

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО

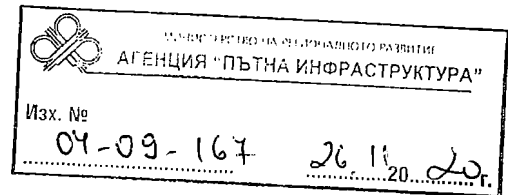
Г-Н ЕМИЛ ДИМИТРОВ

МИНИСТЪР НА

ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Бул. „Мария Луиза“ №22

1000 София



Относно: Технически проект за „Път III-208 Провадия – Дъскотна – Айтос от км 49+184 до км 82+650“; Първи участък от км 49+184 до км 65+933 – в участъка от км 56+320 до км 56+496.50

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, Ви уведомяваме за:

Технически проект за „Път III-208 Провадия – Дъскотна – Айтос от км 49+184 до км 82+650“; Първи участък от км 49+184 до км 65+933 – в участъка от км 56+320 до км 56+496.50

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 446

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

инж. Гюлер Алиева – гл. експерт в отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на инвестиционното предложение:

С писмо наш изх.№ 04-09-96/28.08.2018 г. Ви представихме Инвестиционно предложение (ИП) „Рехабилитация и реконструкция на Път III-208; Първи подучастък – „Провадия – Дъскотна от км 49+184 до км 65+933, с обща дължина 16.749 км, области Бургас, Варна“; Втори подучастък - „Дъскотна – Айтос от км 65+933 до км 82+749, с обща дължина 16.816 км, област Бургас“. С писмо Ваш изх.№ ОВОС-72 сме информирани, че няма основание да се изисква провеждане на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури по ОВОС или преценяване на необходимостта от извършването на ОВОС. Също

така е преценено, че не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.

Настоящото уведомление разглежда Технически проект за участък от км 56+320 до км 56+496.50 на път III- 208, който е част от Републиканската пътна мрежа.

Целта на проекта е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества, носимоспособността на съществуващата настилка и пътното тяло, както и отводняването, с цел осигуряване на по-добри условия за безопасност на движението, комфорт на пътуващите и удължаване на експлоатационния живот 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

Начало и край на участъка

Началото на разглеждания участък е при км 56+320, – на 100 м преди съществуващ тунел. Краят на участъка е при км 56+496,50 и е на 76 м след него.

3.1.1. СЪЩЕСТВУВАЩО ПОЛОЖЕНИЕ НА ПЪТЯ

- Ситуация

Пътният участък е част от Републиканската пътна мрежа – трети клас и е с важно значение за свързаността на гр. Провадия, респ. гр. Девня и гр. Варна, както и гр. Нови пазар и гр. Шумен с гр. Айтос, респ. с гр. Карнобат и гр. Бургас през Айтоския проход.

Разглеждания участък е с обща дължина 176,50 м, от които 32 м тунелно преминаване и 144,50 м укрепване на ската преди и след тунела.

Теренът в по-голямата си част е предпланински.

Съществуващите радиуси на хоризонталните криви отговарят на проектна скорост от 40 км/ч.

- Габарити

Пътното платно е с две ленти за движение. Ширината на настилката е 5,00-5,50 м – две пътни ленти по 2,50-2,75 м, вкл. пътните ивици. Ширината на банкетите в дясно и в края на участъка ляво след тунела е 1,25-1,50 м, а ширината на риголата пред съществуващите бетонови стени в ляво преди и след тунела около 0,50 м.

- Състояние настилката

Състоянието на асфалтовата настилка е видимо лошо. По повърхността на настилката има множество дупки, кръпки, надлъжни, напречни и мрежовидни пукнатини, както и единични пукнатини и пукнатини до ръба на настилката. Образували са се и коловози. Наблюдава се също и износване и слягане на настилката.

- Отводняване и водостоци

Отводняването на пътното платно и прилежащите терени е повърхностно и се извършва посредством бетонните риголи и водостоците преди и след края на третирания участък. Отводнителната система на участъка от пътя не функционира пълноценно.

След края на участъка се намира един съществуващ тръбен водосток $\phi 100$. Състоянието му като цяло е добро. Има нужда от почистване на втока, оттока и радието, както и частичен ремонт. Има и един напречен отводнител $\phi 50$, който е в лошо състояние и не функционира.

Необлицованият окоп след тунела в ляво след подпорната стена се нуждае от подмяна с бетонова ригола. Бетонните риголи преди и след тунела се нуждаят от подмяна с оглед достигане на необходимите нива и наклони.

- Укрепителни стени

Съществуващите две укрепителни стени преди тунела от км 56+320 до км 56+395 в ляво с височини от 0,70 до 1,70 м са в задоволително състояние и се нуждаят от ремонтни работи. Съществуващата укрепителна стена непосредствено след тунела от км 56+422 до км 56+450 в ляво поради незадоволителното ѝ състояние е необходимо да бъде разрушена. Новата укрепителна стена от км 56+450 до км 56+487 е в добро състояние и се запазва.

- Сигнализация с пътни знаци и маркировка

Съществуващата пътна сигнализация със знаци и маркировка се нуждае от актуализиране, допълване и подмяната с нови.

- Пътен тунел

При км 56+420 е изграден пътен тунел без облицовка и с недостатъчен светъл габарит. Констатирани са ясно изразени пукнатини в свода и опасност от откъсване на скални късове, с което се застрашава сигурността на движението. Съществуващият габарит на тунела е: широчинният е под 4,50 м, а височинният не надвишава 4,00 м.

3.1.2. ПРОЕКТНО РЕШЕНИЕ

- Ситуационно решение

Оста на проектното решение е в средата на платното за движение при максимално запазване на съществуващите елементи на пътя.

При проектиране на геометричното решение на трасето в план са спазени следните принципи, като са допуснати и някои обосновани изключения:

- Новата ос максимално съвпада със съществуващата. Отклоненията навсякъде са под 0,15 м;

- Проектираните радиуси на циркулярните криви са със стойности над минималните за проектната скорост на участъка $V_{пр} = 40$ км/ч. Допуснато е едно изключение – радиус под 45 м за крива при км 56+511 с $R = 29$ м, частично попадащ в края на разглеждания участък. На това място проектната скорост е намалена на 30 км/ч, като са предприети са организационно-технически мероприятия за обезопасяване на участъка – ограничение на

скоростта за движение, забрана на изпреварването, поставяне на направляващи стрелки за показване посоката на завиване, поставяне на ограничителна система за пътища;

- Проектираните циркулярни криви са с минимална дължина на дъгата над 25 м за $V_{пр.} = 40$ км/ч.;

- Във втората хоризонтална крива с радиус под 200 м е приложено двустранно уширение със стойности $2 \times 0,50$ м;

- Всички криви в участъка от км 56+320 до км 64+495,50 са разположени в предпланинската и планинска част и са в смесен скатен профил.

- Нивелетно решение

Нивелетното решение е съобразено със съществуващото положение.

При разлика в надлъжните наклони над 0,80 % за $V_{пр.} = 40$ км/ч са развити две вертикални криви с радиуси съответно 1250 м в началото и 2500 м в средата на участъка. Получени са надлъжни наклони 3,19 % и 0,03 %, като вторият надлъжен наклон е в края на участъка на минимална дължина 6,51 м между две разнопосочни вертикални криви.

- Габарити и типови напречни профили

Основният габарит в за участъка от км 56+320 до км 56+496,50 е както следва:
платно за движение:

- в зоната преди тунела – $2 \times 3,00$ м;

- в зоната след тунела (с уширение на настилката) – $2 \times 3,50$ м;

- в зоната на тунела – $2 \times 3,25$ м;

- бетонови риголи в ляво:

- в зоните преди и след тунела: мин. 0,50 м (0,50-0,75 м);

- в зоната на тунела: $2 \times 0,75$ м;

- банкет в дясно преди и след тунела – 1,25 м.

- Настилка и избор на износващ пласт

Като най-целесъобразно за износващ пласт извън населените места е приет тип „В1”.

- Напречни наклони

В правите участъци проектният напречен наклон е 2,50 %. При хоризонталните криви той съответства на профилната скорост 40 км/ч. Максимален напречен наклон от 7 % е реализиран при крива на км 56+512, попадащ след края на разглеждания участък. Навсякъде в участъка е осигурен мин. 2,50 % резултативен наклон, който не надвишава 10%.

- Реконструкция на настилката

За възстановяване на пътната конструкция в участъците с нарушена настилка и такива с изчерпана носимоспособност се предвижда пълна реконструкция на настилката.

Реконструкцията с ще се извърши със следните конструктивни пластове:

	$E_H = 242$ МПа
- изн. пласт – пл. асф. бетон -	4 см $E_1 = 1200$ МПа $E_{H1} = 214$ МПа
-асф. смес за долен пласт -	4 см $E_2 = 1000$ МПа $E_{H2} = 190$ МПа
- асф. смес за основен пласт -	8 см $E_3 = 800$ МПа $E_{H3} = 136$ МПа
- нефракциониран скален м-л -	43 см $E_4 = 350$ МПа $E_{H4} = 30$ МПа
	общо - 59 см

Модулът на земното легло е Ез.о. = 30 МРа.

Оразмеряването на пътната настилка е направено за категория на движението "тежко".

- Принадлежности на пътя

Предвижда се демонтаж на съществуващите предпазни огради в дясно и замяната им с нови, отговарящи на техническите норми.

- Проект за организация на движението

1. Сигнализация с пътни знаци и маркировка

Предвижда се подмяна на пътни знаци, допълването им с нови, както и изцяло нова сигнализация с пътна маркировка.

2. Временна организация и безопасност на движението и обходни маршрути по време на строителството

Строителството на пътния участък ще се извърши с отбиване на движението.

ПЪТЕН ТУНЕЛ И ПОЛУТУНЕЛ

Предвидена е реконструкция на пътния тунел и укрепването преди и след него с армировъчни мрежи и стоманени анкери.

Тунел при км 56+420

Пътното трасе преминава през тунелен участък с недостатъчен габарит от км 56+408 до км 56+432 (по оста). С оглед осигуряване на необходимият габарит на тунелното сечение за условията на третокласния път от републиканската пътна мрежа, се предвижда уширяване на тунелния профил и последващото му укрепване. Уширяването ще бъде извършено посредством контролирани взривни работи, които да оформят необходимия профил през скалния масив.

Поради необходимостта от увеличаване на светлия отвор посредством взривове е предвидено конструктивно укрепване на порталните участъци. За целите на проекта по свода и стените на тунела при км 56+420 е предвидено изпълнението на комбиниран крепеж – инжекционни анкери с армиран пръскан бетон с цел осигуряване локалната устойчивост на масива.

Тунелни портали

Порталните участъци на тунела (2 броя при км 56+380 и 56+410) пресичат пътното трасе под ъгъл $\alpha \approx 45^\circ$.

Предвидено е изпълнение на трайно укрепване на откоса посредством непрекъснато анкериране на ската по цялата му дължина и височина.

Предвиден е монтаж на високоякостна укрепителна мрежа, която е непрекъснато анкерирана. Техническото предложение предвижда шахматно разположение на анкерите по цялата укрепителна площ. Преди да се пристъпи към сондиране на отворите за анкерите и полагането на мрежите върху откоса, трябва да се почисти ската от скални и почвени тела, видимо в равновесно състояние. Горният край на мрежата започва на 2,0 m над веждата на откоса.

В случай на надвиснали скални и почвени блокове преди да се пристъпи към полагане на мрежите се прави оглед. Тези участъци се маркират предварително и се обрушват.

Укрепване на откосите

При укрепването на откосите, условно трасето е разделено на два участъка, респективно преди и след тунела:

- Участък 1: от км 56+355 до км 56+399 – с дължина на укрепения участък 44,0 м’;
- Участък 2: от км 56+430 до км 56+504 – с дължина на укрепения участък 74,0 м’.

Предвижда се укрепването на откоса посредством група анкери в комбинация с високоякоствена укрепителна мрежа. Предвидено е изпълнение на трайно укрепване на разглеждания откос за двата участъка преди и след тунела, посредством непрекъснато анкерирание на ската по цялата му дължина и височина. Предвижда се шахматно разположение на анкерите по цялата укрепителна площ.

Преди стартиране на укрепителните дейности ще бъде извършено премахване на съществуваща стоманобетонена стена и извършване на преоткосиране.

Преди да се пристъпи към сондиране на отворите за анкерите и полагането на мрежите върху откоса, трябва да се почисти ската от скални и почвени тела, видимо в равновесно състояние. Горният край на мрежата започва на 1,6 m над веждата на откоса.

В случай на надвиснали скални и почвени блокове преди да се пристъпи към полагане на мрежите се прави оглед. Тези участъци се маркират предварително и се обрушват.

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 по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни дейности.

3.4. Ползване на взрив:

Предвиждат се взривни работи при уширяването на тунела, като такива няма да се извършват при вход и изход на тунела.

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:

Предвидените дейности попадат в обхвата на съществуващия път.

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.

Орган по одобряване и разрешаване 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:

Предвиденият дейности попадат в землището на с. Билка (ЕКАТТЕ 04056), община Руен.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение засяга 33 Камчийска и Еменска планина BG0000133 и 33 Камчийска планина BG0002044.

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Тъй като трасето е съществуващо и е извън населено място, няма да има промяна на въздействието върху околната среда и населението.

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:

Строителството на пътния участък ще се извърши с отбиване на движението по обходни маршрути за времето на строителството.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане за питейни, промишлени и други

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

За реализирането на съоръженията ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

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

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

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. Използването на такива 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 обекта, атмосферният въздух ще се замърсява основно от изгорелите газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

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 01 01 – Бетон; 17 01 07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 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.):

Отводняване и водостоци

За отводняването от повърхностни води е предвидено изграждане на нови бетонови риголи в зоната със съществуващи бетонови укрепителни стени преди тунела в ляво от км 56+320 до км 56+405, както и в зоната със съществуваща укрепителна стена от км 56+450 до км 56+487, също и в зоната за укрепване чрез високоякостна мрежа и стоманени анкери вляво, както и в тунела – в ляво и в дясно.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

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

По време на експлоатацията на 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.

Разглежданото пътно съоръжение 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.

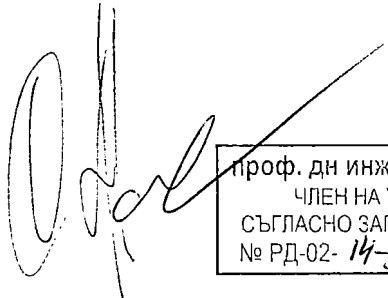
Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: Ситуация на ел. носител

С уважение,

ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ

**ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”**



проф. дн инж. Олег Асенов
ЧЛЕН НА УС НА АПИ
СЪГЛАСНО ЗАПОВЕД НА МРРБ
№ РД-02- 14-987/27.10.20

25 -11- 2020

