



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-4/07.03.....2023 г.

ДО  
Г-ЖА ДЕСИСЛАВА ПАУНОВА  
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“  
БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3  
1606 СОФИЯ

На Ваш изх. № 04-09-13/31.01.2023 г.

**Относно:** Уведомление за инвестиционно предложение (ИП) „Извършване на ремонтно – възстановителни работи на виадукт при км 59+727 на Автомагистрала „Тракия“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ПАУНОВА,**

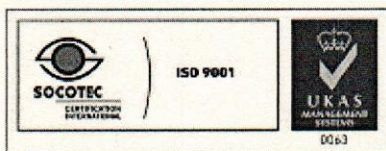
Във връзка с внесено от Вас уведомление с вх. № ОВОС-4/31.01.2023 г. на МОСВ по чл. 10, ал. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр. 73/2007г., изм. и доп.) за горесцитираното ИП, на основание чл. 6а, т. 1, б. „г“ от същата наредба, Ви уведомявам следното:

ИП „Извършване на ремонтно – възстановителни работи на виадукт при км 59+727 на Автомагистрала „Тракия“ попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.

Целта на ИП е извършване на ремонтно-възстановителни работи с пълна рехабилитация на пътното платно на моста, възстановяване на констатираните повреди по конструктивните елементи на стоманобетоновата конструкция, изграждане на ефективна колекторна система за отводняване на съоръжението, подмяна на компрометираните дилатационни фуги и лагери, възстановяване на конструкцията и отводняването при насапите и подходите към съоръжението.

ИП попада в землището на с. Горно Вършило (ЕКАТТЕ 16732), Община Септември, Област Пазарджик.

Мостът преминава над горното течение на река Яворица и дълбоко дере с виадукт при км 59+727 на АМ „Тракия“. За всяко платно е изградена отделна конструкция, като разстоянието между двете конструкции е 1,00 м. Предвиждат се ремонтни дейности и по



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



пътното платно при подходите непосредствено преди и след съоръжението. За дясното платно началото е при км 59+589,64, а краят при км 59+809,10. За лявото платно началото е при км 59+589,68, а краят при км 59+809,14.

Габаритът на всяка посока на движение на виадукта е 13,50 м, включващ външен тротоар – 1,00 м; пътно платно – 11,50 м; вътрешен тротоар (в разделителна ивица) – 1,00 м. Пътният участък за ремонт е с габарит А29 и не се променя от съществуващото му положение.

Асфалтобетоновата настилка на пътните платна е силно напукана, с множество деформации и многократно изкърпвана. Дилатационните fugи са в много лошо състояние, със скъсани гумени и ламаринени профили, корозирали, деформирани и на места разрушени стоманени профили, разрушена връзка между стоманените профили и асфалта, и пукнатини в настилката в зоната на анкериране при гардбаластовите стени.

За асфалтови пластове на настилката в активните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието – сплитмастик с ПмБ 45/80-65-4 см;

- асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 биндер с ПмБ 25/55-55 – 6 см.

За асфалтови пластове на настилката в аварийните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието С 12,5 изн.А с ПмБ 45/80-65-4 см;

- асфалтова смес за долен пласт на покритието С 16 биндер с ПмБ 25/55-55 – 6 см.

Предвидено е разрушаване на съществуващите асфалтови пластове преди и след съоръжението за изграждане на нови преходни плочи. Участъците за възстановяване са от км 59+638,60 до км 59+643,30 – ляво и дясно. Възстановяването ще се извършва с дебелини съответстващи на съществуващите пластове.

За асфалтови пластове на настилката в активните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието – сплитмастик с ПмБ 45/80-65-4 см;

- асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 биндер с ПмБ 25/55-55 – 6 см;

- асфалтова смес за основен пласт на покритието тип А0 - дебелина съгласно взетия

шурф: от км 59+638,60 до км 59+643,30 дясно 29 см; от км 59+774,60 до км 59+779,30 дясно 27 см; от км 59+638,60 до км 59+643,30 ляво 20 см; от км 59+774,60 до км 59+779,30 ляво 25 см.

За асфалтови пластове на настилката в аварийните ленти за движение са приети:

- асфалтова смес за износващ пласт на покритието АС 12,5 изн. А с ПмБ 45/80-65-4 см;

- асфалтова смес за долен пласт на покритието АС 16 биндер с ПмБ 25/55-55 – 6 см;

- асфалтова смес за основен пласт на покритието тип А0 - дебелина съгласно взетия

шурф: от км 59+638,60 до км 59+643,30 дясно 29 см; от км 59+774,60 до км 59+779,30 дясно 27 см; от км 59+638,60 до км 59+643,30 ляво 20 см; от км 59+774,60 до км 59+779,30 ляво 25 см.

Предвижда се изпълнение на пътна основа от скален материал с подбрана зърнометрия  $E = 450 \text{ MPa}$  от изпълнено ниво преходна плоча до кота основен пласт на покритието и полагане на пукнатиноразсейваща армираща геомрежа 100/100 kN/m.

Ще бъдат почистени и ремонтирани банкетите със следните пластове: долен пласт от нефракционен скален материал и горен пласт от скален материал с подбрана зърнометрия с дебелина 10 см. Бетоновите бордюри, отвеждащи водата в засегнатия участък ще бъдат подменени и ще бъдат изградени нови тротоарни блокове (с фасадни панели от полимер-бетон).

Усилването на мостовото съоръжение ще се изпълни на два етапа, респективно усилване на ляво и дясно платно. Ще започне след премахване на всички постоянни товари до ниво горен ръб пътна плоча и ще се реализира преди започване на

възстановителните работи над ниво горен ръб пътна плоча. Ще се изпълни експериментално изпитване на група елементи относно поведението им на огъване (преди и след усилването) за установяване на екзактния коефициент на повишение на коравината.

Проектното решение засяга 4 етапа, като по този начин се поемат необходимите усилия при загубили съответната степен на носимоспособност (сечение) стремена и вертикални пръти в дефектиралите участъци и се осъществява превенция срещу поява на конструктивни повреди/дефекти при бъдещи обледенявания и респективно напуквания на бетоновото покритие. Вертикално положените платна по целия периметър осигуряват огъващия момент при стълбовете, а хоризонталните платна предотвратяват деформациите в съответните натискова и опънна зони при екстремни хоризонтални товари и увеличават носимоспособността на колоните на вертикални товари. При последния етап от усилването - полагане на хоризонтални въглеродни платна долу при цокъл и горе при ригел, се осигуряват критичните точки на напречни сили. Усилването на стълбовете, посочено горе, подобрява дуктилното поведение на елементите.

За всички крайни вътрешни греди, ляво и дясно платно, не подлежащи на усилване, 9 бр. е предвидено нарушеното бетоново покритие да се възстановява с цимент-полимерни материали. Средните дебелини на възстановяване и репрофилиране са между 2 см и 7 см.

Участъците при устоите и подпорните стени с десортиран бетон и нарушено (дефектирало) бетоново сечение/покритие в следствие на проникнала вода ще се репрофилират и възстановяват с цимент-полимерен състав. Средните дебелини на възстановяване и репрофилиране са между 2 см и 4 см.

Всички открити бетонови повърхности при горно строене „отдолу“ - греди и стоманобетонна плоча и при долно строене - ригели, стълбове, устои, включително усилените елементи, се импрегнират срещу карбонизация и атмосферно влияние със защитната система.

Достъпът до строителната площадка ще се осъществява с подемна техника и заскелване. Ще се направи изкоп до цокълна фуга стълбове за разкриване на строителна площадка, осигуряваща достъп на отстояние 1.50 м от периметъра на колоните. Изкопаването ще се извърши в голяма степен механизирано, като се осигури устойчивост на откосите срещу свличане в съответствие с вида почви. Няма да се допуска вливане на повърхностни води в изкопа. Ще се извърши обратна засипка на земни маси при цокълна фуга стълбове до кота терен на пластове през 20-30 см, при оптимално водно съдържание и стандартна плътност. Работите трябва да се извършват при температури на въздуха над 10° С, при бетонови повърхности с относителна влажност под 5%, относителна влажност на въздуха под 80% и съгласно изискванията на производителя Sika AG и нормативната уредба.

За вертикалната сигнализация са предвидени стандартни и индивидуални пътни знаци от IV-ти типоразмер. Всички знаци, намиращи се вдясно и вляво по посока на движението ще се изпълнят със светлоотразително фолио клас R3A.

Не е необходимо извършване на допълнителни дейности при пресичането на ВЛ 220 kV „Оборшце- Бенковски“ с виадукт при км 59+727 на АМ „Тракия“, т.к. отговаря на нормативните изисквания.

По време на строителните и монтажните дейности ще се извършват земни работи, включващи изкопни и насипни дейности. Няма да се изпълняват взривни работи в проектираните участъци. Проектното решение е в обхвата на съществуващия път и не се налага усвояване на допълнителни територии и отчуждения. За реализацията на обекта ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани, са стандартни за пътното строителство и включват пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

По време на експлоатация на пътя не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните вещества в атмосферния въздух. 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. Реализацията на проекта не е свързана с генериране на „отпадъчни води“. Отводняването е повърхностно, осигурено чрез надлъжни и напречни наклони. Предвижда се подмяна на бетоновите бордюри отвеждащи водата в засегнатия участък. Почистване на пътните банкети и отводнителните окопи. Предвижда се изграждане на цялостна отводнителна система, която да поема и отвежда водите от пътното платно. При устой страна „София“ е предвидено изграждането на каскадни улеи, отвеждащи водите от пътното платно преди виадукта.

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. 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. 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.

Дейностите, предвидени в ИП не попадат в Приложение № 1 към чл. 92, т. 1 и Приложение № 2 към чл. 93, ал. 1 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Същите не представляват разширение или изменение, което може да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, поради следното: въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности. Няма да се изпълняват взривни работи в проектираните участъци. ИП е в обхвата на съществуващия път и не се налага усвояване на допълнителни територии и отчуждения. Инвестиционното предложение представлява извършване на ремонтно възстановителни работи на съществуващо съоръжение от републиканската пътна мрежа. Участъкът не преминава в непосредствена близост до населени места. При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство. Местоположението на разглеждания пътен участък изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия. За реализацията на обекта ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани, са стандартни за пътното строителство и включват пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси. В процеса на работа на строителната техника ще се генерират прах с различен фракционен състав. По време на експлоатация на пътя не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните вещества в атмосферния въздух. Реализацията на проекта не е свързана с генериране на „отпадъчни води“. 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.

Предвид гореизложеното, **няма основание да се изисква провеждане на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури по ОВОС или преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.**

Настоящото ИП **не попада** в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие. Най-близко разположената защитена зона е BG0000304 „Голак“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-1016/17.12.2020 г. на МОСВ (обн. ДВ, бр. 16/2021 г.).

С оглед гореизложеното, отчитайки **местоположението, обема, характера и времетраенето** на предвидените в обхвата на ИП дейности, както и че при реализирането им не се засягат природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, не предполагат увреждане и трансформация на местообитания и местообитания на видове, не се създава трайна преграда, която да възпрепятства миграцията на видовете в границите на ИП, както и възможните шумови и антропогенни въздействия са временни и обратими считам, че при реализацията им **няма вероятност от отрицателно въздействие** върху защитени зони.

В тази връзка, на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че за така заявеното ИП „Извършване на ремонтно – възстановителни работи на виадукт при км 59+727 на Автомагистрала „Тракия“, преценката на компетентния орган е, че **не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.**

Настоящото писмо се отнася само за заявените параметри в ИП и не отменя необходимостта от получаване на съгласувания или разрешителни, предвидени в други закони и подзаконовни нормативни актове.

При всички случаи на промяна в параметрите на ИП или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящото писмо, възложителят е длъжен да уведоми незабавно компетентния орган за промените.



**РОСИЦА КАРАМФИЛОВА**

*Министър на околната среда и водите*