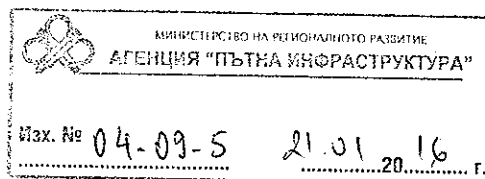




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"



ДО
Г-ЖА ИВЕЛИНА ВАСИЛЕВА
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
гр. СОФИЯ 1000, бул. „МАРИЯ ЛУИЗА” № 22

Относно: Обект: „Път II-86 „Асеновград-Чепеларе-Смолян-Рудозем“:

- Участък 1 от км 125+757.46 до км 129+660 – реконструкция;
- Участък 2 от км 129+660 до км 132+920 – рехабилитация;
- Участък 3 от км 132+920 до км 135+530 – Обходен път на гр. Рудозем по съществуващи улици и ново трасе”

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ВАСИЛЕВА,

На основание чл. 4, ал. 1 от НУРИОВОС и чл. 10, ал. 1 от НУРИОС, Ви уведомяваме за инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Обект: „Път II-86 „Асеновград-Чепеларе-Смолян-Рудозем“:

- Участък 1 от км 125+757.46 до км 129+660 – реконструкция;
- Участък 2 от км 129+660 до км 132+920 – рехабилитация;
- Участък 3 от км 132+920 до км 135+530 – Обходен път на гр. Рудозем по съществуващи улици и ново трасе”

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония” № 3
телефон за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84
лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

2. Резюме на предложението:

Инвестиционното предложение предвижда основен ремонт (рехабилитация), реконструкция и ново строителство в отделни участъци от път II-86, част от Републиканската пътна мрежа, обединени в един обект, който Агенция „Пътна инфраструктура“ ще реализира със съфинансиране по Програма за трансгранично сътрудничество „ИНТЕРРЕГ Гърция – България“ 2014 – 2020 г.

2.1. Съществуващо положение

Път II-86 „Асеновград-Чепеларе-Смолян-Рудозем“ в разглежданите участъци, е с влошени експлоатационни и технически характеристики (стеснен габарит на места, както и елементи в план и в профил, неотговарящи на класа на пътя).

Очаква се увеличаване на транспортните потоци и социалната значимост на направлението Рудозем – границата с Р Гърция, предвид плануваното изграждане на ГКПП „Елидже“ и прокарането на нов път по същото направление от гръцка страна, които ще осигурят връзка България – Гърция през Родопска планина (проходът „Елидже“), включително и за тежкотоварния транспорт.

С реализиране на инвестиционното намерение ще се постигнат:

- Подобряване на транспортно-експлоатационните качества и комфорта при пътуване в разглеждания участък;
- Повишаване безопасността на движение, както и пропускателната способност на пътния участък (чрез подобряване елементите на съществуващото трасе в план и в профил);
- Извеждане на транзитния, генериран и привлечен трафик към бъдещия ГКПП извън централната част на гр. Рудозем чрез изграждането на обходен път.

2.2.Обща характеристика:

Проектното трасе е разделено на следните участъци, предвид характера на строително – монтажните работи:

Участък 1 от км 125+757.46 до км 129+660 – реконструкция

Участъкът се намира на територията на област Смолян, разположен в землищата на гр. Рудозем, община Рудозем и с. Средногорци, община Мадан. Началото му е при км 125+364 – край на регулационните граници на с. Средногорци, до където е изпълнена рехабилитация на пътя в периода 2008 – 2011 г. Краят на участъка е при км 129+660.

Участък 2 от км 129+660 до км 132+920 – рехабилитация

Участъкът е разположен изцяло в регулационните граници на гр. Рудозем. Началото му (км 129+660) се обуславя от началото на изпълнен бордюро, двустранно, в кв. „Койнарци“. Краят му (км 132+900) е на 62,5 м преди триклонно кръстовище за „Рудметал“ АД („Горубсо“), пред лицето на бензиностанция „Петрол“.

Участък 3 от км 132+920 до км 135+530 – Обходен път на гр. Рудозем по съществуващи улици и ново трасе

Участъкът започва от км 132+900 (край Участък 2) и дава началото на трасето на обходния път. То се развива по съществуващи улици с паважна настилка (общинска собственост), минаващи покрай автогарата и спортната зала на гр. Рудозем, както и през индустриална зона, приблизително до км 134+100. От тук нататък преминава по нов терен, в непосредствена близост до река Чепинска, пресича я чрез нов мост, след което проектното трасе се включва в съществуващото трасе на републикански път II-86. Краят на участъка (км 135+614) е 67 м след чертите на населено място Рудозем и съвпада с началото на реконструиран участък в периода 2005 – 2008 г. Целта на това проектно решение е да се реши проблемното преминаване през града чрез извеждане на автомобилните потоци от централната градска част.

2.3. Проектно решение

Участък 1 от км 125+757.46 до км 129+660 – реконструкция.

Пътят в този участък е втори клас, с проектна скорост 60 км/ч (50 км/ч по изключение), при планински характер на терена и категория на движението „тежко“.

Проектният габарит е Г10,50 и включва:

- 2x3,75 м ленти за движение (вкл. водещи ивици) и 2x1,50 м стабилизирани банкети – извън населено място;
- 2x4,00 м ленти за движение, ограничени с бетонови бордюри 18/35 см и 2x1,68 м тротоари – в населено място;
- участъците в изкоп включват ригола с ширина 0,75 и берма с ширина от 0,5 м до 1,5 м, ограничена с бетонов бордюр 18/35 см; отводняването ѝ се осъществява чрез дъждоприемни шахти и напречни отводнители $\phi 50$.

Участъкът почти изцяло е ситуиран между регулационните граници на с. Средногорци и гр. Рудозем, като последните му около 100м се намират в чертите на кв. „Койнарци“, гр. Рудозем.

Разработени са две вариантни решения за участъка от км 126+500 до км 126+800, в който проектното трасе се развива по нов терен:

Вариант I: Републиканският път преминава чрез дълбок траншеен изкоп с дълбочина, достигаща 25 м, като прекъсва съществуващ черен път, който пресича трасето му при км 126+670. Черният път е единствена алтернатива за транспортен достъп до имоти в местности към с. Средногорци, както и до прилежащите горски масиви в случай на инцидент. Този вариант налага отчуждаване на допълнителни площи.

Вариант II: Републиканският път преминава чрез изграждане на нов тунел, с което се запазва цялостта на черния път. Този вариант се развива по отчуждени вече земи, без да се налагат допълнителни отчуждения. За осигуряване на връзка между съществуващото и проектното трасе в участъка, е оформено триклонно кръстовище при км 126+500 и заустване при км 126+800. Кръстовището ще е постоянно действащо и ще осигурява достъп до черния път на км 126+670, а заустването ще се използва само в случаите на необходимост от провеждане на движението по рехабилитирания участък от републиканския път – дублиращо тунела трасе, когато се налага затваряне на тунела. Проектното решение предвижда изграждане на осветителна система в тунелното съоръжение, чието захранване ще се осигури чрез нов трафопост или от вече съществуващ източник.

Предвидени са общо 10 нови стаманобетонови стени, както следва:

- от км 125+748.25 до км 125+898.25
- от км 126+479 до км 126+549
- от км 128+809 до км 126+889
- от км 128+482.56 до км 128+602.56
- от км 128+782.56 до км 128.842.56
- от км 129+292.55 до км 199+362.55
- от км 126+150 до км 126+180
- от км 127+328.87 до км 127+384.69

- от км 127+510 до км 127+567,28
- от км 127+959,26 до км 127,987,26

Съществуващи големи съоръжения:

Мост над дере при км 126+117 – триставен свод с плътни челни стени, с дължина 24,2 м и габарит 7,6 м. Наличие на тротоарни блокове с широчина 0,65 м, двустранно, със стоманени парапети върху тях.

Мост над дере при км 128+340 – запънат стоманобетонен свод с долно строене и челни стени от каменна зидария, едноотворно съоръжение с дължина 6 м. Габаритът от 8,48 м включва пътно платно 8,05 м, ляв тротоарен блок 1,5 м (с допълнително стоманобетонно уширение) и десен тротоарен блок 0,4 м. Върху тротоарните блокове са изпълнени съответно вляво стоманен пешеходен парапет и вдясно стоманена предпазна ограда.

При км 129+404,55 – съоръжение с отвор 5 м, с частично изпълнено уширяване откъм оттока (крила и основи).

Мост над дере при км 129+614,02 – двуотворно плочогредово съоръжение с дължина 23 м (2x11.5 м), намиращо се в кв. „Койнарци“. Върхната конструкция е стоманобетонна гредоскара с по 4 главни и по 3 напречни греди в отвор. Долното строене е изпълнено от каменна зидария. След 1987 г. е предприето уширяване на моста вляво, което е недовършено понастоящем и движението се провежда по старата част на съоръжението – 5,5 м платно за движение, 0,4 м ляв тротоарен блок и 1,0 м десен тротоарен блок (със стоманен парапет). Изпълненото уширяване се състои от: греди с правоъгълно напречно сечение с широчина 32 см и височина 70 см, през 1,65 м осово и напречни ребра в краищата на всеки отвор; долно строене от стоманобетон, явяващо се продължение на съществуващите устои и стълб; полузавърнати крила към устоите.

За всички големи съоръжения се предвижда уширяване. Предвидени са следните основни ремонтни дейности по горното им строене:

- Премахване на съществуващите пътна конструкция и хидроизолация до разкриване горната повърхност на пътната плоча.
- Отстраняване на съществуващите стоманобетонни тротоарни блокове, заедно със стоманените парапети.
- Изпълнение на нова пътна плоча от бетон С30/37 и полагане на нова хидроизолация.
- Изграждане на нови тротоарни блокове с PVC тръби в тях.
- Премахване на съществуващите фуги при опорите и полагане на хидроизолация.
- Изпълнение на фуги „скрит“ тип при устоите;
- Полагане на плътен асфалтобетон.
- Монтиране на нови парапети и ограничителни системи за пътища;
- Отстраняване на констатирани повреди по съоръжението.

Не са предвидени ремонтни дейности по долното строене на големите съоръжения, които да изискват издаване на разрешение за ползване на воден обект.

Пътни кръстовища

С реконструирането на пътния участък се предвижда и реконструкция на съществуващо триклонно кръстовище (приблизително на км 128+321) – с общински път за село Рустан, с цел подобряване и улесняване на комуникацията между населените места, свързващи се чрез него. Кръстовището е проектирано от I тип. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и промяна в радиусите на завиване и др.

Ще се извърши рехабилитация в участъка от км 126+540 до км 126+790 по съществуващото трасе, дублиращо тунелното, за да се запази достъпа до горещитирания черен път и за да се осигури алтернатива на тунела. Ще се изпълни 20-метрово асфалтобетонно заустване на черния път.

Отводняване на пътното тяло

Отводняването в участъка е повърхностно и се осъществява посредством напречните и надлъжните наклони на пътната настилка, както и чрез отводнителните окопи и водостоци, като последните се нуждаят от почистване. В последните 200 м на трасето отводняването се осигурява чрез бордюри и дъждоприемни шахти.

За подобряване и възстановяване на отводняването на пътното тяло са предвидени следните мероприятия:

- Почистване на съществуващите облицовани окопи и направа на нови;
- Изпълнение на нови бетонови бордюри;
- Всички съществуващи водостоци с отвори по-малки от $\phi 80$, ще се заменят със съоръжения с отвори най-малко $\phi 100$. Те са при следните километрични положения: около 125+765.25, 125+944,25, 126+040, 126+272, 126+534, 127+465, 128+455.50, 128+929.55, 129+202.55, 129+296.55;
- При км 126+382.74 – сводово съоръжение с $L=3\text{м}$ ще се ушири;
- При км 126+959.00 – сводово съоръжение с $L=4\text{м}$ ще се ушири;
- При км 127+346.00 – нов тръбен водосток $\phi 150$;
- При км 127+616.67 – сводово съоръжение с $L=5\text{м}$ ще се ушири;
- При км 127+973,56 – нов тръбен водосток $\phi 150$;
- При км 128+536.55 – нов тръбен водосток $\phi 150$;
- При км 128+654.56 – сводово съоръжение с $L=4\text{м}$ ще се ушири.
- Почистване и повдигане на съществуващите дъждоприемни и ревизионни шахти.
- Изпълнение на нови бетонови риголи (бетон C20/25), ограничени с бетонови бордюри 18/35 см.
- Изпълнение на нови дъждоприемни шахти и напречни отводнители $\phi 50$.

Всички дейности ще бъдат в обхвата на съществуващия път и в обхвата на одобрения ПУИ-ПШ, и отчуждителни процедури няма да се извършват.

Участък 2 от км 129+660 до км 132+920 – рехабилитация

В периода от 1987 до 2000 год. е извършвана реконструкция на участъка по програма „Основен ремонт“ на АПИ. От км 129+660 до км 130+841 са изпълнени земни работи, положени са бордюри, изградени са малки съоръжения и пътна настилка, без да е положен износващ пласт от плътен асфалтобетон. От км 130+841 до края на участъка реконструкцията е завършена. Не са извършвани дейности по текущ ремонт и поддържане.

След реализиране на проекта ще се обезпечат технически параметри, съгласно действащата нормативна база, ще се подобрят транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на пътната настилка и ще се укрепят пътното тяло и пътните откоси.

Пътят е втори клас, с проектна скорост 50 км/ч (40 км/ч по изключение), с планински характер на терена и категория на движението „тежко“. Проектният габарит на пътя е Г10,50, включващ ленти за движение от 2x3,50 м до 2x4,00 м и банкети от 1,0 до 2,0 м за участъци без бордюри или тротоари от 0,75 до 2,50 м за участъци с бетонови бордюри, като участъците в изкоп включват ригола с ширина 0,75 и берма с ширина 0,5 – 1,5 м, ограничена с бетонов бордюор.

Трасето изцяло преминава през регулацията на гр. Рудозем, в участъка от кв. „Койнарци“ до централната градска част, който в основната си част е без застрояване.

Трасето е решено с максимално използване на съществуващата настилка и изграденото пътно тяло. Оста на проектирания участък се води в средата на пътя и е решена с максимално запазване на съществуващата ос.

Възстановяването на пътната настилка включва извършване на необходимите предварителни ремонтни работи по покритието и полагане на необходимите изравнителни и усилващи асфалтобетонни пластове. Като основа на пътната настилка се предвижда изпълнение на зона А с дебелина 0,5 м.

В участъците на преминаване през квартал „Койнарци“ се запазва съществуващият габарит, както и широчината на съществуващите тротоари. Те ще се ремонтират и ще се изпълни настилка от тротоарни плочи.

Съществуващите банкети на места ще се рехабилитират чрез отнемане на хумусния пласт с дебелина 10 см и полагане на пласт от несортиран трошен камък до проектно ниво.

Съществуващо голямо съоръжение:

- **Мост над дере при км 131+618** – запънат стоманобетонен свод под насип, със светъл отвор 7,0 м и масивни бетонни крила и челни стени. Общата му дължина е 9,0 м, широчината на настилка е 7,8 м. Съществуват стоманени предпазни огради от двете страни на съоръжението с разстояние 8,8 м между тях.

Предвидени са следните основни ремонтни дейности по съоръжението:

- Реализиране на проектния габарит (8 м + 2x1,5 м)
- Отстраняване на констатиранни повреди по конструкцията на съоръжението

Отводняване на пътното тяло

Отводняването в участъка е повърхностно и се осъществява посредством напречните и надлъжните наклони на пътната настилка, и отводнителни съоръжения – риголи и водостоци. Съществуващите дъждоприемни шахти не функционират добре, а водостоците са затлачени и се нуждаят от почистване.

За осигуряване оптимално отводняване на пътното тяло ще се почистят съществуващите отводнителни пътни окопи и ще се оформят нови такива, на местата, където липсват. Против изравяне на насипите, по-високи от 3,0 м, ще се изпълнят бетонови бордюри 18/35 см. Всички отводнителни съоръжения с отвори по-малки от $\phi 80$ ще се заменят с нови, с отвор минимум $\phi 100$. Не е предвидено изграждане на нова колекторна система.

За подобряване и възстановяване на отводняването на пътното тяло са предвидени следните мероприятия:

- Изграждане на нови отводнителни улеи и бетонови бордюри;
- Почистване, ремонт и подмазване на съществуващите водостоци (км 130+037.74, км 130+120.57, км 130+211.61, км 130+404.02, км 130+543.54, км 131+249.50, км 131+434.23, км 131+524.35, км 132+472.62);
- Направа на нови напречни отводнители $\phi 40$ (км 129+992.49, км 130+234.08, км 130+285.67, км 130+338.45, км 130+603.14, км 130+667.15, км 130+704, км 130+752, км 130+915, км 130+943, км 130+984, км 131+020, км 131+752, км 131+816, км 132+179, км 132+213, км 132+299,);
- Почистване и нивелетно подравняване на съществуващите дъждоприемни шахти.

Пътни кръстовища

Съществуващите пътни кръстовища в участъка са кръстовища от I тип – в урбанизирана територия. Тяхната геометрия ще бъде запазена, а организацията им на движения ще се оптимизира чрез полагане на хоризонтална маркировка и монтиране на вертикална сигнализация.

Предвижда се реконструкция на съществуващо четириклонно кръстовище (км 130+966.39) – с общински път за село Борие и улица в кв. „Койнарци“, с цел подобряване и улесняване на комуникационните характеристики на жилищната зона и селото. Кръстовището е проектирано като такова от I тип. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и промяна в радиусите на завиване и др.

Ще се изпълни асфалтобетонно заустване на съществуващи 9 бр. улици и 1 бр. черен път, пресичащи трасето на републиканския път.

Ограничителните системи за пътища ще бъдат заменени и допълнени с нови.

В участъка са изградени 20 бр. зидани и бетонови подпорни стени с обща дължина 58 м и 17 бр. зидани и бетонови укрепителни стени с обща дължина 55 м. Единични стени ще се ремонтират чрез торкрет бетон и укрепване на зидарията им. Ще се изградят нови шапки на стените на ниво. При км 131+154, поради необходимост от укрепване на откоса и опасност от продължаващо свличане, ще се изгради нова подпорна стена с дължина 19 м и височина около 2,2 м, която ще бъде продължение на съществуващата.

Всички дейности ще бъдат в обхвата на съществуващия път и отчуждителни процедури няма да се извършват.

Участък 3 от км 132+920 до км 135+530 – Обходен път на гр. Рудозем по съществуващи улици и ново трасе

Участъкът е продължение на Участък 2 и представлява преминаване по улици от регулационния план на гр. Рудозем и развитие по нова следа след тях. Целта е да се реши преминаването през града чрез извеждане на автомобилното движение от централната му част, както и възстановяване и подобряване на транспортно – експлоатационните характеристики на път II-86 в участъка, като се оптимизират техническите му елементи, възстанови се пътната настилка и се създаде ефективно отводняване на пътното тяло.

Решението на обхода се развива главно по крайна паважна улица извън централната градска част отначало (до км 134+100), минава покрай сгради на ликвидираното предприятие „Горубсо“ и през свободните му терени, пресича косо река Чепинска, и се включва обратно в съществуващия републикански път II-86 при км 135+690.

В участъка след км 134+100 проектното трасе преминава през сложен терен, характеризиращ се вляво с наличието на обемен неукрепен масив, образуван вследствие свободно насипван във времето минен стерил (примесен с битов отпадък и др.), който пропуска големи водни количества, събирани от прилежащата водосборна област и вдясно с непосредствената близост на основата на речното корито на река Чепинска. За преминаване през проблемната зона са разработени две вариантни решения от км 134+100 (отделяне от съществуващата улица) до км 134+600 (непосредствено преди пресичането на реката):

- **вариант I:** Проектното трасе преминава по десния бряг на р. Чепинска, като от страната на ската се изгражда укрепителна стена с дължина 265 м, а от страната на речното корито насипът на пътното тяло се подpira с бетонова подпорна стена с дължина 240 м. Недостатък на това решение е, че се засяга регистриран свлачищен участък.

- **вариант II:** Проектното трасе преминава по десния бряг на р. Чепинска, на по-ниско ниво от горния вариант, като се изгражда 10-отворно мостово съоръжение с дължина 200 м за избягване засягането на нестабилния скат. Също така се намалява дължината на изливните пилоти, посредством които ще се фундаира съоръжението. Този вариант елиминира опасността от образуване на свличания по време и след изпълнение на строителството.

При км 134+624 проектното трасе премества реката чрез изграждане на ново косо триотворно (3x17м) съоръжение. Габаритът му отговаря на габарита на пътя Г10,50 и включва платно за движение с широчина 8,0 метра и два тротоара по 1,5 метра. Проектното решение осигурява пропускане на изчисленото водно количество, респ. кота НВВ за 1% обезпеченост.

Според извършените инженерно-геоложки проучвания, литоложкият строеж в зоната на моста е следният: неуплътнен, лошо сортиран, разнокъсов скален насип (минен стерил); неуплътнен и еднороден насип; силно напукани метаморфни скали. Фундирането на съоръжението ще се извърши в метаморфния комплекс.

Връхната конструкция се състои от стоманобетонени сглобяеми главни греди по 8бр. в отвор. В краищата на гл. греди, заедно с пътната плоча монолитно се изпълняват стоманобетонни напречни греди. Устоите са плътни, монолитни от стоманобетон.

Фундирането е плоско. Предвижда се полагане на нова хидроизолация и асфалтобетонни пластове върху съоръжението. От четирите страни на съоръжението се предвижда изграждане на стоманобетонни подпорни стени, фундаването им отново е плоско.

Предвид близостта на проектния път до жилищни зони, се предвижда изграждане на шумозащитни съоръжения (екрани) откъм застрояването.

След моста проектното трасе се включва в съществуващото на път II-86 на км 134+690 – след края на застрояването на централната градска част на Рудозем. Това се осъществява чрез оформяне на ново триклонно кръстовище.

До края на участъка (км 135+530 – началото на реконструиран участък в периода 2005 – 2008 г.) трасето се развива по регулацията на града, като се предвижда тротоар 1,5м отлясно и банкет 1,5м отляво на пътя (т.е. откъм реката).

От км 135+180 до км 135+300 вдясно ще се изгради укрепителна стена с цел укрепване на терена към прилежащата жилищна сграда.

Проектната скорост за Участък 3 е 50 км/ч (по изключение 40 км/ч), приета според НПП, за второкласен път и планински характер на терена. Проектният габарит е Г10,50 – две ленти за движение по 3,75м и тротоари/банкети по 1,50м.

В участъка, минаващ по съществуващата паважна улица (ок. км 133+090 ÷ 134+100), двустранно ще се изградят нови тротоари там, където липсват.

В участъка от км 134+900 до края на проектното трасе (км 135+530) съществуват подпорни стени, които са в лошо състояние. Те ще се ремонтират и ще се изпълнят ограничителни системи за пътища върху тях.

Съществува едно **голямо съоръжение** в Участъка:

- **Мост над р. Арда при км 133+052** – четириотворно съоръжение с дължина 68,2м. Попада в ситуационна права с косота 60 гради спрямо речното корито. Върхната конструкция се състои от по 8 бр. стоманобетонни главни греди във всеки отвор. Напречното им сечение е двойно-Т, дължината – 17,0 м, височината – 1,2м, през 1,0м осово разстояние помежду им. Обединени са със стоманобетонна пътна плоча, а статическата схема на конструкцията е проста греда. Наклонът на платното за движение е двустранен, с изразена регула от 5 до 10 см. Долното строене се състои от плътни стоманобетонни стълбове с правоъгълно сечение, заоблено откъм късите страни, завършващи с двуконзолни ригели. Върху тротоарите съществуват стоманени предпазни парапети, а десният блок е зает от преминаващия магистрален водопровод $\phi 530$ върху него. Габаритът между парапетите е 8,25м и включва 6,55м платно за движение и два тротоарни блока, с настилка от плочки. Съоръжението осигурява премостване на реката от съществуващата улица, по която е проектирано трасето на бъдещия Обход.

Пътната настилка е напукана, особено около фугите на съоръжението. Констатирани са течове при фугите и около отводнителите. Бетонът на тротоарните конзоли е десортирал. Стоманените парапети са корозирали и деформирани. Речното корито в зоната на моста е обрасло с растителност и затлачено от наносни материали.

Ще се извършат следните основни ремонтни дейности по реконструиране на съоръжението:

- Премахване на съществуващите пътна конструкция и хидроизолация до разкриване горната повърхност на пътната плоча.
- Демонтаж на съществуващите бетонни бордюри и плочки, кабелните кутии и парапетите.
- Разваляне на стоманобетонната конзолна част на съществуващите тротоарни блокове.
- Демонтиране на съществуващ магистрален водопровод $\phi 530$.
- Уширяване на стълбовете и устоите от бетон С30/37 за постигане проектния габарит на съоръжението и изместване на магистралния водопровод върху тях.
- Монтиране на допълнителни греди – по две във всеки отвор.
- Изпълнение на нова пътна плоча от бетон С30/37 и полагане на нова хидроизолация.
- Изграждане на нови тротоарни блокове от бетон с PVC тръби $\phi 110$ в тях.
- Полагане на хидроизолация.
- Изпълнение на фуги „скрит“ тип.
- Полагане на плътен асфалтобетон.
- Монтиране на нови парапети и ограничителни системи за пътища.
- Отстраняване на констатирани повреди по съоръжението.

За предвидените строителни и ремонтни дейности по реконструиране на моста над река Арда (км 133+052) и изграждане на новите съоръжения непосредствено до коритото на река Чепинска – система от укрепителни и подпорни стени или естакада от км 134+100 до км 134+600, и нов мост над р. Чепинска (км 134+624), ще се пристъпи към процедура за издаване на разрешително за ползване на повърхностен воден обект.

Отводняване на пътното тяло

Отводняването в участъка е повърхностно и се осъществява посредством напречните и надлъжните наклони на пътната настилка, и отводнителни съоръжения – дъждоприемни шахти и напречни отводнители. На места такива липсват, затова проектът предвижда изграждане на нови. Налице са нефункциониращи дъждоприемни шахти, които ще се почистят.

Всички отводнителни съоръжения с отвори по-малки от $\phi 80$ ще се заменят с нови, с отвор минимум $\phi 100$.

Не е предвидено изграждане на нова колекторна система.

За подобряване и възстановяване на отводняването на пътното тяло са предвидени следните мероприятия:

- монтиране на нови бетонови бордюри и улеи;
- почистване, ремонт и подмазване на съществуващите водостоци;
- направа на нови тръбни водостоци $\phi 100$ (4бр.) и един плочест водосток с $L=3\text{м}$;
- почистване и повдигане на съществуващите дъждоприемни шахти.

Пътни кръстовища

Съществуващото триклонно кръстовище със съществуващото трасе на път II-86, при км 132+962 (начало на обходния път), ще се реконструира напълно като се изгради ново кръгово кръстовище (IV тип) с 13м радиус на външния кръг. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, също и изграждане на нови тротоари и разделителни острови, както и промяна в радиусите на завиване и др.

Съществуващото триклонно кръстовище с улица, при км 133+325, ще се реконструира с цел подобряване и улесняване на комуникационните характеристики на прилежащата жилищната зона. Кръстовището е проектирано като такова от I тип. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и промяна в радиусите на завиване и др.

Съществуващото триклонно кръстовище с улица към мост към центъра на града, при км 133+525, ще се реконструира с цел подобряване и улесняване на комуникационните характеристики на свързваните и обслужваните от него урбанизирани територии. Кръстовището е проектирано като четириклонно, от I тип, като в него се включва и вход-изходът на съществуваща спортна зала. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и промяна в радиусите на завиване и др.

Съществуващото триклонно кръстовище с улица към индустриална зона, при км 133+670, ще се реконструира с цел подобряване и улесняване на комуникационните характеристики в района. Кръстовището е проектирано като такова от I тип. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и промяна в радиусите на завиване и др.

Съществуващото триклонно кръстовище с улица към индустриална зона, при км 133+850, ще се реконструира с цел подобряване и улесняване на комуникационните характеристики в района. Кръстовището е проектирано като такова от I тип. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и промяна в радиусите на завиване и др.

Съществуващото триклонно кръстовище с улица към мост към центъра на града, при км 134+113, ще се реконструира с цел подобряване и улесняване на комуникационните характеристики на свързваните и обслужваните от него урбанизирани територии. Кръстовището е проектирано като такова от I тип. Реконструкцията му включва дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и промяна в радиусите на завиване и др.

При км 134+205 (трасето по нов терен) ще се изгради ново 3-клонно кръстовище (I тип) с улица, водеща към „Рудметал“ АД („Горубсо“) и съществуваща паважна улица. Построяването на кръстовището включва дейности по оформяне и уплътняване на ново

земно легло и изграждане на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и изграждане на нови тротоари и др.

След премостване на река Чепинска трасето по изцяло нов терен се включва, при км 134+690, в съществуващото такова на път II-86 чрез ново 3-клонно кръстовище, с главно направление обходния път. Изграждането му се състои от дейности по оформяне и уплътняване на ново земно легло и изпълнение на пътна конструкция от трошенокаменни и асфалтобетонни пластове, с полагане на битумни разливи, както и изграждане на разделителен остров и на нови тротоари, и др.

Ще се изпълни асфалтобетонно заустване на 11 бр. съществуващи улици, пресичащи трасето на републиканския път.

За всяко от горепосочените кръстовища ще се въведе организация на движение чрез полагане на хоризонтална маркировка и монтиране на вертикална сигнализация.

Трасето на Участък 3 е проектирано съобразно действащия регулационен план на гр. Рудозем с изключение на участъка, решен с преминаване по нов терен след края на съществуващата паважна улица, до включването обратно в съществуващия републикански път. **За изграждане на новото трасе се налага отчуждаване на засегнатите имоти.**

Общо за трите участъка – засегната инженерна инфраструктура

- Проектното трасе на републиканския път II-86, предмет на настоящия проект, засяга съществуващ магистрален водопровод $\phi 530$ за питейна вода, стопанисван от ВиК ЕООД гр. Смолян. В обобщен вид контактните зони и конфликтни места представляват:

- Седем пресичания – преминаване на водопровода под път II-86;
- В различни участъци с обща дължина 170м водопроводът остава в сервитута на пътя, откъм скатен изкоп;
- В два участъка с обща дължина 290м водопроводът остава в пътния сервитут (между р. Арда и пътя);
- В участък с дължина 120м водопроводът попада в края на пътното платно, откъм скатен изкоп.

По дължината на проектното трасе на пътя, ситуирана в регулационните граници на гр. Рудозем, преминават линии от градската ВиК мрежа – пресичат се водопровод на 23 места и канализация на 9 места.

- Пътното трасе засяга съществуваща въздушна мрежа 0.4kV, стопанисвана от „ЕВН България Електроразпределение“ ЕАД, вследствие на това ще се измести ел. стълб в тротоарната част на пътя.

- Трасето на пътя пресича подземна кабелна линия 0.4kV, стопанисвана от „ЕВН България Електроразпределение“ ЕАД, предвид това същата ще се укрепи.

- Два броя кабели 20kV, стопанисвани от „ЕВН България Електроразпределение“ ЕАД, пресичащи трасето на пътя, ще се укрепят. Ще бъде изместен под тротоара на пътя и друг засегнат кабел 20kV.

- Засягат се ТТ кабели, собственост на БТК ЕАД, които ще се укрепят и ще се направи защитен бетонов кожух.

- Засягат се две подземни кабелни електронни съобщителни линии, собственост на ИА ЕСМИС. Те ще се реконструират в участък от около 4300м, поради ситуационните промени на пътя. Налице е и пресичане на едно място, вследствие на което оптичните кабели ще се укрепят и ще се изпълни защитен бетонов кожух. Съобщителните линии се пресичат от реконструираното трасе на републиканския път и при кръговото кръстовище в начало на обходния път.

- Засягат се водопровод, канализация и два кабела, собственост на „Рудметал“ АД.

3. 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:

Инвестиционното предложение предвижда основен ремонт (рехабилитация), реконструкция и ново строителство в отделни участъци от път II-86, част от Републиканската пътна мрежа, обединени в един обект, който Агенция „Пътна инфраструктура“ ще реализира със съфинансиране по Програма за трансгранично сътрудничество „ИНТЕРРЕГ Гърция – България“ 2014 – 2020 г.

Предвид извършването на строително-монтажни работи при ново строителство (в Участък 3 от км 132+920 до км 135+53), засягащи нови терени, извън обхвата на път II-86 и в несъответствие с действащия регулационен план на гр. Рудозем, е налице нуждата от изработване и съгласуване на проект за изменение на подробен устройствен план – план за регулация, за инвестиционното предложение.

След утвърждаване на техническият проект за реконструкция на пътния участък и приключване на съгласувателните процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

4. Местоположение на площадките

Път II-86 „Асеновград-Чепеларе-Смолян-Рудозем“ и в трите участъка, предмет на настоящия технически проект (Участък 1 от км 125+757.46 до км 129+660, Участък 2 от км 129+660 до км 132+920 и Участък 3 от км 132+920 до км 135+530), се намира на територията на област Смолян и преминава през землищата на следните населени места:

- с. Средногорци (ЕКАТТЕ 68451) Община Мадан;
- гр. Рудозем (ЕКАТТЕ 63207) Община Рудозем.

В приложения електронен носител, в цифров вид, са представени граници на пътните участъци, обект на настоящето уведомление, във формат „dwg“.

5. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа:

Път II-86 в разглежданите участъци **не пресича** защитени територии по Закона за защитените територии (ЗЗТ) и защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР). Най-близко разположените такива са:

- BG0000372 „Циганско градище“ по Директивата за местообитанията;
- BG0001030 „Родопи – Западни“ по Директивата за местообитанията.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията:

За ремонта, реконструкцията и новото строителство на пътните участъци ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строително-ремонтните работи, включват добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси.

Водни количества ще бъдат необходими и за поддържане чистотата на работните площадки по време на ремонта, оросяване на строителните материали при сухо време, както и на пътните участъци при тяхната експлоатация.

7. Отпадъци, които се очаква да генерират:

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на ремонтно-възстановителните работи.

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 „Използвани хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“.

Работниците по трасето, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътния участък, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

Отпадъците ще се извозват на депа, определени и съгласувани с общината, в границите на която се намира съответния пътен участък.

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

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

Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством подобрената отводнителната система на пътните участъци. Една част от водите ще се събира и отвежда извън пътното тяло от възстановените и новопостроените риголи и окопи, а друга ще се оттича посредством колекторните системи в прилежащи водни тела.

Съгласно чл. 3, т. 3 от Наредба № 2 от 08.06.2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване, „не се счита за заустване на отпадъчни води изтичането на води от напоителни и отводнителни системи, провеждащи единствено повърхностни и/или подземни води“. Предвид на това, инвестиционното предложение не подлежи на разрешителен режим по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите.

Моля за Вашето становище, какви действия трябва да предприеме Агенция „Пътна инфраструктура“ 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. Копие от уведомление до засегнатата общественост – 1 бр;
2. Ситуация в .dwg формат – 1 бр.

С уважение,

The image shows a handwritten signature in black ink over a circular official stamp. The stamp contains the text 'АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“' around the perimeter and a central logo consisting of a stylized road and bridge.

ИНЖ. ИЛИАНА ЗАХАРИЧЕВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“