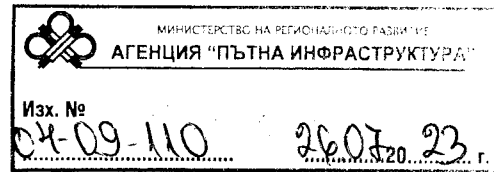


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н ЮЛИЯН ПОПОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „Мария Луиза“ № 22
1000 София



Министерство на околната среда и водите

Вх. № 0600-47
София 27.07. 2013 г.

Относно: „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“
- Участък 8 от км 267+650.11 ≡ км 265+600 (пресичане с път II-51) до
км 301+148.90 ≡ км 299+104.93 (пресичане с път II-49)“

Във връзка с: Промяна на схемите на пътните възли за подучастък от км 294+043.98 до
км 301+148.90

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:

**„Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“ -
участък 8 от км 267+650.11 ≡ км 265+600 (пресичане с път II-51) до км 301+148.90 ≡ км
299+104.93 (пресичане с път II-49), във връзка с “Промяна на схемите на пътните
възли за подучастък от км 294+043.98 до км 301+148.90**

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 313; 02/9173 257
лица за контакти: инж. Пламена Пасева – Директор дирекция ИПОП;
инж. Юлияна Кърчева – старши експерт в отдел „ОВОС и ОС“

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Трасето на АМ „Хемус“ е част от европейската пътна мрежа от връзката с коридор IV на запад до коридор IX в близост до гр. Велико Търново. Магистралата е в експлоатация в участъците: „Пътен възел „Яна“ - околновръстен път на София – Ябланица“ и „с. Белокопитово – Шумен – Варна“. Предметът на настоящето предложение е част от проекта за „Доизграждане на АМ „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“, който ще даде възможност за връзка на източните и западни части на България с Трансевропейската транспортна мрежа. АМ „Хемус“ се разглежда, като стратегически проект, под чието

въздействие се очаква да се ускори процесът на икономическо и социално сближаване на регионално ниво.

За обект АМ „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Проведената процедура е приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на Министъра на околната среда и водите. С Решението е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“ с възложител Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП).

Въз основа на одобрения от МОСВ вариант за доизграждането на автомагистралата, в периода 2015-2016 г. по възлагане на НКСИП са изработени идейни проекти с парцеларни планове.

Съгласно § 8 от Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн. ДВ бр. 30/15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г.) всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие НКСИП (отговаряща за успешното и ефективно финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма“, автомагистрала „Хемус“ и автомагистрала „Черно море“), преминават към Агенция „Пътна инфраструктура“.

Във връзка с извършено допълнително проучване е изработено допълнение на идейния проект за участък 8 на АМ „Хемус“, от км 267+650.11 (съответстващ на км 265+600 по идеен проект на НКСИП, разгледан с ОВОС) до км 301+148.90 (съответстващ на км 299+104.93 по идеен проект на НКСИП, разгледан с ОВОС).

Предмет на настоящето уведомление е подучастък от км 294+043.98 (км 292+000 по идеен проект) до км 301+148,90 (км 299+104.93 по идеен проект) с дължина 7,11 км, условно наименуван подучастък 8.3. Трасето на автомагистралата за този подучастък съвпада с разгледаната с ДОВОС следа и одобрена с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

С изработеното допълнение на идейния проект е извършена промяна в схемите на пътните възли и прецизиране на нивелетното положение в обхвата на подучастъка, съответно ПВ „Дралфа“ при км 295+213 (км 293+169,02 по идеен проект) и ПВ „Лозница“ при км 300+686,29 (км 298+642,31 по идеен проект).

В настоящето уведомление цитираните километрични положения отговарят за трасе изцяло по одобрената с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. следа, като е извършено приравняване с километричното положение по разгледания с ДОВОС идеен проект.

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:

Основните строителни процеси, които ще се изпълняват при изграждането на разгледания подучастък от АМ „Хемус“ са идентични на тези, специфични за целия процес на автомагистралата: отнемане на хумусен пласт; извършване на изкопни и насипни работи; полагане на подосновни пластове – зона А; полагане на пътна настилка, състояща се от основен пласт от несвързани материали, основен пласт от цименто-стабилизиран скален материал, основен пласт от асфалтобетон тип А₀, пластове на пътното покритие – износващ пласт от плътен асфалтобетон тип „сплитмастик“ с полимермодифициран битум и неплътен асфалтобетон за долен пласт на покритието с полимермодифициран битум; извършване на

пътни работи, като направа на банкети и разделителна ивица и изграждане на отводнителна система.

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Ситуационно решение

За подучастъка ситуационното решение запазва приетото решение в план на идейния проект на НКСИП за автомагистралата в обхвата на одобреното от МОСВ трасе. Същият е разположен на териториите на общ. Търговище, обл. Търговище и общ. Лозница, обл. Разград и граничи на изток с участък 9.

Ситуационното решение на трасето на подучастък 8.3 на АМ „Хемус“ е за проектна скорост 120 км/час. Дължината му е 7,11 км.

Съгласно одобрената следа на трасе с Решение по ОВОС 2-2/2015 г. началото на участък 8.3 е при км 294+043.98 (292+000 по идеен проект). Трасето се развива в източна посока, като продължава между селата Чудомир, Голямо Соколово и Бистра (от юг), общ. Търговище към общ. Лозница. При км 295+213 (км 293+169,02) автомагистралното трасе пресича път II-51 „Бяла – Попово – Лозница – път I-2 (Разград – Шумен)“ преди с. Чудомир, а при км 300+686.29 (км 298+642,31 по идеен проект) път II-49 „Търговище – Разград“ между селата Трапище и Бистра. При пресичането на двата републикански пътя се предвижда изграждане на пътни възли, съответно ПВ „Дралфа“ при км 295+213 (км 293+169,02 по идеен проект) и ПВ „Лозница“ при км 300+686,29 (км 298+642,31 по идеен проект).

Участъкът, обект на настоящата разработка, завършва на около 500 м след пресичането с път II-49 при км 301+148.90 (съответстващ на км 299+104.93 по идеен проект на НКСИП, разгледан с ДОВОС).

3.1.2. Нивелетно решение

Теренът, през който преминава разглежданият подучастък от АМ „Хемус“, е равнинен до полупланински.

Нивелетните линии са проектирани при спазване на изискванията на Наредба № РД-02-20-2/2018 г. за проектиране на пътища.

Проектното решение предвижда оптимизация на нивелетното решение на одобрения от МОСВ трасе идеен проект, която се състои в следното:

- От км 293+100.11 (291+056,13 по идеен проект) до км 293+890.11 (291+846,13 по идеен проект) - повдигане на нивелетното решение средно с 1.80м над нивелетата от идейния проект. Повдигането се предвижда с цел осигуряване на отводняването и преминаването на водосточите под пътното трасе в участъка;
- От км 295+310.11 (293+266,13 по идеен проект) до км 295+830.11 (293+786,13 по идеен проект) – понижаване на нивелетата средно с 1.80 м под нивелетата от идейния проект. Оптимизацията се състои в намаляване на височината на насипа, с което се постига и една от основните цели на оптимизираното нивелетно решение, а именно намаляване на обема на насипните работи в конкретния участък.
- От км 297+150.11 (295+106,13 по идеен проект) до км 297+550.11 (295+506,13 по идеен проект) – понижаване на нивелетата средно с 1.30 м под нивелетата от идейния проект. Оптимизацията се състои в намаляване на височината на насипа, с което се постига и една от основните цели на оптимизираното нивелетно решение, а именно намаляване на обема на насипните работи в конкретния участък.
- От км 297+670.11 (295+626,13 по идеен проект) до км 298+110.11 (296+066,13 по идеен проект) - повдигане на нивелетното решение средно с 0.70 м над нивелетата от идейния

проект. Повдигането се предвижда с цел осигуряване на отводняването и преминаването на водостоците под пътното трасе в участъка;

• От км 298+750.11 (296+706,13 по идеен проект) до км 300+470.11 (298+426,13 по идеен проект) – понижаване на нивелетата средно с 2.50 м под нивелетата от идейния проект. Оптимизацията се състои в намаляване на височината на насипа, с което се постига и една от основните цели на оптимизираното нивелетно решение, а именно намаляване на обема на насипните работи в конкретния участък.

Максималният надлъжен наклон е 4.50%, а минималният – 0.5%. С цел намаляване на земните работи в участъка от км 297+410 (295+366,02 по идеен проект) до км 297+670 (295+626,02 по идеен проект) е допуснат надлъжен наклон 0.40%.

3.1.3. Конструкция на пътната настилка

3.1.3.1. Директно трасе

Пътната конструкция е изчислена за категория на движение „тежко“. Пътната настилка е асфалтобетонна, като износващият пласт при лентата за движение и лентата за изпреварване се предвижда от плътен асфалтобетон тип сплитмастик с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65, а в лента за принудително спиране, шлюзовете за пътни връзки и площадки за отдих и в зоните на площадките за отдих от плътен асфалтобетон тип „А“ с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65.

3.1.3.2. Пътна настилка при активна и изпреварваща ленти:

- плътен асфалтобетон тип сплитмастик 0/11S с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65 за износващ пласт - 4 см.

- неплътен асфалтобетон за долен пласт на покритието с полимер модифициран битум ПмБ 25/55-55 - 6 см.

- асфалтова смес за основен пласт тип Ао - 10 см.

- цименто-стабилизиран пласт за основен пласт - 20 см.

- основен пласт от скален материал с подбран зърнометричен състав - 25 см.

- зона А от материали от група А1 - 50см.

- Пътна настилка при лента за принудително спиране, шлюзовете за пътни връзки и площадки за отдих и в зоната на площадката за отдих при км 293+800;

- плътен асфалтобетон тип „А“ с полимер модифициран битум ПмБ 45/80-65 за износващ пласт - 4 см.

- неплътен асфалтобетон за долен пласт на покритието с полимер модифициран битум ПмБ 25/55-55 - 6 см.

- асфалтова смес за основен пласт тип Ао - 10 см.

- цименто-стабилизиран пласт за основен пласт - 20 см.

- основен пласт от скален материал с подбран зърнометричен състав - 25 см.

- зона А от материали от група А1 - 50см.

3.1.4. Стабилизация на земната основа

В различни участъци по протежение на разглеждания подучастък, съгласно установената геоложка обстановка, се предвижда стабилизация на земната основа.

3.1.5. Типов напречен профил

Директно трасе

Габаритът на АМ „Хемус“ е Г 27, който включва:

- ленти за движение – 2 x 3.75 м;
- ленти за изпреварване – 2 x 3.50 м;
- ленти за принудително спиране – 2 x 2.50 м;

- водещи ивици (между лента за принудително спиране и лента за движение) – 2 x 0.25 м;
- водещи ивици (между лента за изпреварване и разделителна ивица) – 2 x 0.50 м;
- разделителна ивица – 1 x 3.00 м;
- банкети – 2 x 1.50 м.

Напречните наклони на пътното платно са както следва:

- на *настилката* (в прав участък – двустранен 2.50%) и в хоризонтална крива – при $R < 3500$ м едностранен, в зависимост от радиуса за $V_{пр} = 120$ км/ч. При $R > 3500$ м напречният наклон е проектиран двустранен - 2.5%.

- на *банкетите* (в прав участък – 6%) и в хоризонталните криви с $R < 3500$ м - при разнопосочни напречни наклон на настилката и банкета, наклонът на последния е такъв, че сумата от двата да не превишава 10%. Когато са еднопосочни, този на банкета е 6%.

- на *разделителната ивица* – напречният наклон е двустранен - 2.5%. В хоризонтални криви с едностранен напречен наклон в разделителната ивица отводняването ще бъде решено с колекторна система с дъждоприемни шахти и бетонови бордюри 8/16.

- *земно легло* (в прав участък – напречният наклон на леглото е 4% към банкета, в хоризонтална крива с едностранен напречен наклон е между 2.5% и 4%.

- *откоси:*

В насип

- Откосът при насип по директно трасе се предвижда с наклон 1:1.75 при насип с височина до 6 м, 1:2 при насип с височина от 6 м до 12 м и 1:2.25 при насип с височина над 12 м.

- При насипи с височина над 6 м на всеки 6 м се предвижда берма с ширина 2 м и напречен наклон 3% към външния откос. За високите насипи са извършени необходимите изчисления за устойчивост.

В изкоп

Откосът в изкоп е с наклон 1:1.5. При изкопи с височина над 6 м на всеки 6 м се предвижда берма с ширина 3 м и напречен наклон 15% към ската.

Съгласно геоложките указания е предвидено изземване на хумуса под пътното тяло с дебелина от 30 см до 50 см. С оглед предпазване на пътните откоси от ерозия е предвидено охумусяването им с пласт хумус с дебелина 15 см и затревяването им.

Банкетите се предвиждат стабилизирани с горен пласт с дебелина 10 см от трошен камък с избран зърнометричен състав фракция 0-40, върху който ще бъде изпълнена единична повърхностна обработка с битумен разлив с фракция 4-8 мм.

Разделителната ивица се предвижда да бъде затревена. За целта ще бъдат положени нефракционирания скален материал за долен пласт и горен пласт от хумус с дебелина 14 см.

За откосите в изкоп се предвижда облицовка с противоерозионна композитна синтетична рогозка.

В разглеждания участък 8.3 на АМ „Хемус“ попадат следните големи съоръжения:

3.1.6. Пресичания с пътища от РПМ, общински и селскостопански пътища

- Път II-51 при км 295+213 (км 293+169,02 по идеен проект) при ПВ „Дралфа“ чрез подлез $L = 12+18+12$ м;
- Селскостопански път при км 296+956.07 (км 294+912,09 по идеен проект) чрез подлез с отвор 8 м;

- Селскостопански път при км 298+700 (км 296+656,02 по идеен проект) чрез подлез с отвор 8м.

- Републикански път II-49 при км 300+686.29 (км 298+642,31 по идеен проект) при ПВ „Лозница“ чрез подлез L=12+18+12 м;

За пресичанията са предвидени съответните реконструкции.

3.1.7. Пътни възли

В участъка 8.3. от км 294+043.98 до км 301+148.90, се предвижда проектирането на два пътни възела. Предложена е нова схема, която е съобразена с конкретните теренни, ситуационни и технологични особености на автомагистралното и второстепенното направление.

3.1.7.1. Пътен възел „Дралфа“ при км 295+213 (км 293+169,02 по идеен проект)

Път II-51 не се променя нито ситуационно, нито нивелетно. Предвижда се нова настилка в района на възела и оформяне на нови пътни кръстовища на ниво на път II-51.

Габаритът на пътя е 7.50м/10.50 м, но по част от дължината се предвижда уширяване на настилката с 3.00 м, поради проектиране на лента за ляво завиване. Дължината на реконструкцията на пътната настилка е 620 м.

Схемата на пътния възел е тип полудетелина. Пътните връзки са разположени в югозападна и североизточна посока. При това решение има намаляване на земните работи и се увеличава безопасността на движение в района на пътния възел. Пътните връзки са от тип Q1 – еднолентови и се състоят от пътно платно 5 м, водещи ивици по 0.25 м и банкети по 1.50 м, и са проектирани за проектна скорост от 40км/ч. С прецизиране на проектните криви на връзките с път II-51 ще се актуализират на следващия етап от проектирането площите, които ще бъдат засегнати за строителството на пътната връзка.

3.1.7.2. Пътен възел „Лозница“ при км 300+686.29 (км 298+642,31 по идеен проект)

Пътния възел е проектиран със схема тип „полудетелина“. Съгласно идейното решение пътните връзки на възела се предвиждат от западната страна на път II-49 в насип с височина над 6м, а за развитието на възела по предложения вариант се предвижда реконструкция на напоителен канал. Проектното решение по настоящото предложение предвижда промяна на решението по идеен проект с цел оптимизиране на земните работи, като две от връзките на възела са ситуирани от източната страна на пътя в лек изкоп. С новото проектно решение не се налага реконструкция на напоителния канал, като същия се предвижда да премине през АМ чрез съоръжение по съществуващото си положение.

Път II-49 не се измества ситуационно и нивелетно. Предвижда се нова настилка в района на възела и оформяне на нови пътни кръстовища на ниво на път II-49. Габаритът на пътя е 7.50м/10.50м, като по част от дължината се предвижда уширяване на настилката с 3.00 м, поради проектиране на лента за ляво завиване. Дължината на реконструкцията на пътната настилка е 609 м. С цел намаляване на земните работи местоположението на едната пътна връзка е променено – от югозападна в югоизточна посока. Другата пътна връзка остава в северозападна посока.

Всички пътни връзки са от тип Q1 – еднолентови и се състоят от пътно платно 5 м, водещи ивици по 0.25 м и банкети по 1.50 м. и са проектирани за проектна скорост от 40 км/ч.

3.1.8. Мостове над реки и канали

- Мост над напоителен канал при км 299+160.60 (км 297+116,62 по идеен проект);

- Мост над напоителен канал при км 299+915.01(км 297+871,03 по идеен проект);

- Мост над напоителен канал при км 300+500.11(км 298+456,13 по идеен проект).

3.1.9. Пътни принадлежности

Ограничителна система за пътища

По цялата дължина на автомагистралата е предвидено поставянето на ограничителни системи за пътища. Степента на задържане на предвидените ОСП е съобразена с допустимата скорост, с вида и обема на автомобилното движение по автомагистралата, както и степента на опасност на обезопасените препятствия.

3.1.10. Ландшафтно оформяне

За приобщаване на автомагистралата към околния терен и запазване на околната среда на етап технически проект ще бъде изготвен подробен проект за ландшафтно оформяне на пътя.

3.1.11. Опазване на околната среда

Съгласно условията и мерките от Решение по ОВОС № 2-2/2015 г., в техническия проект ще залегнат изискванията по компонентите и факторите на околната среда. Участък 8.3 не попада в границите на защитени територии, защитени местности, защитени зони по смисъла на екологичното законодателство, поради което не се предвиждат изграждането на допълнителни водостоци за осигуряване преминаване на диви животни.

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:

Инженерните мрежи, попадащи в разглеждания участък от км 294+043.98 (км 292+000 по идеен проект) до км 301+148.9 (км 299+104,93 по идеен проект) са разгледани в процедурата по ДОВОС, приключил с Решение № 2-2/2015 г. на Министъра на околната среда и водите.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

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

Участъкът попада в землищата на с. Дралфа (ЕКАТТЕ: 23546), с. Голяма Соколово (ЕКАТТЕ: 15919), с. Чудомир (ЕКАТТЕ: 81619), с. Бистра (ЕКАТТЕ: 04159), общ. Търговище, обл. Търговище, гр. Лозница (ЕКАТТЕ: 44166), общ Лозница, обл. Разград.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

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

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението не се очаква, тъй както участъкът не преминава през населени места.

В разглеждания нов участък 8.3 от трасето на АМ Хемус не попада в проектни граници на санитарно-охранителни зони (СОЗ) около три шахтови кладенци.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

При откриване на археологически обекти ще се предприемат действия по Закона за културното наследство.

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

АМ Хемус от км 294+043.98 до км 301+148,90 е нов участък от републиканската пътна мрежа. При пресичанията с републикански, общински и селскостопански пътища са предвидени съответните реконструкции.

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 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 реализирането на автомагистралния участък 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 хумус, 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:

Емисиите в периода на строителството на автомагистралния участък няма да се различават от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Емисиите в периода на експлоатация на автомагистралния участък няма да се различават от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

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

Не се очаква генериране на отпадъци, различни от разгледаните в процедурите, приключили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

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 тяло в прав участък и преходни рампи към хоризонталните криви до момента на преоформяне на настилката към разделителната ивица е повърхностно. Водите от разделителната ивица, настилката и банкетите посредством надлъжния и напречен наклони се довеждат до откосите на пътното тяло (отводнителни окопи в изкоп или система от бетонови бордюри и улеи при високи насипи) и от тук се отвеждат извън пътното тяло.

В участъка на хоризонтални криви водите от външното (по-високото) на кривата пътното платно се насочват повърхностно към разделителната ивица В хоризонтални криви с едностранен напречен наклон в разделителната ивица отводняването ще бъде решено с колекторна система с дъждоприемни шахти и бетонови бордюри 8/16 и от там чрез система от бетонови бордюри, дъждоприемни шахти (ДШ), линейни отводнителни, ревизионни шахти (РШ), колектори и напречни отводнителни се отвеждат извън пътното тяло.

Малки съоръжения

При пресичане на съществуващи водосбори съобразно големината на водния отток са предвидени водостоци, осигуряващи преминаването на водите през пътното тяло на магистралата. Такива съоръжения са предвидени и на места осигуряващи отводняването

Реконструкция на напоителни канали и дерета

За всички напоителни канали и съоръжения, засегнати от автомагистралното трасе ще се предвидят съответните пътни съоръжения, посредством които ще се осигурява нормалното функциониране на напоителните съоръжения.

В разглеждания участък 8.3 на АМ „Хемус“ при км 299+160.60 (км 297+116,62 по идеен проект), км 299+915.01 (км 297+871,03 по идеен проект) и км 300+500.11 (км 298+456,13 по идеен проект), проектното трасе пресича напоителни канали. Пресичането с АМ „Хемус“ е решено чрез премостване.

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 автомагистралния участък 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.

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

АМ „Хемус“ е национален обект, съгласно чл. 3, ал. 7 от Закона за пътищата. С Решение № 250/25.04.2013 г. на Министерски съвет, републикански път А-2 „София-Ботевград – Шумен – Девня – Варна“ (АМ „Хемус“) е обявен за обект с национално значение.

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!

Приложение: 1. Ситуация на електронен носител в .kmz формат.

С уважение,

ИНЖ. ДЕСИСЛАВА ПАУНОВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

