



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

12.7.2024 г.

X 04-09-89/12.07.2024

Per №

Signed by: IVELINA VLADIMIROVA MORTEVA-ANASTASOVA

ДО
Г-Н ПЕТЪР ДИМИТРОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „Мария Луиза“ № 22
1000, гр. София

Относно: *Автомагистрала „Русе – Велико Търново“ – от км 0+400 до км 76+040
Обособена позиция № 2: „Обход на град Бяла“ от км 40+640 до км 76+040
Участък: от км 40+640 до км 61+140 и от км 69+040 до км 76+040*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, Ви уведомяваме за инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Автомагистрала „Русе – Велико Търново“ – от км 0+400 до км 76+040; Обособена позиция № 2: „Обход на град Бяла“ от км 40+640 до км 76+040; Участък: от км 40+640 до км 61+140 и от км 69+040 до км 76+040

Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 268; 02/9173 257

лица за контакти: д-р Нина Стоилова – Началник отдел „ОВОС и ОС“

инж. Юлияна Кърчева – главен експерт в отдел „ОВОС и ОС“

1. Резюме на предложението:

Трасето на АМ „Русе - Велико Търново“ е част от основната трансевропейскатранспортна мрежа (Паневропейски транспортен коридор IX), свързваща Европа с Истанбул и Близкия Изток, а оттам и с Африка. Изграждането на автомагистрален път по направление Русе - Велико Търново ще облекчи изключително товаропотока, ще доведе до рязко намаляване на пътно транспортните произшествия по съществуващия път I-5.

Настоящото инвестиционно намерение представлява изменение на разработения и приет от Експертен технико-икономически съвет към АПИ, идеен проект за АМ „Русе – Велико Търново“, участък „Обход на гр.Бяла“ от км 40+640 до км 76+040, включително пътен възел при пресичането с път I-3 „гара Бяла - Плевен“, с дължина 35,400 км.

За обекта има издадено **Решение по ОВОС №1-1/2018 г.**, с което се одобрява инвестиционното намерение.

В участък от км 61+140 до км 69+040 за директно трасе от страна на МРРБ е издадено **Разрешение за строеж № РС-85 от 14.11.2023 г.** Участъкът е в строителство.

Измененията се налагат в хода на разработване на техническия проект за обекта. Същия е изготвен при максимално придържане към одобреното от МОСВ трасе и изработения идеен проект, в рамките на определения с проекта на ПУП обхват на пътя.

2. 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:

2.1. Описание на основните процеси

Началото на обекта е при км 40+640, непосредствено след пътния възел с път I-5 при км 40+071 по автомагистралното трасе, а краят е при км 76+040 след пътния възел с път I-3.

Настоящото инвестиционно предложение разглежда промените в участъците от км 40+640 до км 61+140 и от км 69+040 до км 76+040.

2.1.1. Ситуация

Ситуационно обекта е проектиран изцяло по следата на разработения Идеен проект. Елементите на трасето отговарят на Нормативните изисквания за проектна скорост $V_{пр.} = 120 \text{ км/ч}$.

2.1.2 Надлъжен профил

С цел оптимизиране на земните работи, както и поради необходимостта обхвата на трасето да не излиза от одобрения ПУП са допуснати различия в новопроектираната нивелета спрямо тази в идейния проект, като новопроектираната нивелета е за скорост 120 км/ч съгласно нормите за проектиране на пътища. Измененията по участъци са описани в следната таблица:

От км	До км	Изменения спрямо идейния проект
40+640	40+950	няма разлика
40+950	44+800	нивелетата понижена с около 1.5м
44+800	47+200	нивелетата е понижена с около 3.0м
47+200	48+000	нивелетата е понижена с около 0.7м
48+000	50+400	нивелетата е понижена с от 2.0м до 4.0м
50+400	51+000	нивелетата е по-висока с около 1.0м
51+000	52+400	нивелетата е понижена с от 2.0м до 7.0м
52+400	55+100	нивелетата е понижена с около 2.0м
55+100	57+700	няма разлика
57+700	58+550	нивелетата е понижена с около 2.5м
58+550	59+300	нивелетата е по-висока с около 1.5м

59+300	59+960	нивелетата е понижена с около 0.6м
59+960	60+220	нивелетата е по-висока с около 0.5м
60+220	61+140	нивелетата е понижена с около 1.2м
69+060	71+300	няма разлика
71+300	72+100	нивелетата понижена с около 0.2м
72+100	75+000	нивелетата е понижена с от 1.5м до 5.5м
75+000	75+740	нивелетата е понижена с около 0.3м
75+740	76+040	няма разлика

2.1.3 Габарит

Директно трасе

Габарита на АМ „Русе – Велико Търново“ е Г 27, същият остава непроменен спрямо идейния проект.

Пътни възли

Габарита на пътните връзки при пътен възел остава същия, какъвто е бил и в идейния проект.

Общински пътища RSE 1001 и RSE 1211

Габарита на общинските пътища в обхвата на обекта е Г8, какъвто е бил и в идейния проект.

Селскостопански пътища

Габарита на селскостопанските пътища в обхвата на обекта с цел да не се излиза от обхвата на одобрения ПУП е Г8, а в идейния проект е бил Г9.

Републикански Път I-3 при пътен възел „Пейчиново“

В идейния проект проектния габарит в обхвата на възела е бил Г10.5 без разделителна ивица, докато в техническия проект съществуващия габарит се уширява от двулентов на четирилентов Г20, с което значително се подобрява безопасността на движението в обхвата на пътния възел. Габарита Г20 се състои от следните елементи:

- ▶ Средна разделителна ивица - 1 x 2.00м;
- ▶ Водещи ивици - 2 x 0.50м;
- ▶ Активни ленти за движение (ленти за изпреварване) - 2 x 3.25м;
- ▶ Активни ленти за движение - 2 x 3.50м;
- ▶ Водещи ивици - 2 x 0.25м;
- ▶ Банкети - 2 x 1.50м.

Геометричната ос на трасето е в оста на разделителната ивица, а нивелетната такава – във вътрешния ръб на настилка и е еднаква по коти за двете платна.

Ускорителните и забавителните шлюзове са с ширина 3м.

2.1.4 Конструкция на пътната настилка

Директно трасе и селскостопански пътища – настилка е същата както в идейния проект.

Съгласуваната с ИПМ пътна настилка за пътища от РПМ, общински пътища и на пътните връзки при пътни възли се различава от приетата в идейния проект и е както следва:

- ▶ Плътен асфалтобетон тип “А”
с полимермодифициран битум – ПмБ 45/80-65 - 4 см E1 = 1200 МРа
(няма промяна спрямо идейния проект)
- ▶ Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) 0/20
с полимермодифициран битум – ПмБ 25/55-55 - 4 см E2 = 1000 МРа
(няма промяна спрямо идейния проект)
- ▶ Асфалтова смес за основен пласт тип “Ао” - 8 см E3 = 800 МРа
(в идейния проект дебелината на пласта при пътните връзки на пътните възли е 9см, при реконструкциите на общински пътища е 7см, а при реконструкцията на Път I-3 е 8см)
- ▶ Основен пласт от скални минерални материали необработени със свързващи вещества, с подобрена зърнометрия 0-63мм - 51 см E4 = 450 МРа
(в идейния проект дебелината на пласта при пътните връзки на пътните възли е 47см, при реконструкциите на общински пътища е 34см, а при реконструкцията на Път I-3 е 45см)

2.1.5 Пътни възли

В разглежданите участъци от км 40+640 до км 61+140 и от км 69+040 до км 76+040 попадат пътен възел „Обретеник“ при Път RSE 1001 на км 44+620 и пътен възел „Пейчиново“ при Път I-3 на км 75+345. Схемите на двата възела са същите каквито са били в идейния проект, съответно „Полудетелина“ при пътен възел „Обретеник“ и „Пълна детелина“ при пътен „Пейчиново“.

При пътен възел „Обретеник“ има несъществени разлики в ситуационното положение на новите пътни връзки и на реконструкцията на общинския Път RSE 1001 спрямо идейния проект.

При пътен възел „Пейчиново“, поради промяната на габарита на Път I-3 спрямо идейния проект има промяна в положението на пътните връзки, като на места тя е около 10м. Въпреки това при пътен възел „Пейчиново“ няма излизане от обхвата на одобрения ПУП.

2.1.6 Пресичания със селскостопански и общински пътища

В обхвата на настоящата разработка попадат следните пресичания:

- **Селскостопански път при км 41+791** - пресича директното трасе с надлез над него. Дължината му е 547.54м

- **Селскостопански път при км 50+758** - пресича директното трасе с подлез под него. Дължината му е 560.00м

- **Селскостопански път при км 53+708** - пресича директното трасе с подлез под него. Дължината му е 150.00м

- **Общински Път RSE 1211 при км 59+383** - пресича директното трасе с подлез под него. Дължината му е 413.68м

Ситуационно всички пресичания са както са били в идейния проект. В надлъжните профили на пресичанията има минимални разлики поради необходимостта да се осигури минималния светъл отвор при пресичанията на АМ с мостови съоръжения.

2.1.7 Големи съоръжения

Местоположението и дължината на големите съоръжения са с минимални разлики спрямо идейния проект с изключение на пътния подлез на Път I-3 при пътен възел „Пейчиново“, където поради промяна в габарита на Път I-3 от Г10,5 на Г20 мостовото съоръжение от едноотворно в идейния проект става двуотворно в техническия проект.

В следващата таблица са показани дължините на големите съоръжения в идейния проект и в техническия проект:

№	Съоръжение:	Дължина	
		Идеен проект	Технически проект
1	Селскостопански надлез при км 41+791	75.05	60.3
2	Пътен надлез на път RSE1001 при км 44+620	75.05	60.3
3	Виадукт при км 49+444	540	551.8
4	Селскостопански подлез при км 50+758	9.2	8
5	Селскостопански подлез при км 53+708	9.2	8
6	Мост над река Янтра при км 57+100	890	898.1
7	Пътен подлез на път RSE1211 при км 59+383	11.9	9.5
8	Виадукт при км 70+956	317	312.2
9	Пътен подлез на път I-3 при км 75+345	21	75.5

2.1.8 Организационно технически мероприятия за подобряване на безопасността на движението

Вида на приетите в и съгласувани с ИПМ предпазни огради е същия какъвто е бил в идейния проект.

2.2. 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:

2.2.1 Мрежи

При изготвяне на Техническия проект на АМ „Русе - Велико Търново“ в разглежданите участъци са взети нови изходни данни от всички ведомства за наличие на съществуващи съоръжения на тяхната инженерната инфраструктура, попадащи в обхвана на автомагистралата. Направено е геодезическо заснемане на всички наземни проводи попадащи в обхвата на магистралата. При направено сравнение между инженерните мрежи показани в идейния проект и тези от техническия проект беше установена разлика почти при всички която е от няколко сантиметра до над десет метра. Установиха се и инженерни мрежи които не са били предмет на идейния проект като например захранването с вода на площадките за отдих и захранването с ток на осветлението на пътните възли и площадките за отдих. В следващата таблица е показано сравнение между инженерните мрежи в идейния проект и тези в техническия:

№	Инженерни мрежи в техническия проект	Изменения спрямо идейния проект
1	водопровод ф225мм чуг.тр. при км 40+795.90	положението на водопровода се различава с от 0 до 13м

2	тръбопровод гт-3-1 ф400мм ац. при км 40+820.00	положението на тръбопроводите се различава с около 0.15 м
3	тръбопровод ет-35 ф200мм ац. при км 40+860.00	
4	тръбопровод ет-34 ф250мм ац. при км 41+320.00	положението на тръбопроводите се различава с около 0.20 до 0.40м
5	тръбопровод гт-3 ф820мм ст. при км 41+380.00	
6	захранване за пътна станция за управление на трафика при км 41+600	не е предвидено
7	тръбна мрежа за интелигентни транспортни системи разположена по цялата дължина на трасето в десния банк	разположена е в левия банкет
8	захранване за пътна станция за управление на трафика при км 43+100	не е предвидено
9	реконструкция на вел 20 kv при км 43+388	положението на ел. провода се различава с от 0.4 до 1.2м
10	реконструкция на вел 20 kv при км 43+404	положението на ел. провода се различава с около 0.15м
11	реконструкция на оптичен кабел при км 43+541 нетуоркс-българия еоод	положението на кабела се различава с около 6м
12	водопровод ф500мм ст.тр. при км 43+975.00	положението на водопровода се различава с около 91м
13	водопровод ф400мм ст.тр. при км 44+095.00	положението на водопровода се различава с от 5м до 18м
14	осветление на пътен възел „обретеник“ при км 44+620	няма осветление на възела, нито довеждащо захранване за него
15	захранване за пътна станция за управление на трафика при км 46+100	не е предвидено
16	осветление на площадка за отдих при км 53+350	местата на стълбовете за осветление са променени спрямо ип
17	захранване за осветлението на площадката за отдих при км 53+350	не е предвидено
18	довеждащ водопровод за площадката за отдых при км 53+350	не е предвиден
19	водопровод ф500мм ст.тр. при км 55+742.00	положението на водопровода се различава с от 1 до 4м
20	реконструкция на вел 20 kv при км 56+791	положението на ел. провода се различава с от 0 до 0.4м
21	реконструкция на съобщителен кабел при км 59+408 виваком България еад	положението на оптичния кабел се различава с от 0 до 8м
22	реконструкция на вел 20 kv при км 59+538, 59+557 и на вел 20 kv „белцов“ при км 59+908	няма разлика с ип

23	пресичане с вл 110kv „вардим” при км.60+151,90	положението на ел. провода се различава с от 0.5м
24	осветление на пътен възел „ценово“ при км 61+736	няма осветление на възела, нито довеждащо захранване за него
25	реконструкция на оптичен кабел при пв „ценово“ виваком България еад	положението на оптичния кабел се различава с 0 до 7м
26	реконструкция на оптични кабели на нетуоркс-българия еоод при км 62+592 и км 63+270	положението на кабелите се различава с над 270м
27	захранване за пътна станция за управление на трафика при км 63+300	не е предвидено
28	реконструкция на оптичен кабел на нетуоркс-българия еоод при км 63+702	положението на кабела са различава с от 0 до 70м
29	водопровод ф273мм ст.тр. при виадукт на км 66+030.20	положението на водопроводите се различава с около 40м
30	водопровод ф150мм ст.тр. при виадукт на км 66+132.30	
31	захранване за пътна станция за управление на трафика при км 67+060	не е предвидено
32	водопровод ф500мм ст.тр. при пв „гара бяла“/пътна връзка-1 на км 0+252.30	не е предвиден
33	реконструкция на вел 20 kv при пв"гара бяла", пътна връзка 1, при км 0+230	не е предвиден
34	осветление на пътен възел „гара бяла“ при км 68+566	няма осветление на възела, нито довеждащо захранване за него
35	захранване за пътна станция за управление на трафика при км 70+060	не е предвидено
36	реконструкция на вел 20 kv „полско косово“ при км 71+136	положението на ел. провода се различава с от 0.14 до 0.21м
37	реконструкция на вел 20 kv при км 71+421	съгласно изходните данни и направения оглед на място елпровода е премахнат поради отпаднала необходимост
38	осветление на площадка за отдих при км 73+350	местата на стълбовете за осветление са променени спрямо ип
39	захранване за осветлението на площадката за отдих при км 73+350	не е предвидено
40	довеждащ водопровод за площадката за отдих при км 73+350	не е предвиден
41	осветление на пътен възел „пейчиново“ при км 75+345	местата на стълбовете за осветление са променени спрямо ип
42	захранване за осветление на пътен възел „пейчиново“ при км 75+345	не е предвидено

2.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности.

2.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда използване на взрив.

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 по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

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

4. 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/:

4.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното намерение е разположено на територията на област Русе и попада в землищата на с. Ценово (ЕКАТТЕ 78361) и с. Долна Студена (ЕКАТТЕ 22277).

4.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение в участъка от км 66+133 до км 66+364 засяга защитената зона BG 0000610 – река Янтра.

4.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Разглеждания участък не попада в санитарно-охранителни зони (СЗО) предназначени за питейно-битово водоснабдяване.

4.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти за опазване на културното наследство.

4.5 Очаквано трансгранично въздействие:

Предвижданите дейности изключват възможността от възникване на трансгранични въздействия.

5. 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/:

По време на строителството на водостоците с кръгло сечение (от стоманена тръба), ще се използва вода и баластра за бетон, но в по-малки количества спрямо промененото/отпаднало проектно решение за изграждане на стоманобетонен водосток с правоъгълно сечение.

При експлоатация на водостока няма да се ползват природни ресурси.

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

6.1. Емисии в периода на строително-монтажните работи:

Не се очаква въздействие върху атмосферния въздух.

6.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на водостоците, няма да се образуват емисии във въздуха.

6.3. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

Очакваните емисии на вредни вещества, емитирани по време на строителство и експлоатация на съоръжението не са включени в списъка на приоритетните вещества в областта на политиката за водите, съгласно Приложение 1 от Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. 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.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатацията на обекта, атмосферния въздух ще се замърсява основно от изгорелите газове от двигателите на преминаващите превозни средства, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици, както и в шумово и вибрационно натоварване.

8. 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.):

8.1 Отводнителни съоръжения

За целия участък от АМ е предвиден облицован бетонов окоп, с цел намаляване на отрицателното въздействие върху плодородните земи през, които преминава трасето.

В участъците в изкоп се предвиждат облицовани окопи с дренаж. Окопа е с наклон 1:3 от страната на банкета, дъно 40см и наклон 1:1 откъм ската. Дълбочината на окопа е 40см.

С оглед доброто поддържане на дренажите и при чупки в надлъжния наклон на системата, се предвиждат ревизионни шахти – през 60м, които се разполагат в бермата след окопа. В контролно - ревизионните шахти (ревизионна шахта дренаж HDPE Ф800; БДС EN 13598-2:2020 с капак HDPE; клас на натов. min D400-БДС EN 1433) са заустени дренажните тръби, които периодично се продухват (почистват) от утайки.

В участъците в изкоп се предвижда изграждането на облицован предпазен окоп над ръба на изкопа и защитна берма, за да не се допуска преливане на окопа при обилни валежи. В зависимост от теренните условия, тези води се насочват на подходящи места към отводнителните съоръжения - водостоци или към естествения терен.

В участъците в насип се предвиждат облицовани окопи. Окопа е с наклон 1:1.5 от страната на откоса, дъно 40см и наклон 1:1 откъм естествения терен. Дълбочината на окопа е 40см.

За пътните възли и пресичанията окопът е с наклон 1:1.5 от страната на откоса, дъно 40см и наклон 1:1 откъм естествения терен. Дълбочината на окопа е 40см.

При насипи до 3м повърхностните води от настилката, чрез надлъжен и напречен наклон се довеждат посредством откоса на пътното тяло до окопа. При насипи над 3м повърхностните води се оттичат покрай бордюр 8/16 разположен от вътрешната страна на банкета и чрез бетонови улеи, се отвеждат до окопа.

В разглежданите участъци се предвижда изграждането на няколко колекторни системи в участъците с хоризонтални криви, при които наклона на двете платна е едностранен, т.е. повърхностните води от едното платно преминават през настилката. Чрез напречния и надлъжния наклон на настилката дъждовната вода от пътното платно се отвежда в дъждоприемни шахти и линейни отводнителни елементи, а от тях в ревизионни шахти. Извеждането на така събраните от платното води е чрез напречни отводнителни елементи ситуирани на подходящи места и пречистването им чрез каломаслоуловители при изпускането им. Предвидени са дъждоприемни шахти HDPE Ф400; решетка за дъждоприемна шахта БДС EN 13598-2 TC 8411; клас на натоварване min D400-БДС EN 1433; линейни отводнителни елементи от полимербетон с отвор 200mm; клас на натоварване min D400-БДС EN 1433; решетка от полимербетон L=1000mm; клас на натоварване min D400-БДС EN 1433 за линеен отводнител; ревизионни шахти колектор HDPE Ф800; БДС EN 13598-2:2020 с варираща дълбочина, с предвидена към тях стълба по стандарти на производителя; капак за ревизионна шахта HDPE; клас на натоварване min D400-БДС EN 1433; колекторните тръби са HDPE Ф200 - Ф400 - Ф500 мм, SN8; напречните отводнителни елементи са PP Ф500-Ф600 мм, SN10.

В идейния проект не са прилагани подробни детайли за отводняването на магистралата.

8.2 Малки съоръжения

8.2.1. Водостоци

-Директно трасе

В следващата таблица са описани километражите и отворите на всички водостоци:

технически проект		идеен проект	
при км	вид на съоръжението	при км	вид на съоръжението
40+780.00	нов правоъгълен водосток 200/200cm	40+782	тръбен в-к ф2000
41+140.00	нов правоъгълен водосток 600/450cm	41+121	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
41+188.00	отводнителен канал правоъгълен 200/200cm	41+180	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
42+140.00	нов правоъгълен водосток 200/200cm	42+149	тръбен в-к ф2000
42+296.00	нов правоъгълен водосток 200/200cm	42+300	тръбен в-к ф2000
42+870.00	нов правоъгълен водосток 500/400cm	42+870	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
43+580.00	нов правоъгълен водосток 300/250cm	43+587	правоъг. в-к 300/250
44+860.00	нов правоъгълен водосток 300/250cm	44+853	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
45+220.00	нов правоъгълен водосток 300/250cm	45+219	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
45+925.00	нов правоъгълен водосток 500/400cm	45+920	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
46+280.00	нов правоъгълен водосток 300/250cm	46+284	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
46+920.00	нов правоъгълен водосток 200/200cm	46+909	тръбен в-к ф2000
47+010.00	нов тръбен водосток ф150cm	47+009	тръбен в-к ф2000
47+250.00	нов тръбен водосток ф150cm	47+257	тръбен в-к ф2000
47+600.00	нов правоъгълен водосток 300/250cm	47+602	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
48+888.00	нов правоъгълен водосток 200/200cm	48+873	тръбен в-к ф2000
50+720.00	нов тръбен водосток ф150cm	50+730	тръбен в-к ф2000
50+800.00	нов тръбен водосток ф150cm	50+785	тръбен в-к ф2000
51+540.00	нов тръбен водосток ф150cm		
52+130.00	нов правоъгълен водосток 500/400cm	52+140	стоманобет. сводов в-к 500/400cm
53+800.00	нов тръбен водосток ф150cm	53+840	тръбен в-к ф2000
54+500.00	нов тръбен водосток ф150cm	54+491	тръбен в-к ф2000
55+460.00	нов тръбен водосток ф150cm	55+456	тръбен в-к ф2000

55+550.00	нов тръбен водосток ф150см	55+550	тръбен в-к ф1500 по овос
58+300.00	нов тръбен водосток ф150см	58+293	правоъг. в-к 200/200
58+400.00	нов тръбен водосток ф150см	58+400	тръбен в-к ф1500 по овос
58+500.00	нов тръбен водосток ф150см	58+500	тръбен в-к ф1500 по овос
58+600.00	нов тръбен водосток ф150см	58+600	тръбен в-к ф1500 по овос
58+675.00	нов тръбен водосток ф150см		
58+880.00	нов тръбен водосток ф150см		
59+440.00	нов тръбен водосток ф150см	59+352	тръбен в-к ф2000
60+140.00	нов тръбен водосток ф150см		
60+654.50	нов правоъгълен водосток 200/200см		
61+034.00	нов тръбен водосток ф150см		
69+500.00	нов тръбен водосток ф150см	69+505	тръбен в-к ф2000
70+180.00	нов правоъгълен водосток 500/400см		
72+060.00	нов тръбен водосток ф150см		
72+320.00	нов правоъгълен водосток 300/250см	72+317	стоманобет. сводов в-к 500/400см
72+790.00	нов правоъгълен водосток 300/250см	72+795	стоманобет. сводов в-к 500/400см
73+520.00	нов правоъгълен водосток 200/200см	73+540	правоъг. в-к 300/250
74+325.00	нов правоъгълен водосток 500/400см	74+328	стоманобет. в-к 500/400см
75+175.50	нов тръбен водосток ф150см		
75+609.00	отводнителен канал правоъгълен 500/400см	75+518	плочест. в-к l=5m

- Пътни възли и пресичания

В идейния проект не са посочени местата на малките съоръжения при пътните възли и пресичанията. В следната таблица са показани местата на малките съоръжения според техническия проект:

№ по ред	при км...	вид на съоръжението	забележка
с3.1	2+440.00	нов тръбен водосток ф100см	на път i-3 / пейчиново - бяла / при пв "пейчиново"
с3.2	2+660.00	нов тръбен водосток ф100см	
с3.3	2+840.00	нов тръбен водосток ф100см	

с3.4	2+960.00	нов правоъгълен водосток 200/200см	
с3.5	3+300.00	нов тръбен водосток ф100см	
с3.6	3+660.00	нов тръбен водосток ф100см	
с3.7	0+300.00	нов тръбен водосток ф150см	на пътна връзка №3 /русе - пейчиново/ при пв "пейчиново"
с3.8	0+294.56	нов тръбен водосток ф100см	на пътна връзка №4 /бяла - велико търново/ при пв "пейчиново"
с3.9	0+130.00	нов тръбен водосток ф100см	на пътна връзка №5 /пейчиново - велико търново/ при пв "пейчиново"
с3.10	0+168.00	нов тръбен водосток ф100см	на пътна връзка №6 /русе - бяла/ при пв "пейчиново"
с3.11	0+160.00	нов тръбен водосток ф150см	на пътна връзка №7 /велико търново - бяла/ при пв "пейчиново"
с3.12	0+371.00	нов тръбен водосток ф100см	
с3.13	0+100.00	нов тръбен водосток ф100см	на пътна връзка №8 /пейчиново - русе/ при пв "пейчиново"
с4.1	2+680.00	нов тръбен водосток ф100см	на път rse 1001 /обретник - горно абланово/ при пв "обретник"
с4.2	0+100.00	нов тръбен водосток ф100см	на пътна връзка №1 /русе - път rse 1001/ при пв "обретник"
с4.3	0+300.00	нов тръбен водосток ф100см	на пътна връзка №4 /път rse 1001 - русе/ при пв "обретник"
с5.1	0+036.00	нов тръбен водосток ф100см	при селскостопански подлез на км 53+708
с5.2	0+104.80	нов тръбен водосток ф100см	
с6.1	0+180.00	нов тръбен водосток ф100см	на път rse 1211 /белцов - ценово / при пътен подлез на км 59+383
с6.2	0+312.00	нов тръбен водосток ф100см	

8.2.2. Стени

В мерките и условията от Решение по ОВОС №1-1/2018 г. в участъка от км 58+800 до км 59+350 е необходимо засегнатата площ на местообитание да не надхвърля 25 дка. За да бъде изпълнено това условие са проектирани два броя стени:

- от км 58+680 до км 59+160 вляво е проектирана укрепителна пилотна стена с анкери която е висока до 8м.

- От км 59+160 до км 59+360 вдясно е проектирана подпорна стена под насип с максимална височина 4,5м.

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

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

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 експлоатацията на съоръжението 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.

Разглежданите участъци от автомагистралата не представляват 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: Ситуация във формат .dwg – изпратено по електронния обмен

С уважение,

11.7.2024 г.

X

инж. Йордан Вълчев

Председател на УС на АПИ

Signed by: YORDAN KLIMENTOV VALCHEV