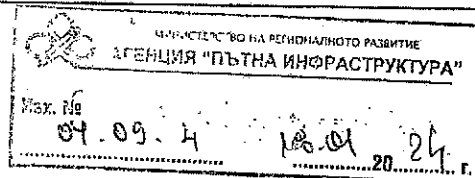




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

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



*Относно: Промяна по време на строителство на армонасинни стени от км 171+804.17 до км 172+220.00 за Обект: Модернизация на участък от път I-1(E-79) „Мездра– Ботевград“
Участък: 2.2 от км 171+600 до км 174+793.06=174+800*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПОПОВ,

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“:

*Промяна по време на строителство на армонасинни стени от км 171+804.17 до км 172+220.00 за обект Модернизация на участък от път I-1(E-79) „Мездра– Ботевград“,
Участък: 2.2 от км 171+600 до км 174+793.06=174+800*

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефон за контакти 02/9173 257; 02/9173 417
лица за контакти:

инж. Ангел Йончовски – началник отдел „ИСИП“ в дирекция УСИП
Д-р Нина Стоилова – началник отдел „ОВОС и ОС“ в дирекция ИПОП

2. Резюме на предложението

Предмет на настоящето инвестиционно намерение са армирани насипи в участъка на мост на р. Малата река при км 172+000.

По основен проект армирани насипи в участъка на мост на р. Малата река при км 172+000 са предвидени, както следва:

За Стена 1' – от км 171+804.17 до км 171+920.00; с дължина 115,83 м; от лявата страна на пътя; предвижда се вертикално лице от панели/зелено лице с наклон 3:1 -директно трасе;

За Стена 1 – от км 171+920.00 до км 171+967.90; с дължина 47,90 м; от дясната страна на пътя; предвижда се вертикално лице от панели -директно трасе;

За Стена 2 – от км 171+967.90; с дължина 19,70 м; предвижда се вертикално лице от панели – при устой 1 на мост при р. Малата река;

За Стена 3 – от км 171+920.00 до км 171+967.90; с дължина 47,90м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 4 – от км 172+030.10 до км 172+045.10; с дължина 15,00м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 5 – от км 172+030.10; с дължина 19,70м; вертикално лице от панели - директно трасе; при устой 2 на мост при р. Малата река;

За Стена 6 – от км 172+030.10 до км 172+045.10; с дължина 15,00м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 7 – от км 172+045.10 до км 172+220.00; с дължина 174,90м; от дясно; предвижда се зелено лице с наклон 3:1 - директно трасе;

В преработката по време на строителството се предвижда изграждането на следните Армонасишни стени:

За Стена 1' – от км 171+804.17 до км 171+920.00; с дължина 115,83м; от лявата страна на пътя; предвижда се каменно лице с наклон 3:1 - директно трасе;

За Стена 1 – от км 171+920.00 до км 171+964.80; с дължина 44,80м; от дясната страна на пътя; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 2 – от км 171+964.80; с дължина 19,70м; предвижда се вертикално лице от панели – при устой 1 на мост при р. Малата река;

За Стена 3 – от км 171+920.00 до км 171+964.80; с дължина 44,80м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 4 – от км 172+030.10 до км 172+059.90; с дължина 29,80м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 5 – от км 172+030.10; с дължина 19,70м; вертикално лице от панели - директно трасе; при устой 2 на мост при р. Малата река;

За Стена 6 – от км 172+030.10 до км 172+120.00; с дължина 89,90м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 7 – от км 172+120.00 до км 172+220.00; с дължина 100,00м; от дясно; предвижда се каменно лице с наклон 3:1 - директно трасе;

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:

Новата разработка е изцяло разположена в границите на одобрения ПУП-Парцеларен план, като не са необходими допълнителни отчуждения в участъка от км 171+804.17 до км 172+220 за изпълнението на армонасишните стени.

С цел оптимизация на проектното решение се променят дължините на стените, както и материалите, от които те се изпълняват, както следва:

Стена 1 – дължината на стената се запазва по основен проект, променят се вида на армиращите геомрежи и пълнежа в лицето на стената – от хумус на лице от камък;

Стена 2 – дължината на стената се запазва по основен проект. Запазва се вида на челното оформяне на стената – бетонови панели, както с цел оптимизация по време на строителството

се променя вида на армирането на насипа зад нея – от армиране с армиращи геомрежи по основен проект на армиране с високоякостни геоленти;

Стени 1 и 3 – с цел прецизиране на отстоянието на напречната стена 2 зад устоя на съоръжението дължините на стените 1 и 3 се променят минимално – от порядъка на 3м. Запазва се вида на челното оформяне на двете стени – бетонови панели, както с цел оптимизация по време на строителството се променя вида на армирането на насипа зад тях – от армиране с армиращи геомрежи по основен проект на армиране с високоякостни геоленти;

Стена 4 – дължината на стената се променя, като се увеличава от 15м на 29.80м. Това е направено с цел превенция на намиращия се в близост стълб на електропровод 20кV. Запазва се вида на челното оформяне на стената – бетонови панели, както с цел оптимизация по време на строителството се променя вида на армирането на насипа зад нея – от армиране с армиращи геомрежи по основен проект на армиране с високоякостни геоленти;

Стена 5 – дължината на стената се запазва по основен проект. Запазва се вида на челното оформяне на стената – бетонови панели, както с цел оптимизация по време на строителството се променя вида на армирането на насипа зад нея – от армиране с армиращи геомрежи по основен проект на армиране с високоякостни геоленти;

Стена 6 – дължината на стената се променя, като се увеличава от 15м на 89.90м. Това е направено с цел бъдеща превенция от намиращата се в непосредствена близост река Малата река. Запазва се вида на челното оформяне на стената – бетонови панели, както с цел оптимизация по време на строителството се променя вида на армирането на насипа зад нея – от армиране с армиращи геомрежи по основен проект на армиране с високоякостни геоленти;

Стена 7 – дължината на стената се променя, което е следствие от удължаването на армонасипна стена 6. Променят се също вида на армиращите геомрежи на стената и пълнежа в лицето на стената – от хумус на лице от камък.

3.1. АРМИРАНИ НАСИПИ С ВЕРТИКАЛНО ЛИЦЕ ОТ ПАНЕЛИ

Конструктивно решение

Разположение на армираните насипи с вертикално лице от панели:

За Стена 1 – от км 171+920.00 до км 171+964.80; с дължина 44,80м; от дясно; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 2 – от км 171+964.80; с дължина 19,70м; предвижда се вертикално лице от панели – при устой 1 на мост на р. Малата река;

За Стена 3 – от км 171+920.00 до км 171+964.80; с дължина 44,80м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 4 – от км 172+030.10 до км 172+059.90; с дължина 29,80м; от ляво; предвижда се вертикално лице от панели - директно трасе;

За Стена 5 – от км 172+030.10; с дължина 19,70м; вертикално лице от панели – при устой 2 на мост на р. Малата река;

За Стена 6 – от км 172+030.10 до км 172+120.00; с дължина 89,90м; от ляво; вертикално лице от панели – директно трасе;

Системата представлява носеща конструкция тип - армиран насип от композитен вид. Базира се на взаимодействието между свойствата на триене на почвения материал и високоякостните армиращи ленти. Якостните усилия се предават на армировката чрез триене. Основният принцип на работа на предложеното проектно решение тип армиращи системи се базира на ъгъла на вътрешно триене между линейно разположената в дълбочина армировка и изпълнения обратен насип.

Решението е съобразено със следните фактори, осигуряващи устойчивостта на конструкцията:

- Изпълнение на минимално възможните изкопни работи;
- Направа на изравнителна бетонова подложка с минимални размери, за правилното хоризонтиране при полагане на началните панели в основата на конструкцията;
- Изпълнение на армиран насип от лицеви бетонови панели и механично свързани с тях армиращи високоякостни геоленти, след задължителното изпълнение на бетонова изравнителна подложка върху подготвена и приета основа (съгласно предоставените технически схеми);
- Получените коефициенти на сигурност удовлетворяват посочените изисквания, с което предложеното конструктивно решение отговаря на условията за устойчивост при допълнителни въздействия и възможно хлъзгане при реални условия на съществуващия терен.
- Възможно влияние от допълнителни натоварвания, следствие строително-монтажните дейности на обекта, включващи преминаване на строителна техника в близост до изгражданата конструкция;
- Поемане на динамични натоварвания при експлоатацията на пътя, както и при сеизмични въздействия;
- Възможност за бърз темп на изграждане и минимално влияние от атмосферни условия;
- Минимално въздействие върху околната среда.

3.2. АРМИРАНИ НАСИПИ С КАМЕННО ЛИЦЕ

Конструктивно решение

Разположение на армираните насипи с каменно лице с наклон 3:1:

За Стена 1' – от км 171+804.17 до км 171+920.00; с дължина 115,83 м; от ляво; предвижда се каменно лице с наклон 3:1 - директно трасе;

За Стена 7 – от км 172+120.00 до км 172+220.00; с дължина 100,00 м; от дясно; предвижда се каменно лице с наклон 3:1 - директно трасе;

За система каменно лице наклона на откоса се постига благодарение на модулни елементи (комплект от армировъчна мрежа и обтегачи) и задържащ насипният материал геотекстил с маса на единица площ – 300 g/m². Лицето се оформя с пълнеж от ръчно редени камъни с размер 100-200мм за лице с дебелина 50см.

Предвижда се армиращите геомрежи да се положат хоризонтално в армираната земна конструкция. Избрана е система на обгръщане на армиращият пласт с армиращата мрежа, познато като wrap around, като дебелината на армиращият пласт е избрана на 0.6м, който се изпълнява на два пласта от по 0.3м. Лицевата част и наклона се оформят с помощта на кофраж от стоманена мрежа заготвена и оформена на място или предварително като модулен елемент. Кофража се предвижда да се изгради от стоманена мрежа фб.

Армираните конструкции са изчислени при минимална носимоспособност на теренната основа от 30 МПа. За да се осигури носимоспособност от 30 МПа на основата за конкретните геоложки условия се предвижда изграждането на уплътнен пласт с дебелина от 60 см, под който се слага разделителен геотекстил с маса на единица площ – 500 g/m².

Устойчивостта е изследвана при схема на постоянни натоварвания DS-P и схема на сеизмични натоварвания DS-E.

В проекта е предвидено необходимото укрепване с високоякостни геомрежи, за да се достигне достатъчна глобална, вътрешна и външна устойчивост на планираните укрепени почвени конструкции.

При проектирането на армирани насипи с вертикално лице от панели и армирани насипи с каменно лице, са взети предвид действията у нас нормативни документи и технически разпореждания за проектиране в т.ч. системата ЕВРОКОД (включително и Националните приложения към тях), серия стандарти БДС EN 1317 и „Технически правила за приложение на ограничителните системи за пътищата по Републиканската пътна мрежа – 2010 г.“ и Техническа спецификация на АПИ от 2014г. Разработката е съобразена с инженерно - геоложките проучвания на трасето, както и с конкретните сеизмични опасности на района.

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 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:

За основния проект има издадено разрешение за строеж № РС-104/20.11.2020г.

Новата разработка, свързана с преработка по време на строителство на армонасипни стени от км 171+804.17 до км 172+220.00, е изцяло разположена в границите на одобрения ПУП-Парцеларен план, като не са необходими допълнителни отчуждения в участъка от км 171+804.17 до км 172+220 за изпълнението на армонасипните стени.

Техническият проект за основния обект Модернизация на Път I-1 / Е-79/ "Мездра-Ботевград" Лот 2 от км 161+367 до км 174+800 - подучастъци от км 161+800 до км 162+360; от км 163+700 до км 165+600; от км 169+100 до км 171+600 и от км 171+600 до км 174+800 (Обход на с. Люти дол) е съгласуван с Министерство на околната среда и водите с Коресп. №: 12-00-986 / 23.09.2020

Предложените изменения, са на основание чл. 154, ал. 2, т. 5 от ЗУТ, а именно „промяна на строителната конструкция и вида на конструктивните елементи и/или натоварванията“ и следва да бъдат извършени в съответствие с чл. 154, ал. 5 и ал. 6 от ЗУТ.

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 Враца и попада в землищата на с. Лютидол (ЕКАТТЕ 44759).

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони от мрежа Натура 2000.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

При реализиране на инвестиционното предложение в обхвата на пътя се очаква създаване на временен дискомфорт 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:

При извършването на всички предвидени строително ремонтни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава.

5.6 Очаквано трансгранично въздействие:

Предвидените дейности в инвестиционното предложение изключват 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 строително-монтажните работи 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. Не се предвижда отнемане на земни маси.

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: 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 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:

Генерираните отпадъци в процеса на строително-монтажните работи ще бъдат в ограничени количества. Отпадъците със строителен характер ще бъдат предавани на специализирани фирми, с разрешение за такъв тип дейности. Организацията по извозване на отпадъците ще се осъществява от лицензирана за такъв тип 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 изгребна яма и др.):

Отводняването на настилката при реализацията на ИП е решено повърхностно за целия участък.

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 строително-монтажните 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, заложените 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.

Разглежданата промяна в проекта 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 на електронен и хартиен носител в dwg

С уважение,

ИНЖ.
ЧЛЕН
НА АГ

Ремонд Вит
ЕС/2016/679

