



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

15.10.2024 г.

X 24-00-2480/15.10.2024

Per. №

Signed by: Nataliya Petkova Dervenska

ДО
ИРЕНА ПЕТКОВА
ДИРЕКТОР НА РИОСВ СОФИЯ
бул. „Цар Борис III“ № 136, ет. 10
1618 София

УВЕДОМЛЕНИЕ
за инвестиционно предложение

от Агенция „Пътна инфраструктура“, ЕИК 000695089
представявана от Стоян Драгомиров Николов – Член на Управителния съвет на
Агенция „Пътна инфраструктура“

Пощенски адрес: гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

Телефон, факс и ел. поща (e-mail): тел.: 02/91 73 246; факс: 02/ 986 69 58; ел. поща:
press@api.bg, info@api.bg

Лице за контакт: Александър Пенков, главен експерт в дирекция „Поддържане на пътната
инфраструктура“

Телефон за контакт: 0876541239; ел. поща: a.penkov@api.bg

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПЕТКОВА,

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:

Трайно укрепване на проявени деформации на пътното платно на републикански път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ при км 18+700, дясно

Трайно укрепване на проявени деформации на пътното платно на републикански път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ при км 22+900, ляво

Трайно укрепване на проявени деформации на пътното платно на републикански път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ при км 23+250, ляво

Трайно укрепване на проявени деформации на пътното платно на републикански път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ при км 23+370, ляво

Трайно укрепване на проявени деформации на пътното платно на републикански път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ при км 23+500, ляво

Трайно укрепване на проявени деформации на пътното платно на републикански път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ при км 24+250, ляво

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефони за контакти: 02/9173 289; 02/9173 485

лица за контакти: инж. Татяна Чичоварова – началник отдел АСЦ;

Александър Пенков – главен експерт в отдел АСЦ.

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Предмет на настоящето инвестиционно предложение е технически проекти за: „Изпълнение на трайни, възстановителни и укрепителни дейности на републикански път Трайно укрепване на проявени деформации на пътното платно на републикански път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ при км 18+700, дясно; при км 22+900, ляво; при км 23+250, ляво; при км 23+370, ляво; при км 23+500, ляво и при км 24+250, ляво.

Път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ е част от републиканската пътна мрежа. Разглежданите участъци от пътя са на територията на Областно пътно управление София и е необходимо да се извърши възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособност на настилката с оглед осигуряване на условия за безопасност на движението и добро отводняване на пътя.

Към настоящия момент пътя е отворен за движение на моторни превозни средства. Налице е висока степен на увреждане на пътните участъци. Преминаването през засегнатите участъци застрашава живота и здравето на хората. Създава се реална опасност от предизвикване на пътни ициденти с преминването на моторни превозни средства и прекъсване на пътната артерия. Необходими са спешни мерки за отстраняване на констатираните дефекти и възстановяване нормалното експлоатационно състояние на пътя.

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

3.1.1. Проектно решение

Основни изисквания към проектното решение

- **терен** – планински
- **клас на пътя** – II

Терен

Теренът, през който преминава път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“ е планински.

1. Укрепването на деформирания участък **при км 18+700** дясно, се осъществява посредством изграждане на пилотно-анкерна укрепителна конструкция, състояща се от четири стоманобетонени ламели с дължини по 5,00 м /общо 20м/, ширина 0,60 м и един ред пилоти Ø 600 през 1 м. Армировката на пилотите се закотвя в ламелите, които се разделят с фуги през 5 м и се обмазват с битумна емулсия. Допълнително, ламелите се анкерират към

ската с анкери R51-800 с дължина 10 м през 50 см. Глава на всички анкери 150 мм. Изпълнението на укрепителните мероприятия и организацията на движение се реализира в следната последователност: Затваря се дясната лента за движение в обсега на разработката и се оформя работна площадка с рампа за достъп на строителната механизация до компрометирания участък от км 18+666,80 до км 18+681,80. Рампата е с приблизителен наклон 10%, като последните 5,0 м /до участъка с пропадането/ са хоризонтални. Изкопава се съществуващата настилка и насипното тяло от засегнатия участък, което е силно преовлажнено и силно се деформира, до кота долен ръб ламели. Изпълняват се пилотите, съгласно конструктивния проект. Изпълнява се стоманобетонната конструкция на ламелите и анкерите, съгласно конструктивния проект. Изпълняват се пластовете от пътната конструкция на дясната лента за движение. През това време движението се осъществява в лявата лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. След полагане на настилка на дясната лента, се затваря лявата лента за движение и от км 18+640,00 до км 18+760,00 се предвижда фрезование на пласт с дебелина (0 ÷ 8) см и полагане на неплътен асфалтобетон – 4 см и плътен асфалтобетон тип “А” с полимермодифициран битум – 4 см. Съществуващата подпорна стена на ниво в ляво се надзижда с нов бетонов тротоарен блок от км 18+708 до км 18+754. През това време движението се осъществява в дясната лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. Почиства се съществуващия необлицован окоп, съгласно подробните напречни профили. Предвижда се подмяна на съществуващата еластична ограда от дясната страна на пътя с нова такава, според типовите напречни профили. Ограда се монтира и на стоманобетонната конструкция на ламелите при пилотно – анкерната система и на бетоновия тротоарен блок. От км 18+666,80 до км 18+701,80 се полага геомрежа в оста на пътя, където е работната фуга. Геомрежата се полага на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Геомрежата се полага и напречно на оста на пътя, в началото и в края на работната площадка при км 18+666,80 и км 18+701,80 на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Избрана е геомрежа, състояща се от стъклофибърни нишки, покрити с еластомерни полимери. Полимерната обвивка придава еластичност на мрежата и я предпазват от механични и други въздействия. Тази геомрежа е подходяща за връзка между съществуваща настилка, която се фрезова, и новоположени асфалтови пластове, понеже прилепва много добре върху фрезовани повърхности. Геомрежата трябва да бъде с минимална якост на опън и в двете направления /в надлъжна и в напречна посока/ 100kN/m. Относителното удължението при максимално натоварване в надлъжна и напречна посока за този вид геомрежи трябва да е поне 3%.

2. Укрепването на деформирания участък **при км 22+900 ляво**, се осъществява посредством изграждане на пилотно–анкерна укрепителна конструкция, състояща се от седем стоманобетонни ламели с дължини по 5,00 м /общо 35 м/, ширина 0,60 м и един ред пилоти Ø 600 през 1м. Армировката на пилотите се закотвя в ламелите, които се разделят с фуги през 5 м и се обмазват с битумна емулсия. Допълнително, ламелите се анкерират към ската с анкери R51-800 с дължина 10 м през 50 см. Глава на всички анкери 150 мм. През ламела 5 преминава нов напречен отводнител, което налага разместване на два от пилотите, за да мине отводнителя между тях. Изпълнението на укрепителните мероприятия и организацията на движение се реализира в следната последователност: Затваря се лявата лента за движение в обсега на разработката и се оформя работна площадка с рампи за достъп на строителната механизация до компрометирания участък от км 22+868,20 до км 22+883,20 и от км 22+918,50 до км 22+933,50. Рампите са с приблизителен наклон 10%, като последните 5,0 м /до участъка с пропадането/ са хоризонтални. Изкопава се съществуващата настилка и

насипното тяло от засегнатия участък, което е силно преовлажнено и силно се деформира, до кота долен ръб ламели. Изпълняват се пилотите, съгласно конструктивния проект. Изгражда се новия напречен отводнител Ø 50 при км 22+906,33, като в мястото на преминаването му през пилотната система е предвидено светлото разстояние между двата съседни пилота от ламела 5 да е 80 см, а не стандартното 40 см. Изпълнява се стоманобетонната конструкция на ламелите и анкерите. Изпълняват се пластовете от пътната конструкция на лявата лента за движение. През това време движението се осъществява в дясната лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтния участък. След полагане на настилка на лявата лента, се затваря дясната лента за движение и от км 22+840,00 до км 22+960,00 се предвижда фрезозане на пласт с дебелина (0 ÷ 8) см и полагане на неплътен асфалтобетон – 4 см и плътен асфалтобетон тип “А” с полимермодифициран битум – 4 см. През това време движението се осъществява в лявата лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтния участък. Изпълняват се банкетите, съгласно типовите напречни профили. Почиства се съществуващия необлицован окоп, съгласно подробните напречни профили. Предвижда се подмяна на съществуващата еластична ограда от лявата страна на пътя с нова такава, според типовите напречни профили. Ограда се монтира и на стоманобетонната конструкция на ламелите при пилотно – анкерната система. От км 22+868,20 до км 22+933,50 се полага геомрежа в оста на пътя, където е работната фуга. Геомрежата се полага на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Геомрежа се полага и напречно на оста на пътя, в началото и в края на работната площадка при км 22+868,20 и км 22+933,50 на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Избрана е геомрежа, състояща се от стъклофибърни нишки, покрити с еластомерни полимери. Полимерната обвивка придава еластичност на мрежата и я предпазват от механични и други въздействия. Тази геомрежа е подходяща за връзка между съществуваща настилка, която се фрезоза, и новоположени асфалтови пластовете, понеже прилепва много добре върху фрезозани повърхности. Геомрежата трябва да бъде с минимална якост на опън и в двете направления /в надлъжна и в напречна посока/ 100kN/m. Относителното удължение при максимално натоварване в надлъжна и напречна посока за този вид геомрежи трябва да е поне 3%.

3. Укрепването на деформирания участък **при км 23+250 ляво**, се осъществява посредством изграждане на пилотно–анкерна укрепителна конструкция, състояща се от пет стоманобетонни ламели с дължини по 5,00м /общо 25м/, ширина 0,60 м и един ред пилоти Ø 600 през 1 м. Армировката на пилотите се закотвя в ламелите, които се разделят с фуги през 5 м и се обмазват с битумна емулсия. Допълнително, ламелите се анкерират към ската с анкери R51-800 с дължина 13 м през 50 см. Глава на всички анкери 150 мм. Изпълнението на укрепителните мероприятия и организацията на движение се реализира в следната последователност: Затваря се лявата лента за движение в обсега на разработката и се оформя работна площадка с рампи за достъп на строителната механизация до компрометирания участък от км 23+222,00 до км 23+237,00 и от км 23+267,00 до км 23+282,00. Рампите са с приблизителен наклон 10%, като последните 5,0м /до участъка с пропадането/ са хоризонтални. Изкопава се съществуващата настилка и насипното тяло от засегнатия участък, което е силно преовлажнено и силно се деформира, до кота долен ръб ламели. Изпълняват се пилотите, съгласно конструктивния проект. Изпълнява се стоманобетонната конструкция на ламелите и анкерите, съгласно конструктивния проект. Изпълняват се пластовете от пътната конструкция на лявата лента за движение. През това време движението се осъществява в дясната лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтния участък. След полагане на настилка

на лявата лента, се затваря дясната лента за движение и от км 23+185,00 до км 23+315,00 се предвижда фрезование на пласт с дебелина (0 ÷ 8)см и полагане на неплътен асфалтобетон – 4 см плътен асфалтобетон тип “А“ с полимермодифициран битум – 4 см. През това време движението се осъществява в лявата лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. Изпълняват се банкетите, съгласно типовите напречни профили. Почиства се съществуващия необлицован окоп, съгласно подробните напречни профили. Предвижда се подмяна на съществуващата еластична ограда от лявата страна на пътя с нова такава, според типовите напречни профили. Ограда се монтира и на стоманобетоновата конструкция на ламелите при пилотно – анкерната система. От км 23+222,00 до км 23+282,00 се полага геомрежа в оста на пътя, където е работната фуга. Геомрежата се полага на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Геомрежа се полага и напречно на оста на пътя, в началото и в края на работната площадка при км 23+222,00 и км 23+282,00 на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Избрана е геомрежа, състояща се от стъклофибърни нишки, покрити с еластомерни полимери. Полимерната обвивка придава еластичност на мрежата и я предпазват от механични и други въздействия. Тази геомрежа е подходяща за връзка между съществуваща настилка, която се фрезова, и новоположени асфалтови пластове, понеже прилепва много добре върху фрезовани повърхности. Геомрежата трябва да бъде с минимална якост на опън и в двете направления /в надлъжна и в напречна посока/ 100kN/m. Относителното удължение при максимално натоварване в надлъжна и напречна посока за този вид геомрежи трябва да е поне 3%.

4. Укрепването на деформирания участък **при км 23+370 ляво**, се осъществява посредством изграждане на пилотно–анкерна укрепителна конструкция, състояща се от пет стоманобетонни ламели с дължини по 5,00 м /общо 25 м/, ширина 0,60 м и един ред пилоти Ø 600 през 1 м. Армировката на пилотите се закотвя в ламелите, които се разделят с фуги през 5 м и се обмазват с битумна емулсия. Допълнително, ламелите се анкерират към ската с анкери R51-800 с дължина 10 м през 50 см. Глава на всички анкери 150 мм. Изпълнението на укрепителните мероприятия и организацията на движение се реализира в следната последователност: Затваря се лявата лента за движение в обсега на разработката и се оформя работна площадка с рампи за достъп на строителната механизация до компрометирания участък от км 23+362,00 до км 23+377,00 и от км 23+404,00 до км 23+419,00. Рампите са с приблизителен наклон 10%, като последните 5,0 м /до участъка с пропадането/ са хоризонтални. Изкопава се съществуващата настилка и насипното тяло от засегнатия участък, което е силно преовлажнено и силно се деформира, до кота долен ръб ламели. Изпълняват се пилотите, съгласно конструктивния проект. Изпълнява се стоманобетоновата конструкция на ламелите и анкерите. Изпълняват се пластове от пътната конструкция на лявата лента за движение. През това време движението се осъществява в дясната лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. След полагане на настилката на лявата лента, се затваря дясната лента за движение и от км 23+315,00 до км 23+430,00 се предвижда фрезование на пласт с дебелина (0 ÷ 8)см и полагане на неплътен асфалтобетон – 4 см и плътен асфалтобетон тип “А“ с полимермодифициран битум – 4 см. През това време движението се осъществява в лявата лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. Изпълняват се банкетите, съгласно типовите напречни профили. Почиства се съществуващия необлицован окоп, съгласно подробните напречни профили. Предвижда се подмяна на съществуващата еластична ограда от лявата страна на пътя с нова такава, според типовите напречни профили. Ограда се монтира и на стоманобетоновата конструкция на ламелите при пилотно –

анкерната система. От км 23+362,00 до км 23+419,00 се полага геомрежа в оста на пътя, където е работната фуга. Геомрежата се полага на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Геомрежа се полага и напречно на оста на пътя, в началото и в края на работната площадка при км 23+362,00 и км 23+419,00 на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Избрана е геомрежа, състояща се от стъклофибърни нишки, покрити с еластомерни полимери. Полимерната обвивка придава еластичност на мрежата и я предпазват от механични и други въздействия. Тази геомрежа е подходяща за връзка между съществуваща настилка, която се фрезова, и новоположени асфалтови пластове, понеже прилепва много добре върху фрезовани повърхности. Геомрежата трябва да бъде с минимална якост на опън и в двете направления /в надлъжна и в напречна посока 100kN/m. Относителното удължението при максимално натоварване в надлъжна и напречна посока за този вид геомрежи трябва да е поне 3%.

5. Укрепването на деформирания участък **при км 23+500 ляво**, се осъществява посредством изграждане на пилотно–анкерна укрепителна конструкция, състояща се от четири стоманобетонни ламели с дължини по 5,00 м, една ламела 3,00 м и една ламела 2,00 м /общо 25 м/, ширина 0,60 м и един ред пилоти Ø 600 през 1 м. Армировката на пилотите се закотвя в ламелите, които се разделят с fugи през 5 м и се обмазват с битумна емулсия. Допълнително, ламелите се анкерират към ската с анкери R51-800 през 50 см с дължина 15 м за Ламели 1,2,3,5 и 6. През Ламела 4 преминава водосток, което налага да се изпълни с двойни пилоти от двете страни на водостока и анкери R51-800 с дължина 16 м през 50 см. Глава на всички анкери 150 мм. Изпълнението на укрепителните мероприятия и организацията на движение се реализира в следната последователност: Затваря се лявата лента за движение в обсега на разработката и се оформя работна площадка с рампи за достъп на строителната механизация до компрометирания участък от км 23+456,00 до км 23+471,00 и от км 23+499,00 до км 23+514,00. Рампите са с приблизителен наклон 10%, като последните 5,0 м /до участъка с пропадането/ са хоризонтални. Изкопава се съществуващата настилка и насипното тяло от засегнатия участък, което е силно преовлажнено и силно се деформира, до кота долен ръб ламели. Изпълняват се пилотите, съгласно конструктивния проект. Изпълнява се стоманобетонната конструкция на ламелите и анкерите, съгласно конструктивния проект. Изпълняват се пластове от пътната конструкция на лявата лента за движение. През това време движението се осъществява в дясната лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. След полагане на настилка на лявата лента, се затваря дясната лента за движение и от км 23+430,00 до км 23+530,00 се предвижда фрезование на пласт с дебелина (0 ÷ 8) см и полагане на непътен асфалтобетон – 4 см и пътен асфалтобетон тип “А“ с полимермодифициран битум – 4 см. През това време движението се осъществява в лявата лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. Изпълняват се банкетите, съгласно типовите напречни профили. Почиства се съществуващия необлицован окоп, съгласно подробните напречни профили. Предвижда се подмяна на съществуващата еластична ограда от лявата страна на пътя с нова такава, според типовите напречни профили. Ограда се монтира и на стоманобетонната конструкция на ламелите при пилотно – анкерната система. От км 23+456,00 до км 23+514,00 се полага геомрежа в оста на пътя, където е работната фуга. Геомрежата се полага на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Геомрежа се полага и напречно на оста на пътя, в началото и в края на работната площадка при км 23+456,00 и км 23+514,00 на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Избрана е геомрежа, състояща се от стъклофибърни нишки, покрити с еластомерни полимери. Полимерната обвивка придава еластичност на мрежата и я

предпазват от механични и други въздействия. Тази геомрежа е подходяща за връзка между съществуваща настилка, която се фрезова, и новоположени асфалтови пластове, понеже прилепва много добре върху фрезовани повърхности. Геомрежата трябва да бъде с минимална якост на опън и в двете направления /в надлъжна и в напречна посока/ 100kN/m. Относителното удължение при максимално натоварване в надлъжна и напречна посока за този вид геомрежи трябва да е поне 3%.

6. Укрепването на деформирания участък **при км 24+250 ляво**, се осъществява посредством изграждане на пилотно–анкерна укрепителна конструкция, състояща се от шест стоманобетонни ламели с дължини по 5,00 м /общо 30 м/, ширина 0,60 м и един ред пилоти Ø 600 през 1 м. Армировката на пилотите се закотвя в ламелите, които се разделят с фуги през 5 м и се обмазват с битумна емулсия. Допълнително, ламелите се анкерират към ската с анкери R51-800 с дължина 10 м през 50 см. Глава на всички анкери 150 мм. Изпълнението на укрепителните мероприятия и организацията на движение се реализира в следната последователност: Затваря се лявата лента за движение в обсега на разработката и се оформя работна площадка с рампа за достъп на строителната механизация до компрометирания участък от км 24+270,00 до км 24+285,00. Рампата е с приблизителен наклон 10%, като последните 5,0 м /до участъка с пропадането/ са хоризонтални. Изкопава се съществуващата настилка и насипното тяло от засегнатия участък, което е силно преовлажнено и силно се деформира, до кота долен ръб ламели. Изпълняват се пилотите, съгласно конструктивния проект. Изпълнява се стоманобетонната конструкция на ламелите и анкерите, съгласно конструктивния проект. Изпълнява се укрепване на банкета преди пилотно – анкерната конструкция от км 24+214,00 до км 24+238,00 ляво с габиони 2.00/1.00/0.80 в 1 ред, с цел ограничаване на деформационните процеси върху пътя от предпоставка за лесен достъп на повърхностни води към него. Скелетът на габиона се изпълнява от стоманени пръти с диаметър не по–малък от Ø 14 мм и поцинкована мрежа. Габионите се напълват с подходящ по вид и едрина каменен материал, нетрошлив и устойчив на замръзване. Размера на видимите камъни трябва да бъде по–голям от растера на мрежата, като при запълването му да не се допуска получаването на големи кухини и използването на кръгли камъни. Габионите стъпват на пласт от трошен камък, който е част от пътната конструкция на пътя. В случай че не стъпват на такъв пласт е предвидено допълнително количество от трошен камък. С цел предотвратяване изнасянето на дребни частици от тялото на насипа към габионната конструкция от фракции с по–големи размери – с функция разделяне (S) – се предвижда габионите да се обвият отвсякъде, без лицето, с иглонабит нетъкан геотекстил от полипропиленови влакна. Основните изисквания на които трябва да отговаря избрания геотекстил с функция разделяне (S) са устойчивостта на статично пробиване да бъде min 2500 N (или $F_p \geq 2,5 \text{ kN}$) и малък размер на порите $O_{90} \leq 75\mu\text{m}$. Основата под геотекстила се подравнява и уплътнява, като се следи да няма изпъкнали камъни. Геотекстила се развива хоризонтално и се полага без вълни и гънки върху основата. Отделните платна геотекстил се припокриват, като в напречно направление припокриването трябва да бъде 200 до 250 мм, а в надлъжно направление – 300 до 350 мм. Обвиване на габионите отвсякъде с геотекстил, без лицето и направа на обратен насип. Изпълняват се пластове от пътната конструкция на лявата лента за движение. През това време движението се осъществява в дясната лента на ширина 2,75 м със смяна на посоките на движение, което се регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. След полагане на настилка на лявата лента, се затваря дясната лента за движение и от км 24+210,00 до км 24+290,00 се предвижда фрезование на пласт с дебелина (0 ÷ 8) см и полагане на неплътен асфалтобетон – 4 см и лътен асфалтобетон тип “А” с полимермодифициран битум – 4 см. През това време движението се осъществява в лявата лента на ширина 2,75м със смяна на посоките на движение, което се

регулира със светофарна уредба в началото и края на ремонтирания участък. Изпълняват се банкетите, съгласно типовите напречни профили. Почиства се съществуващия необлицован окоп, съгласно подробните напречни профили. Предвижда се подмяна на съществуващата еластична ограда от лявата страна на пътя с нова такава, според типовите напречни профили. Ограда се монтира и на стоманобетоновата конструкция на ламелите при пилотно – анкерната система. От км 24+238,00 до км 24+285,00 се полага геомрежа в оста на пътя, където е работната фуга. Геомрежата се полага на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Геомрежа се полага и напречно на оста на пътя, в началото и в края на работната площадка при км 24+238,00 и км 24+285,00 на широчина най-малко 500 мм от двете страни на работната фуга. Избрана е геомрежа, състояща се от стъклофибърни нишки, покрити с еластомерни полимери. Полимерната обвивка придава еластичност на мрежата и я предпазват от механични и други въздействия. Тази геомрежа е подходяща за връзка между съществуваща настилка, която се фрезова, и новоположени асфалтови пластове, понеже прилепва много добре върху фрезовани повърхности. Геомрежата трябва да бъде с минимална якост на опън и в двете направления /в надлъжна и в напречна посока/ 100kN/m. Относителното удължението при максимално натоварване в надлъжна и напречна посока за този вид геомрежи трябва да е поне 3%.

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:

В участъка няма пресичания с надземни и подземни комуникации.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

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

След утвърждаване на техническия проект за инвестиционното предложение и приключване на всички съгласувателни процедури, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж. Компетентен орган за издаване на разрешението е Министерство на регионалното развитие и благоустройството.

Предвид на това, че строително-монтажните работи ще се извършват в сервитута на съществуващия път, без да се засягат нови поземлени имоти, няма нужда от изработване и съгласуване на подробен устройствен план - парцеларен план за обекта.

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 предложение попада в землището на с. Радуил ЕКАТТЕ: 61604, общ. Самоков, обл. София.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не попада в границите на защитени територии и защитени зони от мрежата Натура 2000.

Инвестиционното предложение ще се извърши изцяло в сервитута на съществуващия път.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Участъците не попадат в регулацията на населени места и обекти, подлежащи на здравна защита. Проекта има за цел опазване на здравето и безопасността на пътуващите.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Дейностите няма да засегнат обекти на културното наследство.

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

Предмет на инвестиционното предложение е възстановяване на участъци път II-82 „Костенец – Радуил – Боровец – Самоков“, като с реализацията му няма да настъпят промени в съществуващата пътна инфраструктура. За извършване на транспортните дейности, свързани със строително-монтажните работи, ще бъде използвана съществуващата републиканска пътна мрежа и няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.

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 инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали – асфалтобетон, бетонови разтвори и елементи др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват пясък, трошен камък и др. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

Не се очаква промяна в състава и количествата на емисиите от моторните превозни средства.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатацията на обекта, атмосферният 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.

7.3. 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 възстановителните и укрепителни дейности 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 повърхностен воден отток, с което се ограничава възможността от замърсяване.

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 строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 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.

- 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 ще се осъществява от лицензирана фирма.

За инвестиционното предложение е изготвен План за управление на строителните отпадъци.

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.):

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.б 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.

При изграждането на кофража на опорната стоманобетонена плоча са предвидени PVC тръби (Ø100), които съответно фиксират положението на барбакани. Както и почистване на съществуващата отводнителна канавка, успоредно на пътя от страната на ската.

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 експлоатация на участъка 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 участъци 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:

1. Ситуации в DWG формат.
2. Трасировъчен план и координатен регистър.

С уважение,

15.10.2024 г.

X

инж. Стоян Николов
Член на Управителния съвет на АПИ
Signed by: STOYAN DRAGOMIROV NIKOLOV