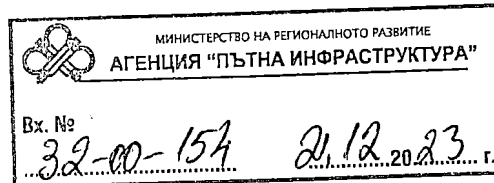




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
ИНЖ. МАЯ РАДЕВА
ДИРЕКТОР НА
РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ – ВЕЛИКО ТЪРНОВО
ул. „Никола Габровски“ № 68
5002 Велико Търново



Относно: Доизграждане Път III-303 "Обходен път на гр. Павликени", от км 29+520 до км 34+484.51

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО РАДЕВА,

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 (Наредба за ОС), Ви уведомяваме за инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

**Доизграждане на Път III-303 "Обходен път на гр. Павликени",
от км 29+520 до км 34+484.51 с приблизителна дължина 5 км**

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 507; 02/9173 416.

лица за контакти: д-р Нина Стоилова - Началник отдел ОВОС и ОС;

инж. Росица Цветанова – Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

2. Резюме на предложението

Целта на разработката е доизграждане на обходен път на гр. Павликени, които да осигури носимоспособността и дълготрайността на пътната настилка, доброто отводняване на пътя, както и условия за безопасно движение и комфорт на пътуващите.

Началото на обекта е при км 29+520, на път III – 303 „(Гара Бяла – п.п. Плевен) – Българене – Левски – Бутово – о.п. Павликени – Мусина – Пушево – Керека – (Дряново – Гостилица)“. Проектираното пътно трасе обхожда гр. Павликени от западната страна, като пресича ж.п. линия „София – Варна“, където е изграден надлез, след което пресича и път III-3031 „о.п. Павликени – Стамболово – Русаля – Хотница – Самоводене“ при км 32+220 След това пътното трасе се развива в посока на югоизток, обхождайки гр. Павликени от Югозападната му страна, до пресичането с път III-405 „(о.п. Севлиево – Велико Търново) – Добромирка – Вишовград – Бяла Черква – Павликени – Батак – Караисен – Алеково“ при км 34+484.51, Краят на обекта е при км 34+484.51 при кръстовището с път III - 405 „(о.п. Севлиево

– Велико Търново) – Добромирка – Вишовград – Бяла Черква – Павликени – Батак – Караисен – Алеково“. Трасето е с обща дължина 4+964.51 км и не преминава през населени места.

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 Ситуация

Оста на проектното решение е конструирана чрез прави, кръгови и преходни криви.

Трасето е решено със следните основни технически характеристики:

1. Клас на пътя – републикански път III клас.
2. Проектна скорост – 80 км/ч; като при първата крива от новопроектираното трасе е 60 км/ч.
3. Дължина приблизително 5 км.

3.2 Надлъжен профил

Нивелетата е проектирана чрез прави и вертикални криви, имащи следните приблизителни стойности:

- Минимален надлъжен наклон – $i=0.50\%$
- Максимален надлъжен наклон – $i=6.50\%$
- Минимален радиус на изпъкнала вертикална крива – $R=4400$ м
- Минимален радиус на вдлъбната вертикална крива – $R=1300$ м

3.3 Габарит

Габаритът на пътното трасе по цялата му дължина е $\Gamma 10,5$, като в него се включват:

- Ленти за движение - $2 \times 3.75 = 7.50$ m
- Банкети - $2 \times 1.50 = 3.00$ m.

3.4 Пътна настилка

В участъка от кръстовище при км 32+220 с път III-3031 „о.п. Павликени – Стамболово – Русаля – Хотница – Самоводене“ до кръстовище при км 34+484.51 с път III - 405 “(о.п. Севлиево – Велико Търново) – Добромирка – Вишовград – Бяла Черква – Павликени – Батак – Караисен – Алеково“ е положена трошенокаменна настилка, която е замърсена, разместена и пропаднала на места, но след направено геоложко обследване на носимоспособността ѝ, се установи, че е пригодна за основа на бъдещата пътна конструкция. Равността на покритието в този участък е незадоволителна.

По цялата дължина на трасето ще се изгради нова пътна настилка със следната конструкция:

- Плътен асфалтобетон Тип "А" с полимермодифициран битум – 4cm
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието (АС 16 биндер) – 6cm

- Асфалтова смес за основен пласт – 10cm
- Пътна основа от трошен камък с непрекъснатата зърнометрия (0 - 63mm) – 45cm.

3.5 Големи съоръжения

1) надлез над ж.п. линия София-Варна при км 31+720

Съоръжението е съществуващо, като на база извършените оглед, измервания, липсата на експлоатация и поддръжка на съоръжението е довела до дефекти и повреди, които не застрашават цялостната му експлоатационна пригодност. Описаните дефекти и повреди са технически отстраними. Предвидени са такива ремонти и довършителни работи за съоръжението, които не променят статическата му схема. Направените изчислителни проверки доказват, че след усилване на колоните на всички стълбове и устои и направа на сеизмични блокове, съоръжението ще може да бъде категоризирано като сеизмично осигурено. Предложената за изпълнение надливка, анкерирана за съществуващата пътна плоча, е единственото усилване, което се предвижда за връхната конструкция.

Ситуационното съоръжението ще бъде в права и в изпъкнала крива. Това е благоприятно по отношение на неговото отводняване. Габаритът се преоформя както следва, платно за движение от 8,00 m и два тротоара по 1,50 m. За съоръжението се предвиждат следните дейности.

- премахване на съществуващите тротоарни блокове с цел постигане на проектния габарит;
- изпълнение на усилващ пласт / надливка с минимална дебелина от 8 cm, който да е подходящо армиран и закотвен за пътната плоча.
- доизграждане на устоите, чрез изпълнение на крила и гардбаласти.
- усилване на всички колони при устои и стълбове посредством направата на стоманобетонен кожух, анкериран за тях чрез стоманени дюбели.
- предвид наличието на обслужващ път в четвъртия отвор на съоръжението, се предлага изпълнение на подпорна конструкция от фабрични габиони с дължина 30,00 m, ограничаваща пътния насип в зоната на обсипния устой. В другия край на надлеза подобни мероприятия не се предвиждат.
- направа на обратен насип, на пластове, в зоните на обсипните устои
- за постигане на плавен преход между пътна конструкция и съоръжение е възприето решение с вързана за връхната конструкция, преходна плоча.
- отстраняване на компрометиран бетон и почистване на армировката от корозия чрез локално разкътрване на повърхностни слоеве, водно бластиране или пясъкоструене;
- инжектиране на пукнатини и каверни
- почистената открита армировка до премахване на продуктите от корозия и третиране с антикорозионно покритие
- нанасяне на гарантиращо адхезионните качества покритие
- възстановяване на бетонно сечение
- обработка на всички открити бетонни повърхности
- изпълнение на анкери за връзка между стар и нов бетон и третиране на контактната повърхност с адхезив “стар-нов бетон“;
- монтаж на отводнителни (Ø150) и изпълнение на колекторна система за отводняване на съоръжението;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове
- полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове

- изрязване на фуги в асфалта на посочените места и запълването им с битумна или полимер битумна паста;
- избор на подходяща система за отвеждане на повърхностните води преди и след съоръжението.

По време на строителните работи ще се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняване на контактната мрежа на ж.п. линията София – Варна, преминаваща в третия отвор на съоръжението.

2) Плочест водосток / предпазно съоръжение на при км 34+ 020

На база извършените оглед, измервания, дългогодишна експлоатация и липса на поддръжка на съоръжението са констатирани дефекти и повреди, които не застрашават цялостната му експлоатационна пригодност. Описаните дефекти и повреди са технически отстраними. Предвидени са такива ремонти и довършителни работи за съоръжението, които не променят статическата му схема.

Ситуационното съоръжението ще бъде в права. Габаритът ще бъде платно за движение от 7,50 m и два тротоара с вариращи широчини.

- премахване на съществуващия бетон за наклон;
- изпълнение на усилващ пласт / надливка за постигане на равна повърхност за полагане на новата хидроизолация и оформяне проектния напречен наклон на настилката;
- отстраняване на компрометиран бетон и почистване на армировката от корозия на повърхностни слоеве;
- инжектиране на пукнатини и каверни;
- почистената открита армировка;
- нанасяне на гарантиращо адхезионните качества покритие - адхезив за връзката между армировка-бетон;
- възстановяване на бетонно сечение;
- обработка на всички открити бетонни повърхности с покритие, за Принципи 1, 2 и 8 – за антикарбонизационна защита. В това число и обработка на тротоарните блокове с покритие за устойчивост на размразяващи соли;
- изпълнение на анкери за връзка между стар и нов бетон и третиране на контактната повърхност с адхезив “стар-нов бетон“;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове при връхна конструкция и крила, с вградени тръби за комуникации и монтаж предпазна ограда и пешеходен парапет;
- полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове;
- изрязване на фуги в асфалта на посочените места и запълването.

Ремонтните работи се изпълняват на половин платно, без отбиване на движението.

По време на строителните работи ще се предвидят мероприятия по обезопасяване и съхраняване на съществуващата комуникация преминаваща през отвора на съоръжението.

3) На км 30+200 се предвижда изграждане на мост над река Павликенска, който ще представлява едноотворна интегрална конструкция, намираща се в крива с радиус 600 m и нивелетно в права с наклон 0,55%, падащ към страна “Край“. Напречният габарит включва пътната настилка с широчина 8,00 m, едностранен наклон 4,00% и два тротоара по 2,00 m с ограничителна система и пешеходен парапет.

Долното строене се състои от плътни устои и подпорни стени изпълняващи ролята на завърнати крила. Те са изпълнени от стоманобетон. Фундирането е решено плоско. Дължината на крилата е 5,00 m, а направлението им следва това на пътното решение.

Връзката между връхната конструкция и долното строене е корава и се осъществява посредством замонолитване на предварително изготвените и монтирани напрегнати греди в горната част на устоите. Предвидено е и изпълнение на преходни плочи, вързани за интегралните устои за гарантиране на плавен преход между мостово съоръжение и пътната част.

Преди и след съоръжението е предвидено изграждането на подходяща система за отвеждане на повърхностните води. Пътните насипи в зоната на устоите ще бъдат съхранени посредством изпълнение на защитна облицовка.

4) В определени участъци от пътното платно ще бъдат разположени подпорни конструкции.

3.6 Организационно технически мероприятия за подобряване на безопасността на движението

За обекта се предвижда монтиране на ограничителни системи за пътища, хоризонтална маркировка и вертикална сигнализация.

3.7 Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Изкопни дейности се предвиждат единствено за фундаментите на големите съоръжения, като дълбочината им ще бъде с минимални размери, които няма да въздействат върху земните недра. Хумусния пласт ще се съхранява отделно на предварително съгласувани с общината площадки и ще бъде оползотворен при ландшафтното оформяне на обекта. Изкопните дейности и съхранение и оползотворяване на земните маси ще се извърши съгласно Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.

3.8 Ползване на взрив:

Не се предвижда използване на взрив.

4. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Инвестиционното предложение в голяма степен се развива по вече отчужден терен – транспортна територия, за останалата част от пътното трасе ще бъде изготвен ПУП.

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:

Инвестиционното намерение е разположено на територията на област Велико Търново и попада в землището на гр. Павликени (ЕКАТТЕ 55052), но не попада в регулацията на населеното място.

5.2 Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга защитени зони по смисъла на Закона за Биологичното разнообразие и не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

5.3 Обекти, подлежащи на здравна защита:

Изнасяне на транзитния трафик извън населеното място, ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума и праховите емисии. Временен дискомфорт се очаква по време на строителството.

5.4 Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културно-историческото наследство.

5.5 Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура:

Проектът предвижда доизграждане на пътна инфраструктура, както и ново строителство на кръстовище и пътни съоръжения.

5.6 Очаквано трансгранично въздействие:

Предвижданите дейности по доизграждането на пътя 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/:

При изграждането на пътя ще се използват инертни материали от лицензирани доставчици.

Основните строителни материали, които ще се използват са бетонови смеси, арматурни елементи, хидроизолация и асфалтобетон, които са описани подробно в количествените сметки към техническия проект.

Ще се използват ограничени количества вода за питейно-битови нужди и за бетоновите разтвори.

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. Използването на строителни машини е свързано и с изхвърлянето на

отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; CH4 – метан; CO – въглероден оксид; CO2 – въглероден диоксид; SO2 – серен диоксид; PM – прахови частици.

7.2 Емисии в периода на експлоатация:

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

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 ремонтните 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; 17 06 05 - строителни материали, съдържащи азбест

- 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 извън пътна 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, съхранение и последващо третиране на отпадъците ще се осъществява от лицензирана, за тази дейност фирма.

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 изгревна яма и др.):

Отводнителни съоръжения

9.1 В разглежданият от разработката участък няма изградени необлицовани или облицовани пътни окопи.

Отводняването в участъка от кръстовище при км 32+220 с път III-3031 „о.п. Павликени – Стамболово – Русаля – Хотница – Самоводене“ до кръстовище при км 34+484.51 с път III - 405 “(о.п. Севлиево – Велико Търново) – Добромирка – Вишовград – Бяла Черква – Павликени – Батак – Караисен – Алеково“, с положена трошенокаменна настилка, се осъществява по околния терен, посредством надлъжни и напречни наклони.

Напречно на пътя са предвидени малки съоръжения за прекарване на водата под него. Състоянието на по-голямата част от водостоците е добро. Част от тях се нуждаят от почистване на втоците, оттоците и радиетата, както и ремонт на нарушеното бетонови покритие.

Съществуващите съоръжения са:

- Тръбен водосток с отвор ф100 на км 32+280.000
- Тръбен водосток с отвор ф100 на км 32+780.00
- Тръбен водосток с отвор ф100 на км 32+990.00
- Тръбен водосток с отвор ф100 на км 33+292.00
- Тръбен водосток с отвор ф100 на км 34+040.00
- Плочест водосток на км 34+137.00
- Плочест водосток на км 34+476.00.

9.2 Предвижда се изпълнението на нови облицовани окопи;

При път в изкоп се предвижда изграждане на дренаж под облицованият окоп, който ще бъде заустен в насип, водосток или в мостово съоръжение;

При път в смесен профил се предвижда облицован окоп от към страната на изкопа;

При насипи с малки височини и при път с нулев профил, с цел предпазване на пътното тяло се предвиждат облицовани окопи;

Предвижда се отводняването с бетонови бордюри 8/16/50 и бетонови отводнителни улеи, при високи насипи над 4м;

Почистване, обмазване, надзиждане с бетон на шапките на челните стени и профилиране на коритото на дерето в обсега на малките съоръжения, които са за ремонт. При водостоци, които са напълно компрометирани и не подлежат на ремонт за тяхното правилно функциониране ще бъдат подменени с нови, с отвор Ф100.

Предвижда се, при кръстовища, асфалтови и черни пътища, направата на напречни бетонови отводнители Ф50 на второстепенното направление, при липса на такива или при нефункциониращи такива.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано единствено със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от замърсяване с тях съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува непосредствено преди започване на строителството.

Инвестиционното предложение 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 пътен участък не представлява съоръжение или предприятие 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: Ситуация във формат .dwg, на електронен носител – 1 бр. CD.

С уважение,

ИНЖ. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

