



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО

Г- Н АНГЕЛ ГЕОРГИЕВ

ДИРЕКТОР НА

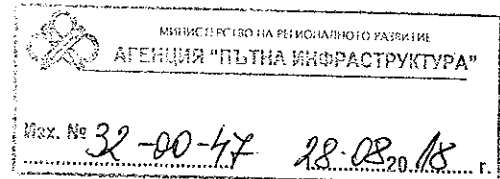
РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО

ОКОЛНАТА СРЕДА И

ВОДИТЕ БЛАГОЕВГРАД

ул. "Свобода" №1

2700 Благоевград



ОТНОСНО: Технически проект за обект „Извършване на проучвателно-проектантски работи и строителство /инженеринг/ на обект: „Тунел Кривия при км 388+897 на път I-1 /Е 79/ „София-Кулата“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕОРГИЕВ,

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 намерение за обект „Извършване на проучвателно-проектантски работи и строителство /инженеринг/ на обект: „Тунел Кривия при км 388+897 на път I-1 /Е 79/ „София-Кулата“:

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:

Към момента движението в тунел Кривия при км 388+897 на път I-1 /Е 79/ „София-Кулата“, намиращ се на територията на Областно пътно управление (ОПУ) – гр. Благоевград, се осъществява двупосочно в едно платно с две ленти за движение. Съгласно техническото задание габарита на тунела е посочен както следва:

- Дължина на тунела 347,00 м;
- Ширина на асфалтовата настилка 8,50 м;
- Ширина на тротоари 2x1,00 м;
- Височинен габарит:

- o при регулата 4,30 м;
- o в средата 5,40 м.
- Северен портал – начало тунел 388+897,00;
- Южен портал – край тунел 389+244,00.

Тунелът е скатен, с неголямо теренно покритие, като в непосредствена близост до него преминава обходен път.

Тунелът е изпълняван по взривен способ, по т.нар „белгийски метод“. Съществената особеност при този метод е, че се изгражда най-напред облицовката в горния свод (т. нар. калота), след което се завършва останалата част от тунела.

Като недостатъци на този метод може да се считат трудното подхващане (връзката) между горния свод и стените, и наличието на повече надлъжни работни фуги, което се констатира и при огледите на тунел Кривия.

Във връзка с решения на Управителния съвет на АПИ от 2017 г., е назначена Комисия, която да извърши проверка на състоянието на тунелите по републиканските пътища и да даде предложение за краткосрочни и дългосрочни мерки за подобряване на технико-експлоатационното им състояние. В периода от 21.02.2017 г. до 28.02.2017 г. Комисията е направила детайлен оглед на всички тунели, включително и на тунел Кривия при км 388+897 на територията на ОПУ Благоевград на път I-1 /Е 79/ „София-Кулата“ и представи своите констатации и препоръки в доклад.

Предвид необходимостта от възстановяване и подобряване на експлоатационното състояние на тунел Кривия при км 388+897 и осигуряване на условия за безопасно движение по републикански път I-1 /Е 79/ „София-Кулата“ е проведена процедура и е сключен договор с предмет „Извършване на проучвателно-проектантски работи и строителство /инженеринг/ на обект: „Тунел Кривия при км 388+897 на път I-1 /Е 79/ „София-Кулата“.

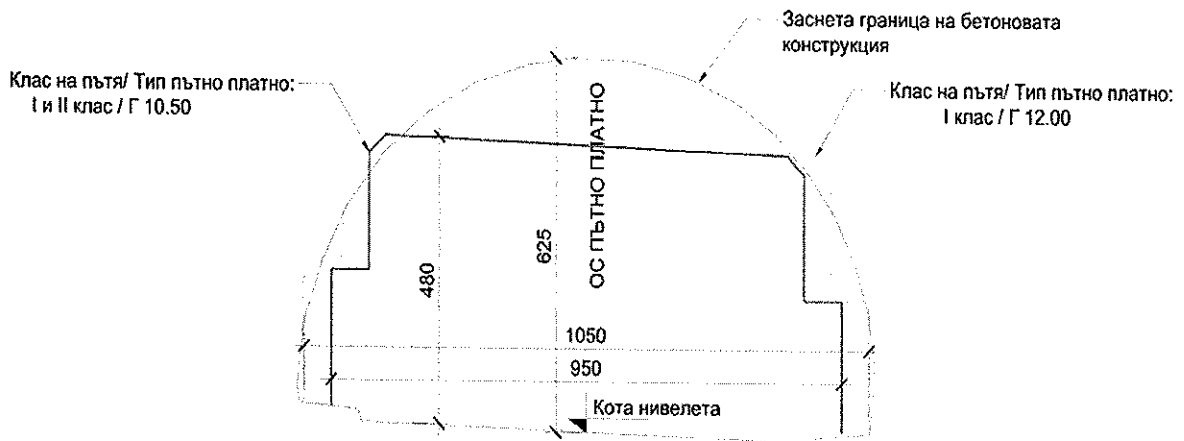
3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси:

Обхват на техническия проект

Техническият проект за ремонтно-възстановителни работи обхваща северния портал, тунелната тръба и южния портал.

След направените проверки от страна на проектанта при разработването на проекта за ремонт на тунела е предложено решение, при което да се приведе динамичния габарит (напречния профил) на съоръжението в съответствие с нормативните изисквания за клас на пътя/тип на пътното платно/ I и II клас / Г10.50, съгласно Таблица 2 от Наредба № РД-02-20-2 за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели.



Привеждането на напречното сечение на тунела към нормативното такова води до понижение в нивелетните коти на пътната настилка до 60,8 см, което води и до реконструкция на участъци от пътя преди и след тунела:

- Участък на ремонтни работи при северен портал на тунела с дължина $L=147.00$ м; и
- Участък на ремонтни работи при южен портал на тунела с дължина $L=107.19$ м.

Ремонтите по тунелната конструкция ще са основно в участъците на навлизане на конструкцията към тунелния профил и на местата, където е необходимо да се осигури нормативното напречно сечение на тунела.

Като ново строителство се предвижда изграждане на съоръженията по част ВиК и противопожарно осигуряване, а именно:

- Изграждане на противопожарен резервоар с вместимост 80,00 м³ и застроена площ от 64,80 м², на площадка до обходния път в близост до северния портал на тунела;
- Изграждане на задържателен резервоар с вместимост 20,00 м³, застроена площ от 21,60 м², в близост до южния портал на тунела, заграден с ограда .

Съгласно решенията за ремонт, дадени в част строително – конструктивна от техническия проект може да се направи следното обобщение на предвидените ремонтни дейности:

1. Отстраняване на съществуваща замазка (предпазно покритие) и последваща подготовка на основата посредством бластиране с високо налягане – над 500-700 Bar;
2. Фрезование на участъците от тунела с недостатъчно напречно сечение; Извършване на репарационни работи на бетонната конструкция на тунела – обработват се нарушените бетонови повърхности като в обрушените зони ще се изпълни изчукване на бетона, възстановяване на бетонното сечение с репрофилиращи разтвори, запълване на пукнатини, обработка на чакълени гнезда и други дефекти по бетонната повърхност;
3. Обработка и възстановяване на деформационни фуги;
4. Запълнително контактно инжектиране на масива около тунела в проблемните участъци, установени при направените георадарни проучвания;

5. Изграждане на дренажна система в тунела за пълноценно повсеместно осушаване на вътрешната повърхност и пътното платно, състояща се от:
 - Хидроизолационна система по стените и свода на тунела, състояща се от PVC мембрана с дебелина 2 мм, фабрично каширана с геотекстил с минимална маса на единица площ 300 гр/м² и PP геотекстил, иглонабит нетъкан с площна маса 500 гр/м²;
 - Докопаване за изграждане и изграждане на надлъжни дренажни колектори Ø160, разположени до тротоарните блокове, отвеждащи постъпващите от масива води извън тунела при портала;
 - Направа на тънък изкоп в скални породи и изграждане на надлъжен дренажен колектор Ø300, отвеждащ дрениралите през масива води под тротоарните блокове и пътната настилка;
6. Изграждане на предпазна облицовка по стени и свод тунел, с пръскан бетон клас по якост С30/37 и дебелина от 10 см, и армировъчни мрежи Ø8 – 20/20 см;
7. Докопаване и изграждане на тротоарни блокове от бетон клас С30/37;
8. Изкопи, изграждане на задържателен резервоар с вместимост 20,00 м³, изпълнение на обратни насипи и предпазна ограда;
9. Изкопи, изграждане на противопожарен резервоар с вместимост 80,00 м³, обратни насипи и уплътняване;
10. Боядисване на тунела със светлоотразително покритие с обхват по височина 3,00м, измерена от нивото на тротоарите.

Технически решения по част пътна

Разработено е ситуационно решение за пътната част, като стремежа на проектанта е бил да следва максимално близко съществуващото ситуационно положение.

С цел привеждане на габарита на тунела към нормативните изисквания, разработената нивелета е с 30 до 60 сантиметра под съществуващото ниво на пътя. Нивелетата е построена от прави линии и циркулярни криви. Наклона в тунела е едностранен 2,35% в посока на растящия километраж. Използваните вертикални криви са с радиуси 11000м (изпъкнала) в началото на тунела и 21000м (вдлъбната) в края на тунела. Привързването към съществуващата настилка преди и след тунела става на разстояние 147m преди и 107.19 m след тунела, а привързването към обходния път при порталите е с дължина:

- Предпортал север – 35m мерено по оста на обхода;
- Предпортал юг – 72m мерено по оста на обхода.

Предложеният напречен профил и единствен, който може да се впише в така съществуващия тунел е с габарит Г10.50 съгласно Наредба № РД-02-20-2 и включва две пътни ленти с ширина 3.75m, включващи две водещи ивици по 0.25m и два тротоара с ширина варираща от 0,80 до 1.50m. Височинния габарит е 4.80m над асфалтовата настилка и 2.25m над тротоарите, като така общата ширина на пътното платно е 7.5m. От вътрешната страна в горната част е предвидено уширение на светлият габарит с 0.08m, съгласно изискванията на наредбата заради развитието на тунела в кривата и проектния напречен наклон от 4.50% по цялата дължина на тунела.

Предвидените СМР по част Пътна са:

1. Разрушаване и извозване на съществуващи асфалтови настилки;

2. Разрушаване и извозване на пътна основа, тротоари, настилки от тротоарни плочи, бетонови бордюри и др.;
3. Изкопни работи за докопаване до ниво нова пътна настилка;
4. Насипни работи – пътна конструкция, отводнителни съоръжения;
5. Пътни работи – изпълнение на трошен камък, асфалтови настилки, битумни разливи;
6. Изпълнение на отводнителни дейности – улични оттоци и надлъжни дренажи и т.н.;
7. Бетонови, кофражни, армировъчни работи – по тротоари
8. Демонтаж на стари и монтаж на нови ограничителни системи за пътища;

За осъществяването на постоянната организация и безопасност на движението се предвижда:

1. Демонтаж на съществуващи пътни знаци в обхвата на обекта;
2. Доставка и монтаж на стандартни светлоотразителни пътни знаци; пътни светофари и управляеми пътни знаци;
3. Направа на пътна маркировка, в т.ч. монтаж на светлоотразителни кабари и маркиращи елементи.

Технически решения по част ВИК и пожарогасене

Технически решения по част Пожарогасене

Съгласно Наредба №РД-02-20-2 за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели, чл. 508, за тунели с дължина под 400 метра не се предвижда водопровод за гасене. За тях се предвижда резервоар за съхранение на 80 м³ вода за пожарогасене.

За тунел Кривия противопожарният резервоар е предвиден на площадка пред портал север. Този резервоар е предвидено да съхранява необходимия неприкосновен противопожарен запас от вода, като съхраняваната вода се ползва само и единствено с противопожарна цел. Не се позволява ползването на водата за противопожарни нужди за други цели. Пълненето на резервоара става с цистерни, без черпене на вода от близката река.

Технически решения по част Отводняване на тунела

В тунелът е предвидена отводнителна система включваща следните мрежи и съоръжения към нея:

- Отводнителен колектор стоманен DN 250 – изпълнява се в предварително направена траншея под пътната настилка;
- Линейни отводнителни – монтирани непосредствено до десния тротоарен блок (по посока на нарастващия километраж);
- Ревизионни шахти тип сифон за отводнителна система в тунел;
- Задържателен резервоар за отпадъчни води от тунела – изгражда се в близост до южния портал на тунела;
- Сепаратор за нефтопродукти;
- Ревизионни шахти извън тунела;
- Заустване на условно чисти води – в съществуващ водосток до южния портал на тунела.

Тази система провежда водата от миенето на тунела, от пожарогасене и от случаен разлив.

С цел бързо отвеждане на горими, взривоопасни или токсични течности от пътното платно, са предвидени линейни отводнителни улеи. Течностите се отвеждат в затворена система, като за предпазване от експлозия се планират и прилагат следните мерки:

- използване на хидравлични затвори, предотвратяващи връщането на избухливи газове в пространството от тунела, предназначено за движение на превозни средства;

- обезпечаване на ревизионни шахти извън тунела с водоплътни капаци, осигурени срещу повдигане и изхвърляне вследствие на експлозия в отводнителната система – заключващи се.

Всички шахти са предвидени с хидрозатвор, който се постига чрез потапяне във вода на всяко заустване към събирателния стоманен отводнителен колектор DN 250.

Извън тунела, тръбите попадащи под пътното платно, е предвидено да се положат в бетонов кожух, изпълнен с бетон С30/37 по детайл.

В разпределителната шахта извън тунела се прави връзка към задържателния резервоар, като изхода към резервоара е над темето на довеждащата тръба и е потопен в хидрозатвор. В шахтата е предвидено изпълнението и на обратна клапа на тръбата, идваща от тунела.

За отделяне на условно чистата вода от нефтопродукти, масла и други замърсени течност е предвиден да се постави сепаратор за нефтопродукти. За тунел Кривия – сепараторът е с капацитет 10л/с.

Предвидено е пречистените води след сепаратора се заустват в съществуващ водосток, минаващ пред южния портал на тунела.

Задържателният резервоар служи да задържа масла и нефтопродукти при евентуален инцидентен разлив. След запълването на сепаратора с масла, нефтопродукти и други замърсени води, автоматично се затваря изхода му и замърсената вода се насочва към задържателния резервоар. Задържателният резервоар е с обем 20м³. Резервоарът е предвиден с отвор за ревизия и почистване. Резервоарът се огражда с ограда, с височина 1,50м, отговарящ на изискванията на Наредба Из-1970/2009, чл.483.

Нивото на запълване на задържателния резервоар се следи дистанционно. След като се получи сигнал, че резервоара е пълен, е нужно дружеството експлоатиращо съоръжението да източи резервоара и да се обезвреди на най-близкото регламентирано място за целта.

Резервоарът се изолира с:

- Вътрешна хидроизолация – мазана хидроизолация. Нанася се по всички вътрешни повърхности, включително по долната страна на покривната плоча и греди;
- Външна хидроизолация:- Битумен грунд – 1 слой;- Битумно-еластомерна композиция – 2 слоя.

Технически решения по част електрическа

В техническия проект по част Електрическа са дадени решения за електрозахранването на тунела, осветителна уредба на тунела, изготвена е система за управление на тунелното осветление, аварийно и евакуационно осветления, предпортално осветление, кабелни трасета, заземителна инсталация.

Преди започване на ремонтните дейности се предвижда съществуващото в момента осветление, включително и окачващата конструкция, да се демонтират и да се предадат на ОПУ – гр. Благоевград.

За изпълнението на всички монтажни дейности, пусково – наладъчни дейности и изпитвания, свързани с изпълнението на част Електрическа да се следи проекта.

Част Електрическа

Електрозахранването на тунел Кривия ще се извършва от съществуващо главно разпределително табло (ГРТ) монтирано в помещение на съществуващия трафопост ТП „Тунела – пътнo“ТП. Електрозахранването е „Трета категория“.

Електрическото захранване и управление на осветлението в тунела, както и предпорталните зони се осъществява от нови електрически табла „ТО-1“ разположено до северен портал в помещение „Управление тунел“, което е в съществуващия трафопост ТП „Тунела – пътнo“ и „ТО-2“ разположено на южен портал.

Осветителната уредба се управлява с пет степени на включване. Входната и преходната зона за всяка една пътна лента за движение ще се управлява на три степени

(първа, втора и трета), а преходната зона (нощното и полунощното осветление) ще се осветява с четвърта и пета степен.

Фотометрична система за управление на тунелното осветление със следните степени на управление на тунелната осветителна уредба е: 100%, 66%, 33% и двустепенно нощно осветление – целонощно и полунощно. Управлението на осветлението се осъществява с програмируем логически контролер, разположен в табло „ТО-1“. Входния сигнал за измерената яркост в зоните на приближаване до порталите се получава от два яркомера монтирани пред входовете на тунела.

За тунела в проекта се предвиждат три типа осветление – Работно, Аварийно и Евакуационно, както и предпортално от двете страни на тунела.

Пожароизвестителна система

Съгласно Наредба №РД-02-20-2 от 21 декември 2015г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели (1), чл. 491. “Пожароизвестителни системи (сигнално устройство с бутон) с ръчно задействане се инсталират във всяка аварийна станция, включително и в тунели с дължина до 400 m. Ръчните пожарни известители в целия тунел трябва да са от един тип, да се задействат по еднакъв начин, да са добре видими, ясно различими и лесно достъпни.“ За Тунел Кривия е предвидена конвенционална пожароизвестителна система посредством ръчни пожарни сигнализатори, монтирани на порталите и в средата на тръбата.

Централата разполага с две пожароизвестителни линии, към които ще се присъединят ръчните пожароизвестителни бутони, като към линия 1 ще са сигнализаторите в посока Благоевград-Сандански, а към линия 2 – Сандански Благоевград.

При влизане в режим Пожар на системата, пожароизвестителната централа ще подава команда към таблото за управление на светофарните уредби за затваряне и спиране движението пред тунел Кривия и GSM дайлер за предаване на текстови съобщения (SMS) и/или позвъняване до четири GSM номера.

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:

При извършването на всички предвидени в проекта ремонтно – възстановителни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава.

Ремонтните дейности се извършват основно в обхвата на тунела и порталните му участъци, в имота учреден за път Първи клас.

Като ново строителство се предвижда изграждане на съоръженията по част ВиК и противопожарно осигуряване, а именно:

- Изграждане на противопожарен резервоар с вместимост 80,00 м3 и застроена площ от 64,80 м2, на площадка до обходния път в близост до северния портал на тунела;
- Изграждане на задържателен резервоар с вместимост 20,00 м3, застроена площ от 21,60 м2, в близост до южния портал на тунела, заграден с ограда .

3.3. 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 дейности. С цел привеждане на габарита на тунела към нормативните изисквания, разработената нивелета е с 30 до 60 сантиметра под съществуващото ниво на пътя. Максималната дълбочината на изкопите в тунела ще бъде до 140 см.

3.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда

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:

Ремонтните дейности ще се извършват основно в обхвата на тунела и порталните му участъци, в имота учреден за път Първи клас.

След направената справка от проектанта в Главна дирекция „Земеделие и поземлени имоти“ към Министерството на земеделието, горите и храните от 25.06.2018г. е видно, че обектът попада в поземлен имот с идентификатор 40052.0.550 – Пътица I клас, държавна собственост, в землището на с. Крупник, община Симитли.

Инвестиционното предложение попада изцяло в обхвата на действащия регулационен 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:

Предвиденият участък попада в землището на с. Крупник (ЕКАТТЕ 40052), община Симитли.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение попада в рамките на защитена зона **BG0002003 „Кресна“** по Директива за птиците, която припокрива защитена зона по Директива за местообитанията и защитена зона **BG0000366 „Кресна – Илинденци“** по Директива за местообитанията, която припокрива защитена зона по Директива за птиците.

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Шумът и вибрациите, предизвикани от работата на строителни пътни машини би повлиял на здравето, както на работниците, така и на населението, поради което:

- няма да се допуска надвишаване на шумовите нива при работа на машините и обслужващия автотранспорт на площадките по време на строителните работи;
- за ограничаване шума при извършване на строителните дейности и използването на строителните машини няма да се допуска работа извън регламентирания от Общината ред;

- при извършване на дейности, свързани с получаването на по-голям шум от строителните машини, ще се ползват подвижни шумозащитни пана от PVC материал;
- да се сведат до минимум проблемите по отношение безопасността на работата, като на всички работници се предоставят подходящите инструменти, машини и защитно облекло;
- ако на работното място нивото на шума надвишава 85dB, употребата на антифони е задължителна за работниците.

Въздействието на високите шумови нива е за ограничен период от време – до завършване на работата в съответния участък от строежа.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културното наследство.

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

При извършването на всички предвидени в проекта ремонтно – възстановителни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава.

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 реализирането 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 пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани бази за инертни материали, бетонови възли и доставчици на вода за технологични нужди.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици.

За опазване чистотата на въздуха са предвидени следните мерки:

- с цел недопускане на неорганични емисии, площадката ще се поддържа чиста, при сухо и ветровито време ще се оросява;

- строителната техника ще се поддържа в добро техническо състояние;

- няма да се допуска изгаряне или друга форма на неконтролирано обезвреждане на отпадъците;

- ограничаване скоростта на транспортните средства, превозващи материали и строителните машини в населените места до 30 км/час с оглед недопускане на запрашеност и ограничаване на вредните емисии от вредните газове;

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на обекта, атмосферният въздух ще се замърсява основно от изгорелите 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:

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

- При извършване на строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 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 разкомплектуване 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 ще се осъществява от лицензирана фирма.

За опазване от замърсяване на околната среда от строителни и битови отпадъци се предвиждат следните мерки:

- ще се спазват определените места за събиране и временно съхраняване на отпадъците, които ще се формират и ще бъдат съобразени с изискванията на наредбата по чл.22 от Закона за управление на отпадъците /ДВ бр. 53 от 13.07.2012 г./;

- няма да се допуска замърсяване на прилежащите терени с битови, строителни отпадъци и земни маси при работата на обекта;

- ще се спазват изискванията на чл. 40, чл. 43, ал. 3 и ал. 4 от Закона за опазване на околната среда;

- ще се изпълняват условията на чл. 40 от Закона за управление на отпадъците - ЗУО / ДВ бр. 53 от 13.07.2012 г. /, за третирането и транспортирането на строителните отпадъци;

- оборудване на площадките с контейнери (найлонови чували) за битови отпадъци с оглед нуждите на персонала на Изпълнителя;

- същите ще се депонират на депо за твърди битови отпадъци, указано от;

- депонирането на изкопаните земни маси ще се извършва на депо;

- депонирането на строителните отпадъци ще се извършва на специализирано депо;

- материалът получен при студеното фрезование поради това, че съдържа остатъци от потенциално опасен материал - битум, ще се транспортира до базата на лицензирана фирмата за съхранение и рециклиране на опасни отпадъци;

- Изпълнителят трябва щателно да почиства от изтичането на бетон, кофражни петна и др;

- задължителна за всички участници в строителния процес е системата за разделно събиране на отпадъците. За съдържанието на тази система техническият ръководител инструктира всички работници на строителната площадка.

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.):

В тунелът е предвидена отводнителна система включваща следните мрежи и съоръжения към нея:

- Отводнителен колектор стоманен DN 250 – изпълнява се в предварително направена траншея под пътната настилка;
- Линейни отводнителни – монтирани непосредствено до десния тротоарен блок (по посока на нарастващия километраж);
- Ревизионни шахти тип сифон за отводнителна система в тунел;
- Задържателен резервоар за отпадъчни води от тунела – изгражда се в близост до южния портал на тунела;
- Сепаратор за нефтопродукти;
- Ревизионни шахти извън тунела;
- Заустване на условно чисти води – в съществуващ водосток до южния портал на тунела.

Тази система провежда водата от миенето на тунела, от пожарогасене и от случаен разлив.

С цел бързо отвеждане на горими, взривоопасни или токсични течности от пътното платно, са предвидени линейни отводнителни улеи. Течностите се отвеждат в затворена система, като за предпазване от експлозия се планират и прилагат следните мерки:

- използване на хидравлични затвори, предотвратяващи връщането на избухливи газове в пространството от тунела, предназначено за движение на превозни средства;
- обезпечаване на ревизионни шахти извън тунела с водоплътни капаци, осигурени срещу повдигане и изхвърляне вследствие на експлозия в отводнителната система – заключващи се.

Всички шахти са предвидени с хидрозатвор, който се постига чрез потапяне във вода на всяко заустване към събирателния стоманен отводнителен колектор DN 250.

Извън тунела, тръбите попадащи под пътното платно, е предвидено да се положат в бетонов кожух, изпълнен с бетон С30/37 по детайл.

В разпределителната шахта извън тунела се прави връзка към задържателния резервоар, като изхода към резервоара е над темето на довеждащата тръба и е потопен в хидрозатвор. В шахтата е предвидено изпълнението и на обратна клапа на тръбата, идваща от тунела.

За отделяне на условно чистата вода от нефтопродукти, масла и други замърсени течност е предвиден да се постави сепаратор за нефтопродукти. За тунел Кривия – сепараторът е с капацитет 10л/с.

Предвидено е пречистените води след сепаратора се заустват в съществуващ водосток, минаващ пред южния портал на тунела.

Задържателният резервоар служи да задържа масла и нефтопродукти при евентуален инцидентен разлив. След запълването на сепаратора с масла, нефтопродукти и други замърсени води, автоматично се затваря изхода му и замърсената вода се насочва към задържателния резервоар. Задържателният резервоар е с обем 20м³. Резервоарът е предвиден с отвор за ревизия и почистване. Резервоарът се огражда с ограда, с височина 1,50м, отговарящ на изискванията на Наредба Из-1970/2009, чл.483.

Нивото на запълване на задържателния резервоар се следи дистанционно. След като се получи сигнал, че резервоара е пълен, е нужно дружеството експлоатиращо съоръжението да източи резервоара и да се обезвреди на най-близкото регламентирано място за целта.

За опазване чистотата на водите по време на строителството са предвидени следните мерки:

- няма да се допуска зареждане и разливи от горива и смяна на масла в сервитута на обекта, които биха замърсили повърхностни и подпочвени води;

- на територията на временните бази и на самите участъците по трасетата ще се използват екологични химически тоалетни;

- редовни профилактични прегледи и ремонти на механизацията с цел предотвратяване на разливи на горива и масла;

- при авария разливите от горива и масла ще бъдат своевременно засипвани с пясък или локализирани по друг подходящ начин, за да се ограничи разпространението им;

- измиването, зареждането и техническото обслужване на строителната техника, ще се изпълнява на специално оборудвана площадка, която след приключване на проекта ще бъде рекултивирана;

- отпадъчните води, формирани по време на строителството ще се отвеждат в канализационната мрежа, а при липса на такава ще се събират в пластмасови контейнери и ще се извозват до най-близката пречиствателна станция;

- фекалните води ще се събират в преносими химически тоалетни.

Опазването на повърхностните и подземните води в експлоатационния период се осъществява от дренажната система и новоизградената отводнителна система.

Подпочвените води в обхвата на съоръжението се отвеждат организирано чрез изградените надлъжни дренажни колектори и се заустват в съществуващия водосток, разположен при южния портал на тунела. Тези води са условно чисти и по-нататък те попадат в р. Струма като не се предвижда допълнително пречистване.

Водата от пътната настилка, както и евентуални разливи на опасни вещества в тунела се оттича в аварийен задържателен резервоар при южния портал, от където организирано се изема и се предава за обработка на специализирани фирми.

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):

Чрез проучване на производствените данни Изпълнителят ще определя материалите, които са токсични, експлозивни, канцерогенни, запалителни или по някакъв начин могат да създадат опасност. В такъв случай изпълнителят ще създаде специален метод за безопасност при употреба, приложение и изхвърляне на опасни материали, който ще бъде представен на Инженера предварително.

При необходимост ще бъде изготвяно предложение, определящо метода на безопасност при използване или прилагане на опасни вещества; това становище ще бъде предоставяно на Проектанта предварително за информация.

Справки за производствените материали ще се изготвят и съхраняват като протоколи за безопасност. Те ще включват препоръки за безопасно използване и изхвърляне на всички опасни вещества на обекта.

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 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.

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 и ел. носител.
2. Уведомление до засегнатите общини/кметства
3. Електронен носител.

С уважение,

ИНЖ. СВЕТОСЛАВ ГЛОСОВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

