



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
**АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

15.2.2024 г.

**X** 32-00-27/15.02.2024

РЕГ №

Signed by: Nataliya Petkova Dervenska

**ДО**  
**Г-Н ПАВЕЛ МАРИНОВ**  
**ДИРЕКТОР НА РИОСВ-БУРГАС**  
гр. Бургас 8000, к-с „Лазур“  
ул. „Перушица“ № 67

**Относно: „Изграждане на нов мост на път III-9901 „Царево-Варвара-Ахтопол-Синеморец-Резово“ при км 1+653“**

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН МАРИНОВ,**

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“:

***Изграждане на нов мост на път III-9901 „Царево-Варвара-Ахтопол-Синеморец-Резово“ при км 1+653***

**1. Възложител:**

**Агенция „Пътна инфраструктура“**

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 268; 02/9173 341.

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

инж. Даниел Иваничков – Директор на Дирекция ППИ;

инж. Биляна Симонова-Андонова – Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

**2. Резюме на предложението:**

Инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“ е за обект „Изграждане на ново съоръжение пресичащо воден обект на път III-9901 „Царево-Варвара-Ахтопол-Синеморец-Резово“ при км 1+653“. В резултат на падналите поройни дъждове и създалата се изключително критична обстановка по Южното Черноморие през 2023 г., мостовото съоръжение на път III-9901 при км 1+653 е негодно и неподлежащо на възстановяване, вследствие поддаване на средния стълб и наличието на мрежовидни и единични пукнатини по настилката на съоръжението.

След извършени огледи на място и изготвените доклади се констатира необходимостта от изграждане на ново мостово съоръжение, което е основна пътна артерия и от изключителна важност за населението на гр. Ахтопол, с. Варвара и с. Резово.

**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. Съществуващо положение:**

Основните процеси и действия са свързани с изграждането на ново мостово съоръжение, поради компрометирането на старото съоръжение в следствие на наводненията в гр. Царево. Пътят е собственост на Агенция „Пътна инфраструктура“ и възстановяването на трасето е в прерогативите на агенцията.

Съществуващото мостово съоръжение е двуотворно с отвор  $2*15$  m и премоства река Изгревска при км 1+653. Върхната конструкция е сглобяемо-монолитна, състояща се от сглобяеми греди с 2Т напречно сечение от обикновен бетон с височина 100 cm. Съоръжението е фундирано плоско. Стълбът е стоманобетонен с овално напречно сечение. Устоите са плътни стоманобетонни с успоредни крила. В открития път настилката е с ширина 8,00 m, ограничена с бетонови бордюри 8/16. Изпълнени са двустранно банкети с преобладаваща ширина 1,5 m, отделени от пътната настилка с бетонови бордюри и оформени италиански улей за оттичане на повърхностните води. В надлъжно отношение пътя е във вдлъбната вертикална крива. По съоръжението няма монтирани комуникации на други ведомства.

След наводнението стълбът е подровен, пропада и съоръжението е компрометирано. В следствие на високите води зоната около стълба и след него е подровена до кота -3 до -5 m.

**3.2. Описание на основните процеси и техническо решение:**

**3.2.1. Основни процеси и техническо решение при изграждането на ново мостово съоръжение:**

**3.2.1.1 Демонтаж на съществуващо мостово съоръжение:**

Преди стартирането на строително-монтажните работи (СМР) по изграждането на новото съоръжение се предвижда демонтаж и разрушаване на части от съществуващото.

Предвижда се отстраняване на върхната конструкция и стълба, и частично отстраняване на устоите и крилата към тях, като се запазват съществуващите конуси от каменна зидария. Отстраняването на върхната конструкция ще се осъществи чрез разбиване с багер и последващо извозване на отадъците до депо. Бетоните отломки ще се използват повторно с нов ломен камък за блокаж в зоните с подравяне.

**3.2.1.2. Техническо решение при изграждане на ново мостово съоръжение:**

Предвижда се изграждането на триотворно мостово съоръжение, премостващо река Изгревско дере с габарит 1200 cm, което включва:

- пътно плътно 800 cm;

- два тротоара по 200 cm със светла ширина 125 cm, осигуряваща пропускането на пешеходно движение;

Конструкцията е обособена като температурно-непрекъсната без дилатационни фуги (полуинтегрален мост).

Съоръжението представлява триотворна конструкция с отвори  $13.3+18.2+13.3=44.80$  m. Върхната конструкция е сглобяемо-монолитна с главни греди ГТ 75+ с височина 75 cm и широк горен пояс 160 cm, напрегнати на стенд, по седем броя във всеки отвор. Гредите са различни типове – тип 1 с дължина 14 m в крайни отвори и тип 2 с дължина 18 m в среден отвор.

Конструкцията е система проста греда с температурно-непрекъсната плътна плоча, осигуряваща водоплътност по цялата дължина на надлеза и комфорт на движение.

Широкият горен пояс на гредите облекчава кофрирането на пътната плоча, а напречния наклон е решен с монтаж на гредите на различни коти с наклонен горен фланш. Пътната плоча е монолитна с дебелина 18 cm преминаваща над опорите като температурно-непрекъсната плоча с дебелина 16 cm и дължина 150 cm. Корнизът се оформя с корнизни панели.

Главната греда тип 1 е с дължина 14 m, напрегната на стенд с 14 броя въжета, а главна греда тип 2 е с дължина 18 m, и се монтира в средния отвор с дължина 1820 cm.

Гредите са от бетон C40/50, клас по околна среда XC3, XD1 и XS1. Напрегателната стомана е тип Y1860-S7-15.

Гредите лагеруват на еластомерни лагери 200/300/63 mm тип В/В. Не се предвиждат компенсаторни плочи, като лагерите са залепени към гредите и към квадратите.

Устоите са фундирани на 5 броя изливни пилоти Ø 880 mm с дължина 27 m обединени от ростверг (ригел) с размери 500÷200/1180 cm.

Стълбове № 1 и 2 са фундирани на по шест броя изливни пилоти с Ø 880 mm с дължина 22.5 m. Колоните се обединяват с монолитно изпълнен ростверк с правоъгълна форма с размери в план 450/900 cm и височина 120 cm. Отводняването на връхната конструкция ще се осъществи с чугунени отводнителни и колекторна система за отвеждане на водата.

#### **3.2.1.3. Техническо решение при облицовка на откоси в крайните отвори:**

Облицовката на откоса при устоите включва профилиране на откоса и изпълнение на подложен бетон в зоната на съществуващите устои, монтаж на армировъчна мрежа от N 12 15/15 cm и полагане на торкрет бетон с дебелина 55 mm светло бетоново покритие на армировъчната мрежа. Армировката и торкрет бетона се полагат както на откоса така и върху конусите от каменна зидария.

#### **3.2.1.4. Техническо решение при изпълнение на праг и облицовка на дъното:**

Прагът се изпълнява на ламели с дължина 10 m. Фундирането е на изливни пилоти Ø 880 mm. Пилотите се обединяват с монолитен ростверк с напречно сечение 150/100 cm и на ламели с дължина 10 m.

След изпълнението на прага ще се изпълни профилиране на дъното и запълване на изровените зони с едър ломен камък.

#### **3.2.1.5. Техническо решение при изграждането на пътната настилка на мостовото съоръжение и тротоарите:**

Пътната връзка в зоната на мостовото съоръжение ситуационно е в права, а в нивелетно във вдлъбнатата вертикална крива с радиус 3500 m.

Участъците в реконструкция на пътната настилка са в зоната между преходната плоча и близките италиански улеи (с дължина около 3 m), като за тях е предвидено полагане на 50 cm плътен асфалто бетон тип А върху съществуваща, здрава пътна основа от трошен камък. За оставащата дължина от участъка от км 1+538 до км 1+621,15 и от км 1+684,35 до км 1+758 е предвидена рехабилитация на настилка и полагането на геомрежа за осъществяване на връзка между съществуващата и новата настилка.

Настилката върху съоръжението ще се осъществи чрез директно полагане върху хидроизолацията. Предвижда се обмазване с хидроизолационен битум на всички стоманобетонни елементи, които подлежат на засипване.

При изграждането на тротоарите се предвижда полагането на 6 броя PVC тръби, с Ø110 cm във всеки тротоар, за бъдещи комуникации.

В крайщата на температурно-непрекъснатата пътна плоча и в тротоарните блокове се предвиждат скрити фуги 3/3 cm.

Пътното платно се обезопасява с ограничителна система 3N H2W4 монтирана на 50 cm от бордюра , а тротоарите са обезопасени със стоманен парапет с височина 110 cm.

В ситуационно отношение трасето е прав участък с обща дължина 220 m и ширина на настилката 8.00 m, ограничена с бетонни бордюри, проектирано в прав участък за проектна скорост 80 км/ч. Проектните габарити на пътя са проектирани най-близко до съществуващите.

Нивелета на пътния участък е разработен със следните параметри:

- R вдлъбната вертикална крива – 3500 m;
- Входящ надлъжен наклон – 2.80 %;
- Изходящ надлъжен наклон – 1.55%.

### **3.3. Последователност на изпълнение на строително-монтажните работи:**

#### **3.3.1. Демонтаж на съществуващото мостово съоръжение:**

- събаряне на връхната конструкция;
- демонтаж на парапети и ограничителни системи;
- отстраняване на настилката и раздробените отломки от връхната конструкция;
- разрушаване и отстраняване на стълба до кота горен ръб проектно дъно.

#### **3.3.2. Изграждане на ново мостово съоръжение:**

- изпълнение на работни площадки за изграждане на пилоти при стълбовете;
- трасиране и отлагане на пилотите при стълбове и устой;
- изпълнение на пилоти при всеки стълб и устой;
- изпълнение на ограда и ростверг при стълб 1 и 2;
- изпълнение на ригели при устоите, включително разбиване на главите на пилотите;
- изпълнение на колони при стълбовете;
- изпълнение на ригели при стълбовете;
- изпълнение на работна площадка за монтаж на главни греди за всеки отвор;
- монтаж и укрепване на главни греди във всеки отвор;
- изпълнение на пътна плоча;
- монтаж на корнизни панелки и изпълнение на тротоарни блокове;
- монтаж на парапети, ограничителна система и други довършителни работи.

### **4. Сеизмично осигуряване на конструкциите и подвижен товар:**

Съоръжението е осигурено за подвижен товар според Еврокод 2.

За поемане на сеизмичните усилия в напречна посока при всички стълбове и при устоите са предвидени буфери между средните две главни греди, за надлъжно сеизмично въздействие при стълбовете са предвидени антисейзмични устройства - метален профил HEA 160, горещо поцинкован.

Конструкцията на съоръжението е проектирана с необходимата степен на надеждност.

**5. 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:**

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.

**6. 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/:**

**6.1. Местоположение на инвестиционното предложение:**

Инвестиционното предложение предвижда изграждането на ново мостово съоръжение на път III-9901 „Царево-Варвара-Ахтопол-Синеморец-Резово“ в участък от км 1+538 до км 1+758 и попада в землището на гр. Царево с ЕКАТТЕ 48619.

**6.2. 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.

**6.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:**

В непосредствена близост няма обекти подлежащи на здравна защита.

**6.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:**

В обхвата на инвестиционното предложение не попадат територии, които са обект на защита на културното наследство.

**6.5 Очаквано трансгранично въздействие:**

Локалният характер на инвестиционното намерение изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

**7. 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, а именно:

- Инертни материали – трошен камък;
- Бетон и бетонови елементи;
- Материали за нанасяна на трайна маркировка по пътното платно;
- Тръби и елементи от PVC;
- Пътни знаци.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват пясък, трошен камък, чакъл и вода за приготвяне на бетонови смеси.

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

**8.1. Емисии в периода на строително-монтажните работи:**

Изпълнението на предвидените СМР ще се генерира прах с различен фракционен състав (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>).

Използването на пътно-строителна техника е свързано с отделянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; прах с различен фракционен състав (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>).

### **8.2. Емисии в периода на експлоатация:**

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както като не се очаква промяна на качествения състав на атмосферния въздух.

### **8.3. 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 съоръжения 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.

Не се предвижда заустване на воден оток, с което се ограничава възможността от замърсяване.

### **9. Отпадъци, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране:**

Отпадъци се очаква да се генерират в процеса на разрушаване на съществуващото съоръжение. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните видове отпадъци:

- При извършване на строително-монтажните 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 03 02 - Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 02; 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 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 на отпадъците по време на строителството ще се осъществява от изпълнителя на обекта. Дейностите по събиране и извозване на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с отпадъци по Закона за управление на отпадъците.

### **10. 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.):**

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

**11. 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 единствено 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 ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Разглеждания пътен участък 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:** Ситуация във формат .dwg - изпратена по електронен обмен.

С уважение,

14.2.2024 г.

Х

---

ИНЖ. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ  
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА АГЕНЦИЯ ...  
Signed by: YORDAN KLIMENTOV VALCHEV