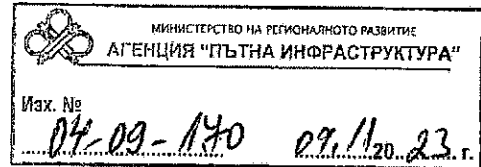


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО  
Г-Н ЮЛИЯН ПОПОВ  
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ  
БУЛ. „КН. МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22  
1000, ГР. СОФИЯ



**Относно:** Изработване на технически проект за основен ремонт на мост над р. Дунав (Дунав мост) между Русе и Гюргево на път I-2 Русе-Разград от км 0+000 до км 1+057

**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, Ви уведомяваме за:

**Извършване на за основен ремонт на мост над р. Дунав (Дунав мост) между Русе и Гюргево на път I-2 Русе-Разград от км 0+000 до км 1+057**

**1. Възложител:**

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефони за контакти: 02/9173 258; 02/9173 334

лица за контакти:

д-р Нина Стойлова – Началник на отдел „ОВОС и ОС“ в дирекция „ИПОП“

Десислава Славова – главен експерт в отдел „ОВОС и ОС“

**2. Резюме на инвестиционното предложение:**

Основание за изработване на техническия проект за извършване на ремонтно-възстановителни работи на съоръжение над р. Дунав /Дунав мост/, Републикански път I-2 Русе – Разград от км 0+000.00 до км 1+057.69, е лошото технико-експлоатационно състояние на съоръжението.

Мостът над р. Дунав между гр. Русе (Р. България) и гр. Гюргево (Р. Румъния) е изграден по съветски проект и е въведен в експлоатация през 1954 г. Съоръжението представлява стоманена конструкция тип “ферма” на две нива – за автомобилно движение (горно ниво) и железопътна линия (долно ниво). Пътното платно е с две ленти за движение с габарит 7,00 м и тротоари с варираща широчина. Съоръжението е с висока интензивност на автомобилно движение, голяма част от която представлява тежкотоварни автомобили. В годините назад са изпълнявани мероприятия по поддържане на пътното платно по линия на текущия ремонт.

През 2011 г. е извършен основен ремонт на платното за движение, който се изразява в подмяна на асфалтовите пластове, изравнителен бетон, хидроизолация на дилатационните фуги в естакадната част и др.

Целта на технически проект за изпълнение на ремонтно-възстановителни работи е подобряване на технико-експлоатационното състояние, носимоспособност и дълготрайност на пътното платно и носещата му конструкция. Това се прави с оглед осигуряване на условия за безопасност на движението, комфорт на пътуващите и добро отводняване на пътното платно.

**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. Пътно решение**

##### **3.1.1.1. Пътен габарит**

Пътният габарит в разглеждания от разработката участък е следният:

- от км 0+000.00 до км 0+320.80 (за отвори с дължина 160.00 m):
  - ленти за движение –  $2 \times 3,50 = 7,00$  m
  - тротоарни зони –  $2 \times 2,45 = 4,90$  m
- от км 0+320.80 до км 1+057.69 (за отвори с дължина 34.00 m и 80.00 m)
  - ленти за движение –  $2 \times 3,50 = 7,00$  m
  - тротоарни зони –  $2 \times 1,25 = 2,50$  m

##### **3.1.1.2. Нивелетно решение**

Нивелетата е проектирана чрез прави и вертикални криви, съгласно изискванията на Наредба №РД 02-20-2 за проектиране на пътища за проектна скорост  $V_{пр} = 50$  km/h

Надлъжен наклон:

- Максимален – 4,20%
- Минимален – 0,00%, при осигурено отводняване.

Надлъжният наклон е изпълнен, чрез максимално описване на съществуващите нива на пътя.

##### **3.1.1.3. Напречни наклони**

Напречният наклон на пътя в права и крива е двустранен - 2.50 %, като са спазени изискванията на Наредба №РД 02-20-2 за проектиране на пътища.

##### **3.1.1.4. Настилка -асфалтобетонни пластове**

Конструкцията на настилката от км 0+000.00 до км 1+057.69 се предвижда да бъде изпълнена от:

- Износващ пласт на покритието от сплит мастик асфалтобетон – 0/11 S с полимер-модифициран битум, категория 45/80/65 – 4 cm;
- Плътен асфалтобетон Тип А - AC12,5 с полимер-модифициран битум, категория 45/80/65 – 6 cm;
- Конструкцията на настилката от км 1+057.69 до км 1+067.69 (връзка със същ. асфалтова настилка) се предвижда да бъде изпълнена от:
- Износващ пласт на покритието от плътен асфалтобетон Тип А - AC12,5 с полимер-модифициран битум, категория 45/80/65 – 4 cm;
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) – AC16 с полимер-модифициран битум, категория 45/80/65 – 6 cm;

Предвижда се поставянето на геомрежа под новите два пласта асфалтова смес – износващият пласт и долният пласт на покритието (биндер).

За полагането на геомрежата върху съществуващата пътна конструкция, се фрезова съществуващото покритие на настилката с ширина мин 50cm. Геомрежата навлиза мин 50 cm в новоизградената пътна конструкция и min 50 cm в съществуващата, чрез настъпалване.

В проекта се предвижда изцяло подмяната на съществуващите предпазни огради с нови ограничителни системи H4b-B-W3 3N DS. Също така се предвижда поставянето на 2 нови двойни терминала от двете страни на пътя, с клас на действие P2 в края на разглежданият участък, при км 1+057.69.

### **3.1.2. Конструктивно решение**

#### **3.1.2.1. Нова пътна плоча**

Проектното предложение за ремонтни работи на пътната конструкция включва тоталната подмяна на стоманобетонните панели, които изграждат съществуващата пътна плоча. Предвид нуждата от изпълнение на ремонтните работи без отбиване на движението, е решено те да бъдат изпълнявани на половин платно. Това налага новата пътна плоча да бъде изпълнена по сглобяемо-монолитен начин. Разчленяването и се осъществява посредством формообразуването на нови панелни елементи, с размер от 2,48 m в надлъжно за моста направление (с изключение на зоните при дилатационните фуги и техните конструкции). В другото направление, напречния габарит се разполовява, вследствие на което панелните елементи получават еднакви размери. Връзката между тях в двете направления се осъществява посредством изпълнението на детайл, гарантиращ пълното предаване на усилията. Това се постига чрез преплитане на чакащите армировки от панелните елементи и монтиране на допълнителни армировъчни позиции. Това решение включва и преоформяне на краищата на панелните елементи, като по този начин се оформят и зони за замонолитване без нужда от изпълнение на кофраж.

Двустранният напречен наклон на платното за движение от 2,50 % се постига чрез горната повърхност на панелните елементи. Предвижда се и обратен наклон от 2,00 при тротоарните зони. Това налага дебелината им да бъде варираща. Тя е най-малка в зоната на мостовия отводнител и най-голяма в средната на пътното платно.

Проектното предложение включва и осъществяване на комбинирано взаимодействие между стоманените надлъжни греди и стоманобетонните панелни елементи. Това се постига посредством заваряването на болтови дюбели за горния фланш на стоманените греди и изпълнението на отвори/прозорци в панелните елементи. Проектирано е групирано разполагане на съединителните средства в компактни групи, при което се постигат и минимални размери на прозорците. Те са определени съгласно изчисленото количество болтови дюбели, изискванията за разстояние между тях и изискването за достатъчно светло пространство около групата за добро уплътняване на замонолитващия бетон. Разрезът през прозорците е с трапецовидна форма с цел след замонолитването да се възпрепятства отлепянето на плочата от гредата. Профилът на панелните елементи в зоната на надлъжната фуга е оформен по начин, спомагащ за по-доброто предаване на срязващите сили в тази зона. Монтирането на панелните елементи ще се изпълнява посредством повдигаща механизация, заради което се предвижда и залагането на монтажни позиции в армировъчния им скелет.

#### **Естакадна част – отвори с дължина 34,00 m**

За тази част на мостовото е избран вариант, при който тротоарния край на панелния елемент се оформя посредством изпълнението на стоманобетонов борд и завършващ корнизен елемент.

В надлъжно за моста направление, зоната на замонолитване изисква и изпълнение на кофражни работи. В другото направление те не са нужни предвид преоформянето на краищата на панелните елементи. Статическата схема преди замонолитването е триотворна проста греда с два конзолни края.

#### **Фермова част – отвори с дължина с дължина 80,00 m**

За тази част на мостовото съоръжение е избран вариант, при който тротоарния край на панелния елемент се оформя посредством изпълнението на стоманобетонен борд и завършващ корнизен елемент.

#### **Фермова част – отвори с дължина с дължина 160,00 m**

За тази част на мостовото съоръжение е разработено решение за пътното платно, при което тротоарния край се оформя посредством изпълнението само на стоманобетонен борд. Минималната дебелина на напречното сечение е 19 cm, а максималната 27 cm. Размерът по направление на напречния габарит на съоръжението е 360 cm. В надлъжно за моста направление, зоната на замонолитване изисква и изпълнение на кофражни работи. В другото направление те не са нужни предвид преоформянето на краищата на панелните елементи. Статическата схема е триотворна непрекъсната греда с конзолен тротоарен край и ставно стъпване на другия край върху средната греда от пътната конструкция. Последното се осъществява посредством специален монтажен профил.

#### **3.1.2.2. Хидроизолация**

**Естакадна част – отвори с дължина 34,00 m и фермова част – отвори с дължина с дължина 80,00 m**

Върху новата пътна плоча се предвижда изпълнение на мостова хидроизолация не изискваща полагането на защитни пластове. Хидроизолацията се изпълнява и под тротоарните блокове. В тази зона е предвидено и изпълнение на анкери за връзка между панелния елемент и тротоарния блок.

Проектното решение включва следните дейности:

- пробиване на отвори в монтирани панелни елементи в оказаните за това места, при изпълнена вече мостова хидроизолация;
- монтиране на анкерен комплект състоящ се от стоманен анкер (шпилка М-16) и шапка от PVC елемент с захваната за него битумна хидроизолация. Анкерването се изпълнява с епоксиден разтвор.
- залепване на хидроизолацията от анкерния комплект за мостовата хидроизолация посредством газопламъчно нагриване, при което се предлага и нанасяне на допълнителен слой битумно лепило;
- шапката от PVC елемента се изрязва в горната си част с цел постигане на по-надеждно сцепление между армировъчния прът и тротоарния блок.

Преди полагането на мостовата хидроизолация, следва да бъде изпълнено фрезование на зоните от пътната плоча, където на базата на получени неточности при монтажа на панелните елементи са на лице неравности, които биха възпрепятствали нейното изпълнение и дълготрайна експлоатация.

#### **Фермова част – отвори с дължина с дължина 160,00 m**

Върху новата пътна плоча се предвижда изпълнение на мостова хидроизолация не изискваща полагането на защитни пластове. Хидроизолацията се изпълнява до бордовете на панелните елементи. Върху тротоарните зони се предвижда изпълнение на мазана хидроизолация, подходяща за нанасяне върху стоманена основа.

#### **3.1.2.3 Тротоарни зони**

**Естакадна част – отвори с дължина 34,00 m и фермова част – отвори с дължина с дължина 80,00 m**

В тези части на мостовото съоръжение се предвижда изпълнение на стоманобетонен тротоарен блок от бетон. Предвидено е и полагането на PVC тръби и ревизионни шахти за разполагане и ревизия на наличните и бъдещите комуникации.

При естакадната част в участък от km 0+640 до km 1+023 (ляво по растящия километраж) и от km 0+989 до km 1+023 (дясно по растящия километраж) се предвижда монтаж на жп предпазна мрежа с височина 1,80 m. Предпазните мрежи ще са закрепени трайно на конструкцията, захванати за новите стоманобетонни панелни елементи.

#### **Фермова част – отвори с дължина с дължина 160,00 m**

В тези части на мостовото съоръжение се предвижда изпълнение на настилка от пясъчен асфалтобетон с минимална дебелина от 30 mm, с която и да се оформи проектния наклон от 1,00 %.

#### **3.1.2.4. Конструкции на дилатационните фути**

##### **Естакадна част – отвори с дължина 34,00 m**

В тази част се предвижда подмяна на конструкциите на дилатационните фути. Новите конструкции ще бъдат за тежко движение и ще бъдат проектирани за поемане на очаквана дилатация от  $\pm 30$  mm.

##### **Фермова част – отвори с дължина с дължина 80,00 m**

В тази част се предвижда ремонт на съществуващите конструкции на дилатационните фути. Ремонтните конструкции ще бъдат проектирани за поемане на очаквана дилатация от  $\pm 60$  mm.

##### **Фермова част – отвори с дължина с дължина 160,00 m**

В тази част се предвижда ремонт на съществуващите конструкции на дилатационните фути. Ремонтните конструкции ще бъдат проектирани за поемане на очаквана дилатация от  $\pm 120$  mm.

#### **3.1.2.5. Стоманена конструкция на пътното платно**

##### **Естакадна част и фермова част**

За всички стоманени елементи на пътната конструкция и напречните греди във връзките с носещата ферма се предвиждат следните ремонти мерки:

- при разкриване на стоманите елементи на пътната конструкция да се обследват недостъпните зони и отново тези с локализиран при първоначалния оглед дефекти и повреди;
- преглед на състоянието на нитовите скрепления, при които е забелязана корозия около главите им. След премахване на съществуващата антикорозионна защита, те се проверява за възможни хлабини.
- подготовка на основата посредством отстраняване на съществуващото антикорозионно покритие чрез пясъкоструене или водно бластиране;
- за всички стоманени елементи се предвижда нанасяне на антикорозионна система подсигурираща степен на защита при агресивност на атмосферната среда
- отстраняване на продуктите от корозията по всички стоманени елементи;
- за елементите с напреднала корозия и загуба на материал от сечението следва да се изпълни проверка на оставащата носимоспособност и сравнение с необходимата по изчисление. Ако проверката не е удовлетворена, следва усилване на елементите с адекватни мерки. В другия случай се пристъпва само до нанасяне на антикорозионна система.
- преди монтирането на болтовите дюбели трябва да се изпълнят тестове за заваряемостта на изделието съгласно БДС EN ISO 14555:2014.

#### **3.1.2.6. Отводнителна система на пътното платно**

Отводняване на пътното платно включва следните основни дейности :

- предвижда се отводняването на пътното платно да се осъществи чрез водоприемници с притискателен фланец за хидроизолация, надстройка и решетка.

- местоположението и броят на водоприемниците за мостове е съобразен с напречните наклони на пътните платна, общата отводнявана площ и приетите ограничителни условия за разстояние между отводнителите. Разположението на водоприемниците е между пътното платно и тротоарният блок.
- отвеждането на водата от водоприемниците ще се осъществи чрез колекторна система от неръждаеми тръби от всяка страна на пътното платно.
- водосточните тръби на колекторната ще се изпълнят от неръждаеми тръби;
- на чупките в основата на всяка водосточна тръба ще се предвиди бетонов опорен блок, който да поеме опънните сили породени от високата скорост на водата в тръбата;
- вертикалните клонове от колекторната система от двете платна на моста се обединяват и дъждовната водата се пречиства през стъклопластов сепаратор за нефтопродукти с вграден байпас, клас I съгласно БДС EN858, тестван и сертифициран от независима лаборатория, след което се зауства в инфилтрационна система с възможност за ревизия на целият обем;
- сепараторите и инфилтрационите системи са разположени съответно при стълбове №24 и №34 и попадат в имот с ПИ 63427.8.883 – (по кадастрална карта на гр. Русе с площ 51848 кв.м.; Трайно предназначение на територията: Територия на транспорта; Начин на трайно ползване: За линии на релсов транспорт, представляващ терен по 4-та ж.п. линия (под Дунав мост).
  - при стълб на ос №24, за максимално водно количество през байпаса 100 l/s и обем на инфилтрационно съоръжение 148,41m<sup>3</sup>;
  - при стълб на ос №34, за максимално водно количество през байпаса 60 l/s и обем на инфилтрационно съоръжение 70,22m<sup>3</sup>.
- съществуващата канализация при устой страна "Русе" няма да се натоварва с допълнителни водни количества, вследствие на което не съществува опасност от надвишаване на нейният капацитет.

### **3.1.2.8. Ремонтни дейности по стълбовете**

Предвидени са количества за ремонт на стълбове от фермов участък с дължини на отворите от 80,00 m и естакаден участък с дължина на отворите 34,00 m . Ремонтите дейност ще включват:

- Възстановяване на сечението на елементи с нарушена цялост (лагерни площадки), включително песъкоструене или водно бластиране, обработка на повърхностите с подходящ грунд и възстановяване на проектното сечение с подходящ ремонтен разтвор;
- Разрушаване и подготовка на компрометираните повърхности предвидени за торкретиране съгласно БДС EN 14487;
- Анкерирание на дюбели в стълбове от стоманобетон с циментопясъчен разтвор и полагане на армировъчна мрежа;
- Доставка и полагане на торкрет бетон съгласно БДС EN 14487 с дебелина минимум 7 cm.

**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:**

Проектното предложение за ремонтни работи на пътната конструкция включва тоталната подмяна на стоманобетонните панели, които налагат цялостна подмяна на тръбно – каналната мрежа с временни трасета по време на строителството. Тъй като не е допустимо прекъсване на съществуващите комуникационни и захранващи връзки е необходимо създаване на временни трасета на кабелите, чрез:

- Внимателно освобождаване на HDPE тръбите в работния участък;
- Изработване на куки от арматурно желязо Ф10, окачени за главните греди на стоманената конструкция, в които да се положат тръбите с кабелите. При подмяната на

антикорозионната защита на стоманената конструкция в естакадната част на конструкцията и във фермовата част с опори 80м, временните трасета на кабелите ще се прехвърлят на временния предпазен парапет на панелните елементи.

- Във фермовата част на конструкцията, между опори 19-21, кабелната скара, собственост на БТК ще се демонтира и прибере на склад до завършване на ремонта на участъка, след което ще се монтира обратно.
- За възстановяване на осветлението в неработните участъци, след демонтажа на парапета и стълбовете за осветление, извадените от стълба захранващи кабели да се съединят чрез разклонителни кутии с IP-67.

Поради лошото техническо състояние на съобщителните кабели на ДП „НКЖИ“, не позволяващо тяхното преместване, се налага преди започване на работа в естакадната част на конструкцията, от източната страна на моста, трите кабела / 2бр.ТЗБ 14x4x0,5 и 1бр.ТЗБ 7x4x0,9/ да бъдат заменени с нови.

За възстановяване целостта на линиите, собственост на ДП „НКЖИ“, ще се изпълнят шест броя кабелни муфи.

Новите кабели ще се изтеглят в HDPE тръба, с UV защита, по цялата си дължина, като вертикално новата тръба ще се укрепи към съществуващите метални тръби.

В хоризонтално направление новото трасе на съобщителните кабели ще се обособи по нова кабелна скара 100/60мм, положена в съществуващ канал, под пешеходната пътека на ж.п. моста.

Скарата ще се укрепи през един метър към съществуваща метална конструкция.

По същите причини, преди започване на работа във фермовата част на моста, с отвори 160м, от западната страна, ще се подмени, муфира и укрепи по временно трасе 1бр. кабел СВОБТ 4x1,5мм<sup>2</sup>, собственост на ДП „НКЖИ“. Муфата на кабела ще се изпълни в участъка, където кабела излиза от опорна колона на металната конструкция.

Преди започване на демонтажните работи ще се уведомят собствениците на засегнатите експлоатационни съоръжения и комуникации.

### **3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:**

Въздействието върху земните недра няма да се реализира тъй като предметът на инвестиционното предложение не е свързан с изкопни и насипни дейности, а единствено ремонтно- възстановителни работи по съществуваща мостова конструкция.

### **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:**

Ремонтно – възстановителни работи на мост над р. Дунав (Дунав мост) между Русе и Гюргево на път I-2 Русе-Разград от км 0+000 до км 1+057 ще се извършват в обхвата на транспортната територия – публична държавна собственост и не се налага усвояване на допълнителни територии и отчуждения.

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:**

Съоръжението е мост над р. Дунав (Дунав мост) между Русе и Гюргево на път I-2 Русе-Разград от км 0+000 до км 1+057. Намира се на територията на община Русе, област Русе.

Инвестиционното намерение попада в :

- Поземлен имот с ПИ 63427.8.883 – (по кадастрална карта на гр. Русе с площ 51848 кв.м.; Трайно предназначение на територията: Територия на транспорта; Начин на трайно ползване: За линии на релсов транспорт, представляващ терен по 4-та ж.п. линия (под Дунав мост).
- Поземлен имот с идентификатор 63427.8.431 по кадастрална карта на гр. Русе, представляваща национален обект Граничен контролно-пропускателен пункт Русе-Дунав мост-зона Запад, предоставен на Агенция “Митници”.
- Поземлен имот 63427.128.70, област Русе, община Русе, гр. Русе, м. КАЛЈЕТО, вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За линии на релсов транспорт, площ 26459 кв. м, квартал П а ЕТАП - ИПЗ, парцел IX-79,

Географските координати (Координатна система BGS2005) за идентифициране на местоположението на моста са:

Точка (ОС)	X	Y
0+000,00	4861486.400	540733.759
1+057,69	4860630.023	541354.167

В настоящето уведомление е приложена ситуация на проектното решение върху картна основа, а на приложения технически носител същото е представено в цифров вид – формат „dwg“.

**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:**

Участъкът не преминава в непосредствена близост до населени места. В непосредствена близост няма обекти подлежащи на здравна защита.

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

Обектът не засяга обекти на културното наследство Закона за културното наследство.

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

Инвестиционното предложение разглежда ремонтно-възстановителни работи с цел подобряване на технико-експлоатационното състояние, носимоспособност и дълготрайност на пътното платно и носещата му конструкция. Това се прави с оглед осигуряване на условия за безопасност на движението, комфорт на пътуващите и добро отводняване на пътното платно.

**5.6. Очаквано трансгранично въздействие:**

Местоположението на разглеждания обект включва възможността от възникване на трансгранични въздействия, но такива е малко вероятно да се проявят поради ограничения обем от строително-монтажни дейности, който се предвижда в проекта

**6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водоземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води,**



**и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:**

За строително-монтажните дейности ще бъдат използвани обичайните за този вид строителство, предимно готови строителни материали – асфалтобетон, полимер модифициран битум, готови бетонни смеси, пластик (маркировка), готови конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими, включват добавъчни инертни материали (трошен камък и чакъл), земни маси. Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от фирмата-изпълнител на обекта въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали, бетон и др.

Ще се използват ограничени количества вода за питейно-битови нужди, а за производствения процес и противопожарни нужди снабдяването с вода ще се осъществява с цистерни за вода. За производство на ел. енергия при необходимост ще се използва агрегат.

## **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, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи и при демонтажа на съществуващите панелни елементи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици.

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

Отпадъци се очаква да се генерират в процеса на ремонтните дейности. 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.

**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 пътното платно е подробно описано в 3.1.2.6. Отводнителна система на пътното платно

**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, заложените в плана за действие при аварийни ситуации, които фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на експлоатацията на съоръжението, по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност при осъществяване на тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Инвестиционното предложение не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

С изпълнението на инвестиционното предложение ще се повиши експлоатационното състояние на съоръжението, ще допринесе за подобряване на безопасността на пътя като се осигури максимално безопасността на движението на моторните превозни средства, тяхното безконфликтно преминаване в участъка (района на моста, преди и след него) и ще благоприятства за намаляване на пътно-транспортни произшествия.

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 електронен и хартиен носител в dwg и pdf форма

С уважение,

ИНЖ. ДЕСИСЛАВА ПАУН  
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ  
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Регламент  
ЕС/2016/679