



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н ЕМИЛ ДИМИТРОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
Бул. „Мария Луиза“ №22
1000 София

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“	
Изх. №	
04-09-9.....	13.01.2021 г.

Към Ваш изх.№ 12-00-364/27.03.2019 г.
На наш вх.№ 04-09-50/ 27.03.2019 г.

Относно: АМ „Хемус“ - етап 1, участък 3 от ПВ „Каленик“ до пресичането с път П-35, включително ПВ „Плевен“ от км 122+260 до км 139+340 – виадукти при км 133+600 и при км 135+200

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:

АМ „Хемус“ - етап 1, участък от ПВ „Каленик“ до пресичането с път П-35, включително ПВ „Плевен“ от км 122+260 до км 139+340 – виадукти при км 133+600 и при км 135+200

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 446
лица за контакти: д-р Нина Стоилова - началник отдел ОВОС и ОС;
инж. Гюлер Алиева – гл. експерт в отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на инвестиционното предложение:

За обект Автомагистрала „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Проведената процедура е приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. С Решението е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“ с възложител Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП).

Въз основа на одобрения от МОСВ вариант за доизграждането на автомагистралата, в периода 2015-2016 г. по възлагане на НКСИП са изработени идейни проекти с парцеларни планове.

Съгласно § 8 от Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн. ДВ бр. 30 от 15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г.) всички активи, пасиви, архивът и другите права и

задължения на прекратеното държавно предприятие Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (отговаряща за успешното и ефективно финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма“, автомагистрала „Хемус“ и автомагистрала „Черно море“), преминават към Агенция „Пътна инфраструктура“.

С писмо наш изх.№ 04-09-33/23.03.2018 г. Ви представихме техническия проект за АМ "Хемус" - етап 1, участък от края на ПВ „Каленик“ при км 122+260 до пресичането с път П-35, ПВ "Плевен-Ловеч" при км 139+340. В отговор сме уведомени, че техническото решение е в съответствие с разгледаното и оценено инвестиционно предложение, за което е постановено решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите.

За участък от км 122+260 до км 139+340 на АМ „Хемус“ е процедуран и одобрен ПУП-ПП.

С настоящото уведомление Ви представяме технически проекти за виадукти при км 133+600 и при км 135+200.

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

3.1. Описание на основните процеси

Настоящите технически решения за двете съоръжения заменят проекти за виадукти при км 133+600 и при км при км 135+200 по трасето на АМ Хемус.

Промяна на конструкциите на съоръженията са при пълно запазване на елементите на пътя и обхвата му. Изменението има за цел да осигури надеждна технологичност при изпълнението на съоръженията, както и да подобри в значителна степен експлоатационната им пригодност в процеса на експлоатация.

3.1.1. Виадукт при км 133+600

Съоръжението е 17-отворно с обща дължина от 503,3 м (от км 133+391.802 до км 133+895.106). Разделено е на две отделни надлъжни секции с дължини 205,3 м и 298,0 м. Виадуктът ще се изпълнява като две отделни, успоредни и независими конструкции на разстояние 0,20м една от друга. Широчинният габарит е 14,95 м за пътно платно с две активни ленти за движение, състоящ се от един външен тротоар с ширина 1,70 м, пътна платно 11,75м и част от разделителната ивица 1,50м. Съоръжението премоства сухо дере. Ситуационно е разположено в крива с $R=2400\text{м}$, а нивелетно в участъка от пътя попада във вертикална права с наклон 4,0%.

Връхна конструкция

Връхните конструкции на всяка едно платно се състоят от по 4 броя монтажни греди от предварително напрегнат стоманобетон и сборно-монолитно изпълнена пътна плоча с дебелина 27см. Осовото разстояние между гредите е 3,95м. Пътната плоча е предвидена, като монолитно изпълнена в цялата си височина. Гредите са с единични дължини по 25,00м при крайните отвори на секцията и 30,00м в междинните.

При стълбовете гредите се замонолитват заедно с ригела, като образуват непрекъсната връхна конструкция. Изключение от това правило са гредите при устоите и разделителния между двете секции стълб, където те лагеруват на лагери под всяка греда.

Ригели при стълбовете

При всички вътрешни стълбове на секциите, с изключение на част от крайните три от всяка секция, колоните се свързват монолитно с ригелите и образуват рамкови възли. При крайните стълбове (три от всяка страна) ригелите се подпират на колоните чрез еластомерни лагери и образуват схема непрекъсната греда за връхната конструкция.

Виадукт при км 135+200

Съоръжението е 12-отворно с обща дължина от 359,1м (от км 135+368.318 до км 135+009.218). Виадуктът е предвиден да се изпълнява като две отделни, успоредни и независими конструкции на разстояние 0,20м една от друга. Широчинния габарит е 13,70м за пътно платно с две активни ленти за движение, състоящ се от един външен тротоар с ширина 1,70м, пътна платно 10,50м и част от разделителната ивица 1,50м;

Съоръжението премества сухо дере. Ситуационно е разположено в права, а нивелетно в участъка от пътя попада във вертикална права с наклон 0,75%.

Връхна конструкция

Връхните конструкции на всяка едно платно се състоят от по 4 броя монтажни греди от предварително напрегнат стоманобетон и сборно-монолитно изпълнена пътна плоча с дебелина 25см. Осовото разстояние между гредите е 3,55м. Пътната плоча е предвидена, като монолитно изпълнена в цялата си височина. Гредите са с единични дължини по 25,00м при крайните отвори на секцията и 30,00 м в междинните.

При стълбовете гредите се замонолитват заедно с ригела, като образуват непрекъсната връхна конструкция. Изключение от това правило са гредите при устоите – където те лагеруват на лагери под всяка греда.

Ригели при стълбовете

При всички вътрешни стълбове на секциите, с изключение на крайните три от всяка страна, колоните се свързват монолитно с ригелите и образуват рамкови възли. При крайните стълбове (три от всяка страна) ригелите се подпират на колоните чрез еластомерни лагери и образуват схема непрекъсната греда за връхната конструкция.

Долно строене, стълбове и устои – за виадукт при км 133+600 и при км 135+200 (и за двата виадукта)

Стълбовете от долното строене са съставени от по 2 броя стоманобетонни колони с двойно Т сечение с размери 250 по 150 см, максимално унифицирани за всяко съоръжение.

Фундирането на съоръженията е предвидено като пилотно. Изливните пилоти с диаметър 150см, навлизащи в докватернерната подложка – пласт 3,6 или 3.6а.

Устоите на съоръженията се състоят от по две колони със същото напречно сечение като на стълбовете. Колоните са фундирани пилотно на ригел подпрян на двойка изливни пилоти с диаметър 150 см. Задържането на насипа се реализирани чрез изграждането на армирана стена в непосредствена близост зад гардбаластовата стена. Премостването на разстоянието между армираната стена и гардбаластовата стена става с преходна плоча.

При всички устои е предвидено изграждането на ниша между челата на гредите и гардбаластовата стена с ширина от 80 см и височина над 180 см. Основните функции на тези ниши са две. Първо - отместване на конструкцията на дилатационната фуга далече от връхната конструкция и второ - работна площадка, позволяваща инспекция и подмяна на лагерите при бъдеща експлоатация.

Проектът предвижда оформянето на дилатационни фуги от „открит“ тип при устоите и разделителния стълб, както е показано на чертежите.

Хидроизолация, парапети и оградни системи – за виадукт при км 133+600 и при км 135+200 (и за двата виадукта). Върху пътната и преходната плочи е предвидена за изпълнение хидроизолация от свършен тип – не изискваща полагането на предпазен пласт, а върху нея се полагат два пласта плътен асфалтобетон с обща дебелина 10см.

Върху външните тротоарни блокове са предвидени стоманени парапети за пешеходци с минимална височина над тротоара 110см и ограничителна система за превозни средства с клас на задържане Н2 и минимална зона на действие W4, съгласно БДС EN 1317-2:2010, а върху тротоарите в разделителната ивица - ограничителна система за превозни средства с клас на задържане Н2 и минимална зона на действие W4, съгласно БДС EN 1317-2:2010, при максимална ширина на оградата от 35см.

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:

По цялата дължина на участък от км 122+260 до км 139+340, успоредно на трасето се предвижда изграждане на тръбна система от 4 броя HDPE тръби Ø 40 mm с шахти на разстояние от 400 до 600 м една от друга. Размерите на бетонни кабелни шахти са 2.00/1.30 м и дълбочина 1,75 м, с бетонови правоъгълни капаци.

Трасето на тръбната мрежа ще бъде изградено изцяло в обхвата на магистралата, за нуждите на АПИ, във връзка с въвеждане на бъдеща интелигентна транспортна система.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

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

3.4. Ползване на взрив:

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:

За АМ Хемус, участък от км 122+260 до км 139+340 е одобрен ПУП-ПП със заповеди на министъра на МРРБ, както следва:

- Заповед № РД-02-15-68 от 28.03.2019 г. АМ „Хемус“, участъци от км 122+260 до км 135+440,75 и от км 138+321,06 до км 139+340, включително пътен възел „Плевен“;
- Заповед № РД-02-15-92 от 23.04.2019 г. АМ „Хемус“, участък от км 135+440,75 до км 138+321,06, включително пътен възел „Плевен“.

Предвидените дейности напълно попадат в обхвата на одобрения ПУП-ПП за участък от км 122+260 до км 139+340.

За обект АМ „Хемус“, от края на ПВ „Каленик“ до пресичането с път II-35, включително ПВ „Плевен“, от км 122+260 до км 126+780 и от км 127+075 до км 139+340 има издадено Разрешение за строеж № РС-30 от 01.06.2020 г.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия за допълване на издаденото разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на строителството 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:

Съоръженията попадат в землището на с. Славяни (ЕКАТТЕ: 67060), община Ловеч, област Ловеч.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Участъкът не засяга защитени зони.

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Разглежданите съоръжения попадат в участък извън населени места и не засягат обекти, подлежащи на здравна защита.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

За целият участък е сключен договор за извършване на археологически проучвания.

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

АМ Хемус е нов участък от републиканската пътна мрежа. Новото техническо решение за съоръженията, разглежда всяко едно от тях като две отделни, успоредни и независими конструкции.

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 водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

За 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, тропен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

Емисиите в периода на извършване на дейностите по реконструкция на съоръженията няма да се различават от разгледаните в процедурата, завършила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Емисиите в периода на експлоатация на съоръженията няма да се различават от разгледаните в процедурата, завършила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

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

Не се очаква генериране на отпадъци, различни от посочените в процедурата, завършила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

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/водопълтна изгребна яма и др.):

И за двата виадукта отводняването на пътните платна е предвидено да се изпълни с тръбни отводнителни. Местоположението им е при външния ръб на платното, в настилката. Всички отводнителни са свързани в колекторна система, надеждно отведена до терена в местата за третиране на дъждовните води, разгледани в одобрения технически проект.

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, 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 експлоатацията на автомагистралния участък 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 пътни съоръжения не представляват съоръжения 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 виадукти при км 133+600 и при км 135+200 на електронен носител в dwg формат.

С уважение,

ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

