна на компрометираните дилатационни фуги и лагери, възстановяване на конструкцията и отводняването при насипите и подходите към съоръжението.

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

Предмет на настоящото уведомление е *Извършване на ремонтно – възстановителни работи на виадукт при км 59+727 на АМ „Тракия“*.

Моста преминава над горното течение на река Яворица и дълбоко дере с виадукт при км 59+727 на АМ „Тракия“. За всяко платно е изградена отделна конструкция, като разстоянието между двете конструкции е 1.00 м.

Предвиждат се ремонтни дейности и по пътното платно при подходите непосредствено преди и след съоръжението.

Началото на участъка е при км 59+589.64 за дясно платно и 59+589.68 за ляво платно. Краят на участъка е при км км 59+809.10 за дясно платно и 59+809.14 за ляво платно.

За всяко платно е изградена отделна конструкция, като разстоянието между двете конструкции е 1.00 м. Всяка от конструкциите представлява 6 отворна, температурно – непрекъсната гредова система с пълна дължина 126.40 м (20.40+4x21.40+20.40м).

3.1.1. Ситуационно решение

Ситуационно виадуктът е в права, нивелетно – също в права с наклон ~1.60% падащ по растящия км (към страна Пловдив).

Габаритът на всяка посока на движение на виадукта е 13.50 м, включващ:

- Външен тротоар – 1.00 м ;
- Пътно платно – 11.50 м ;
- Вътрешен тротоар (в разделителната ивица) – 1.00 м

Всяко от платната е с едностранен напречен наклон – 2.0 %.

Връхната конструкция е изградена от 8 броя главни греди с двойно „Т“ сечение, от обикновен стоманобетон, разположени през 1.60 м осово разстояние в напречно направление, с дължина 19.96 м и височина 1.10 м.

3.1.2. Пътни габарити

Пътния участък за ремонт е с габарит А 29 и не се променя от съществуващото му положение:

- Средна разделителна ивица – 1 x 3.00м;
- Водещи ивици – 2 x 0.75м;
- Ленти за изпреварване – 2 x 3.75м;
- Активни ленти за движение – 2 x 3.75м;
- Водещи ивици – 2 x 0.75м;
- Ленти за принудително спиране – 2 x 2.50м;
- Банкети – 2 x 1.00м.

3.1.3. Настилка

Асфалтобетонната настилката на пътните платна е силно напукана, с множество деформации и многократно изкърпвана.

Дилатационните фуги са в много лошо състояние, със скъсани гумени и ламаринени профили, корозирани, деформирани и на места разрушени стоманени профили, разрушена връзка между стоманените профили и асфалта, и пукнатини в настилката в зоната на анкериране при гардбаластовите стени.

За асфалтови пластове на настилката в активните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието - сплитмастик с ПмБ 45/80-65 - 4см
- асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 биндер с ПмБ 25/55-55 - 6см

За асфалтови пластове на настилката в аварийните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието АС 12.5 изн.А с ПмБ 45/80-65 - 4см.

➤ асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 биндер с ПМБ 25/55-55 - 6см
Съгласно предвидените строително монтажни дейности по част Конструктивна е необходимо разрушаване на съществуващите асфалтови пластове преди и след съоръжението за изграждане на нови преходни плочи. Участъците за възстановяване са от км 59+638.60 до км 59+643.30 – ляво и дясно.

Възстановяването се извършва с дебелини съответстващи на съществуващите пластове.

За асфалтови пластове на настилката в активните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието - сплитмастик с ПМБ 45/80-65 4см
- асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 биндер с ПМБ 25/55-55 - 6см
- асфалтова смес за основен пласт на покритието тип А0 с дебелина съгласно взетия шурф:

- от км 59+638.60 до км 59+643.30 дясно 29 см
- от км 59+774.60 до км 59+779.30 дясно 27 см
- от км 59+638.60 до км 59+643.30 ляво 20 см
- от км 59+774.60 до км 59+779.30 ляво 25 см

За асфалтови пластове на настилката в аварийните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието АС 12.5 изн. А с ПМБ 45/80-65 - 4см.

- асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 биндер с ПМБ 25/55-55 - 6см
- асфалтова смес за основен пласт на покритието тип А0 – дебелина съгласно взетия

шурф:

- от км 59+638.60 до км 59+643.30 дясно 29 см
- от км 59+774.60 до км 59+779.30 дясно 27 см
- от км 59+638.60 до км 59+643.30 ляво 20 см
- от км 59+774.60 до км 59+779.30 ляво 25 см

Предвидено е изпълнение на пътна основа от скален материал с подобрена зърнометрия Е = 450 МРА от изпълнено ниво преходна плоча до кола основен пласт на покритието.

С оглед предотвратяване на появата на бъдещи пукнатини в участъците на преходните плочи е предвидено полагането на лукнатиноразсейваща армираща геомрежа 100/100 kN/m.

3.1.4. Напречни наклони

Всяко от платната е с едностранен напречен наклон – 2.0 %.

Връхната конструкция е изградена от 8 броя главни греди с двойно „Т“ сечение, от обикновен стоманобетон, разположени през 1.60 м осово разстояние в напречно направление, с дължина 19.96 м и височина 1.10 м

3.1.5. Банкети

Предвижда се банкетите да бъдат почистени и ремонтирани със следните пластове:

- долен пласт от нефракциониран скален материал;
- горен пласт от скален материал с подобрена зърнометрия с дебелина 10 см.

3.1.6. Тротоари и бордюри

Предвижда се подмяна на бетоновите бордюри отвеждащи водата в засегнатия участък. Предвижда се изграждане на нови тротоарни блокове (с фасадни панели от полимер-бетон).

3.1.7. Технически данни за съоръжението

Виадукт при км 59+727

Усилването на мостовото съоръжение ще се изпълни на два етапа със съответната временна организация на движението – респективно работите по усиление при конструкциите на ляво /етап/ и дясно /етап/ платно.

СМР по усиление стартира след премахване на всички постоянни товари до ниво горен ръб пътна плоча съгласно проектната концепция на ТП относно ремонтно-възстановителни работи и се осъществява /усиленето/ преди започване на възстановителните работи над ниво горен ръб пътна плоча.

По време на СМР по усиление не се разполага тежка техника /над 2.5t/ върху конструкцията.

В резултат на цитираното горе ще се реализира по-голям коефициент на увеличение коравината на гредите и съответно по-добро конструктивно поведение на елементите.

Наложително е да се изпълни експериментално изпитване на група елементи относно поведението им на огъване /преди и след усиленето/ за установяване на екзактния коефициент на повишение на коравината.

Проектното решение засяга 4 етапа. По този начин се поемат необходимите усилия при загубили съответна степен на носимоспособност /сечение/ стремена и вертикални пръти в дефектиралите участъци и се осъществява превенция срещу поява на конструктивни повреди/дефекти при бъдещи обледенявания и респективно напуквания на бетоновото покритие. Вертикално положените платна по целия периметър осигуряват огъващия момент при стълбовете, а хоризонталните платна предотвратяват деформациите в съответните натискова и опънна зони при екстремни хоризонтални товари и увеличават носимоспособността на колоните на вертикални товари. При последния етап от усиленето - полагане на хоризонтални въглеродни платна долу при цокъл и горе при ригел, се осигуряват критичните точки на напречни сили. Усиленето на стълбовете, посочено горе, подобрява дуктилното поведение на елементите.

За всички крайни вътрешни греди, ляво и дясно платно, не подлежащи на усилване, 9 бр. – нарушеното бетоново покритие се възстановява с цимент-полимерни материали. Средните дебелини на възстановяване и репрофилиране са между 2см и 7см. Общата площ за възстановяване е указана в КС.

Участъците при устоите и подпорните стени с десортиран бетон и нарушено (дефектирало) бетоново сечение/покритие в следствие на проникнала вода се репрофилират и възстановяват с цимент-полимерен състав. Средните дебелини на възстановяване и репрофилиране са между 2см и 4см. Общата площ за възстановяване по устой е указана в КС.

Всички открити бетонови повърхности при горно строене „отдолу“ – греди и стоманобетонна плоча и при долно строене – ригели, стълбове, устои, включително усилените елементи, се импрегнират срещу карбонизация и атмосферно влияние със защитната система. Общата площ за възстановяване е указана в КС.

- Достъпът до строителната площадка се осъществява с подемна техника и заселване.
- Осъществява се направа на изкоп до цокълна фуга стълбове за разкриване на строителна площадка, осигуряваща достъп на отстояние 1.50м от периметъра на колоните. Изкопаването ще се извърши в голяма степен механизирано, като се осигури устойчивост на откосите срещу свличане в съответствие с вида почви. Няма се допуска вливане на повърхностни води в изкопа.

- Обратната засипка на земни маси при цокълна фуга стълбове до кота терен се извършва на пластове през 20-30см при оптимално водно съдържание и стандартна плътност.

• Работите да се извършват при температури на въздуха над 10° C, при бетонови повърхности с относителна влажност под 5%, относителна влажност на въздуха под 80% и съгласно изискванията на производителя Sika AG и нормативната уредба.

3.1.8 Сигнализация с пътни знаци и маркировка

За вертикалната сигнализация са предвидени стандартни и индивидуални пътни знаци от IV-ти типоразмер. Всички знаци, намиращи се вдясно и вляво по посока на движението, да се изпълнят със светлоотразително фолио клас R3A.

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:

Въздушни кабелни електропроводни линии:

ВЛ 220 kV „Оборище-Бенковски“ е изградена като системна връзка между п/ст „Казичене“ и п/ст „Алеко“. Електропроводът е оборудван с две тройка фазови проводници, по един проводник за фаза и две мълниезащитни въжета, окачени на стомано-решетъчни стълбове, заваръчна конструкция с хоризонтално разположение.

От направените изчисления се констатира, че пресичането на ВЛ 220 kV „Оборище-Бенковски“ с виадукт при км 59+727 на АМ „Тракия“ отговаря на нормативните изисквания и не е необходимо извършване на допълнителни дейности.

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

Няма да се изпълняват взривни работи в проектираните участъци.

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

Проектното решение е в обхвата на съществуващия път и не се налага усвояване на допълнителни територии и отчуждения.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализацията на инвестиционното предложение. Орган по одобряване и разрешаване на строителството на инвестиционното предложение е Министерството 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

Проектът попада в землището на:

с. Горно Вършило ЕКАТТЕ 16732, община Септември, област Пазарджик.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа

Проектното решение не пресяча и не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии и защитени зони по смисъла на Закон за биологичното разнообразие.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита

Инвестиционното предложение представлява извършване на ремонтно възстановителни работи на съществуващо съоръжение от републиканската пътна мрежа. Участъкът не преминава в непосредствена близост до населени места.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство

При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство. Предвидените дейности попадат в обхвата на съществуващия път.

5.5. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Инвестиционното предложение представлява извършване на ремонтно възстановителни работи на виадукт от републиканската пътна мрежа.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие

Местоположението на разглеждания пътен участък 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 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 генерират прах с различен фракционен състав (PM₁₀, PM_{2.5}). Използването на строителна техника е свързано с отделянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди, CH₄ – метан, CO – въглероден оксид, CO₂ – въглероден диоксид, SO₂ – серен диоксид.

7.2. Емисии при експлоатация

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

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

По време на строителството се очаква отпадъци да се генерират в процеса на строително-монтажните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните видове отпадъци:

- При извършване на строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 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.

- 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 на отпадъците по време на строителството ще се осъществява от изпълнителя на обекта. Дейностите по събиране и извозване на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с отпадъци 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/водоплътна изгребна яма и др.):

Реализацията на проекта не е свързана с генериране на „отпадъчни води“.

9.1. Отводняване

Отводняването е повърхностно, осигурено чрез надлъжни и напречни наклони. Предвижда се подмяна на бетонните бордюри отвеждащи водата в засегнатия участък. Почистване на пътните банкети и отводнителните окопи.

Предвижда се изграждане на цялостна отводнителна система, която да поема и отвежда водите от пътното платно. При устойчива страна „София“ е предвидено изграждането на каскадни ули, отвеждащи водите от пътното платно преди виадукта.

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 предприетното/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, заложен в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

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.

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.

Разглежданият в настоящото уведомление пътен участък 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“ следва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодарим за съдействието!

Приложения: Ситуация в .dwg и .pdf формат на оптичен и хартиен носител.

С уважение,

ИНЖ. ДЕСИСЛАВА ПАНУН
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Регламент
ЕС/2016/679

