

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО

Г-Н ЮЛИЯН ПОПОВ

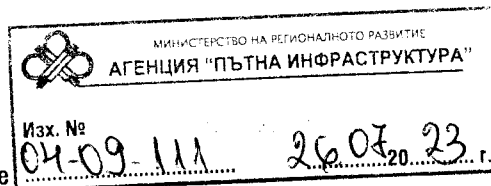
МИНИСТЪР НА

ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

бул. „Мария Луиза“ № 22

1000 София

Министерство на околната среда и водите



Вх. № 0608-46

София 17.07.2023 г.

**Относно:** „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“ -  
Участък 7 от км 223+426.75≐км 222+000 (след пресичането с път I-5) до  
км 267+650.11≐265+600

**Във връзка с:** Прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос на  
АМ „Хемус“, за подучастък от км 223+426.75 до км 236+030

**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 7 от км 223+426.75≐км 222+000 (след пресичането с път I-5) до  
км 267+650.11≐265+600 във връзка с „Прецизиране на ситуационното и геометрично  
решение на пътната ос на АМ „Хемус“, за подучастък от км 223+426.75 до км 236+030“**

**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 етап от реализацията на проекта за „Доизграждане на АМ „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“. 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“.

Изготвения от НКСИП идеен проект за участък 7 от трасето на АМ „Хемус“ е от км 222+000 до км 265+600 с дължина 43.6 км.

С настоящото уведомление Ви представяме ситуационното решение за подучастък от км 223+426.75 до км 222+000 до км 236+030 с дължина 12,6 км, с което е прецизирано ситуационното и геометрично решение на пътната ос, условно именуван подучастък 7.1. Настоящото трасе на автомагистралата съвпада с разглежданата в процедурата на ОВОС следа и приета с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г., като основната цел е постигане на възможно най-добри технически параметри на проектното трасе и осигуряване на добри условия за пътна безопасност. В тази връзка в подучастъка от автомагистралното трасе от км 223+426.75 до км 236+030 се налага да се прецизират геометричните и ситуационни елементи на пътната ос – радиуси на хоризонтални криви и дължини на преходни рампи.

**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. . Ситуационно решение**

Документацията е изработена въз основа на допълнително проучване на фаза идеен проект за доизграждане на АМ „Хемус“. С проектното решение се цели да се осигури съответствие с изискванията към строежите по реда на чл. 169 от ЗУТ като се следва одобреното от МОСВ трасе.

Ситуационното решение на трасето на разглеждания подучастък на АМ „Хемус“ е за проектна скорост 120 км/час.

За начало на проектната разработка за АМ „Хемус“, участък 7 е определен км 223+426.75, който представлява край на проектната разработка за АМ „Хемус“ на преходен

участък 6.3 и е идентичен с км 222+000, с начало непосредствено след пътен възел с път I-5 „Русе-Велико Търново“.

**Предмет на уведомлението за идейния проект и допълнителното проучване към него за АМ „Хемус“ е подучастък от км 223+426.75 до км 236+030.**

Ситуационно трасето се отделя от участък 6.3 в прав участък, като в началото се развива северно от с. Крушето. Следва дясна крива с  $R_1=15000$  м. При км 224+034 пресича ж. п. линията “Русе - Горна Оряховица“.

В участъка от км 225+940 до км 227+360 трасето на АМ „Хемус“ попада в границите на Натура 2000 - Защитена зона (ЗЗ) BG0000610 Река Янтра – ЗЗ по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Следва прав участък от трасето, като при км 228+700 се пресича общински път VTR2053, в участъка между републикански път III-514 “Камен-Драганово“ и с. Стрелец. Посредством дясна крива с  $R_2=5000$  м трасето на АМ „Хемус“ се насочва в северо-източна посока, като до края на подучастъка се развива северно и успоредно от републикански път III-514 “Камен-Драганово“. Следват прави участъци и леви криви с  $R_3=5000$  м,  $R_4=4500$  м и  $R_5=1500$  м, и параметри  $A_5=500$ , разделени с прави участъци.

В участъка от км 229+000 до км 233+500 трасето на пътя ще бъде оптимизирано спрямо одобреното от МОСВ трасе. С това се цели да се постиганат възможно най-добри технически параметри на проектното трасе и осигуряване на добри условия за пътна безопасност. С корекцията ще има и известно намаляване на дължината на трасето.

В участък от км 234+440 до км 235+620 започва промяна в ситуационно отношение, наложена от установено в процеса на проектиране нерегистрирано свлачище, в следствие извършени подробни инженерно-геоложки проучвания в обхвата на трасето. Установено е развитие на свлачищни процеси, множество замочурени зони и значимо тектонско нарушение (разсед), който преминава северно от трасето на магистралата. С новото решение трасето ще се измести в северна посока с 140 м в най-отдалечената си точка и се удължава със 73.71 м. Със ситуационна промяна се цели трасето да бъде извън обхвата тези зони.

След отделянето при км 233+800 следва дясна крива с  $R=1800$ м и параметри  $A=600$ , продължава с лява и дясна крива, съответно с  $R=870$ м и параметри  $A=293.73$  и  $R=870$ м и параметри  $A=293.73$ . Краят на ситуационната промяна е при км 236+030 (идентичен с км 234+500 по решение по ОВОС).

Общата дължина на прецизираното трасе на подучастък е  $L= 12\ 603.25$  м.

Трасето на участък 7.1 не преминава през регулацията на разположените в близост населени места и не засяга обекти, подлежащи на здравна защита.

### **3.1.2. Нивелетно решение**

При проектирането на надлъжния профил, се предвижда оптимизация на нивелетното решение на идейния проект, разгледан в процедурата по ОВОС, като са взети предвид следните основни предпоставки: спазване на основните технически параметри за проектна скорост  $V_{пр.}= 120$ км/ч.; осигуряване на плавност на трасето и създаване на най-благоприятен ефект за експлоатация при съчетание на елементите в план и профил; осигуряване на отводняването на пътното тяло и прилежащи терени; осигуряване на достатъчна височина за преминаването на малките съоръжения; осигуряване на необходимите габарити и светли височини при пресичанията със селскостопански и други пътища от общинската и републиканската пътна мрежа и ж. п. линии; надлъжният профил е съобразен с надлъжния профил на предходния участък 6, като е подведен от нивелетна права с наклон 4.5% и

нивелетна кота 78.19 и нивелетно обвързан в края с участък 8 – общата точка попада във изпъкнала вертикална крива с R26000 м и нивелетна кота 242.70 м.

За проектна скорост 120 км/ч са използвани следните минимални параметри: максималният надлъжен наклон е 4.50%; минималният надлъжен наклон е 0.5%;

### 3.1.3. Конструкция на пътната настилка

Основните строителни процеси, които ще се изпълняват при изграждането на разглеждания подучастък от АМ „Хемус“ са идентични на тези, специфични за целия процес на автомагистралата.

#### Директно трасе

Пътната конструкция е изчислена за категория на движение „много тежко“. Износващ пласт тип Сплитмастик 0/11 S с ПмБ 45/80-65 - 4 см; асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/20 (биндер) с ПмБ 25/55-55 – 6 см; асфалтова смес за основен пласт тип “Ао” - 10 см; циментова стабилизация за среден основен пласт - 20 см и скални минерални материали с подбрана зърнометрия за долен основен пласт - 25 см. Обща дебелина на настилка е 65 см.

За аварийните ленти се предвижда типа на износващия пласт да бъде: Износващ пласт от плътен асфалтобетон тип “А” с ПмБ 45/80-65 4 см.

Под последния пласт от пътната конструкция се полага зона А от група почви – А-1-а с дебелина на пласта от 50 см.

### 3.1.4. Типов напречен профил

#### Директно трасе

➤ Съставни елементи на пътното платно за габарит А27: средна разделителна ивица – 1x3.00 м; водещи ивици - 2x0.50 м; активни ленти за движение (ленти за изпреварване) – 2x3.50 м; активни ленти за движение – 2x3.75 м; водещи ивици – 2x0.25 м; ленти за принудително спиране – 2x2.50 м; банкети – 2 x 1.50 м.

➤ Геометричната и нивелетната ос на трасето са в оста на разделителната ивица;

➤ В правите пътни участъци наклона на настилка е едностранен – 2.5%;

➤ Банкетите в прав участък се изпълняват с наклон 6% по посока към откоса на насипа или към окопа в изкоп;

➤ Банкетите се предвижда да се изпълняват от два пласта – скален материал с подбран зърнометричен състав за горен пласт - фракция 0-40 – 10см и нефракциониран скален материал за долен пласт на банкета. За банкетите се предвижда и единична повърхностна обработка с битумен разлив с фракция 4-8 мм;

➤ Напречният наклон на аварийната лента в прав участък и хоризонтална крива съвпада с този на активните ленти за движение;

➤ Напречният наклон на средната разделителна ивица е двустранен - 2.5% насочен към пътните платна. Разделителната ивица се предвижда да се изпълни от хумусен пласт и затревяване – 14 см за горен пласт и нефракциониран скален материал за долен пласт. Под хумусния пласт се предвижда полагането на геотекстил със сепарираща функция с якост на статично пробиване 2500N, 200gr/m<sup>2</sup>;

➤ В района на пътните възли и площадките за отпих лентата за принудително спиране се уширява с 1.0 м поради преоформянето ѝ в ускорителни/забавителни шлюзове. В този случай пътното платно е с габарит А29 и е със следните съставни елементи: средна разделителна ивица – 1x3.00 м; водещи ивици - 2x0.50 м; активни ленти за движение (ленти за изпреварване) – 2x3.50 м; активни ленти за движение – 2x3.75 м; водещи ивици – 2x0.25 м;

➤ Ускорителни/забавителни шлюзове – 2 x 3.50 м;

➤ Банкети

– 2 x 1.50 м.

### **3.1.5. Пътни съоръжения – мостове, виадукти, подлези и надлези при пресичания с републикански и общински пътища:**

#### **Селскостопански подлези**

За АМ „Хемус“, подучастък 7.1 се предвиждат следните пресичания на две нива или оставащи под големи съоръжения със селскостопански пътища (ССП):

- ССП при км 223+788 – подлез;
- ССП при км 224+211.50 – подлез;
- ССП при км 226+316 – подлез;
- ССП при км 230+840 – подлез;
- ССП при км 231+543.46 – подлез;
- ССП при км 232+020 – подлез;

#### **Селскостопански надлези**

ССП при км 224+780 – надлез;

ССП път при км 225+640 - надлез;

#### **Селскостопански път**

- ССП при км 224+010 – Преминава в отвор на ж. п. подлез при км 224+034;
- ССП път при км 224+060 – Преминава в отвор на ж. п. подлез при км 224+034;
- ССП при км 225+980 – Преминава в отвор на виадукт при км 225+964;
- ССП при км 226+777 – Преминава в отвор на виадукт при км 227+148;
- ССП при км 227+445 – Преминава в отвор на виадукт при км 227+148;
- ССП при км 231+870 – Преминава в отвор на виадукт при км 231+822;
- ССП при км 234+165 – Преминава в отвор на виадукт при км 234+190;

### **3.1.6. Големи съоръжения**

<b>№</b>	<b>ПОДОБЕКТ</b>	<b>ДЪЛЖИНА (м)</b>	<b>НАЧАЛО (км)</b>	<b>КРАЙ (км)</b>
1	ВИАДУКТ ПРИ КМ 225+964	102.00	225+891	225+993
2	ВИАДУКТ ПРИ КМ 227+148	949.00	226+761	227+710
3	ВИАДУКТ ПРИ КМ 228+745	102.00	228+682.50	228+784.50
4	ВИАДУКТ ПРИ КМ 230+148	102.00	230+080.50	230+182.50
5	ВИАДУКТ ПРИ КМ 231+822	135.00	231+754.50	231+889.50
6	ВИАДУКТ ПРИ КМ 234+190	293.20	234+036.90	234+330.10

### **3.1.7. Пресичания с техническата инфраструктура:**

Инженерни мрежи и съоръжения засегнати от прецизираното трасе за подучастък 7.1 са следните:

- **„ЕСО“ ЕАД :**

При км 224+296 пресича ВЛ 110 kV „Бутан“;

При км 226+344 пресича ВЛ 220 kV „Стрелец“.

- **„Електроразпределение Север“ АД :**

При км 223+994 пресича ВЛ 20 kV „Раданово“;

При км 231+544 пресича ВЛ 20 kV „Вира“;

въздушни линии СрН „Виноград“ и „Камен“;

- **„ВиК Йовковци“ ООД**

При км 223+935 пресича магистрален водопровод за гр. Полски Тръмбеш. Трасето на АМ засяга напорен и хранителен водопровод  $\varnothing$  200мм.

### **3.1.8. 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.

### **3.1.9. Ландшафтно оформяне**

За приобщаване на автомагистралата към околния терен и запазване на околната среда ще се изготви подробен проект за ландшафтно оформяне на пътя. Подборът на новопроектираните дървесни и храстови видове ще бъде съобразен с конкретните климатични и почвени условия, характерни за ландшафтния район и естеството на обекта. Като мерки за защита от ерозия се предвижда, затревяване и залесяване на откосите.

### **3.1.10. Опазване на околната среда**

Подчастък 7.1 не попада в границите на защитени територии и защитени местности по смисъла на екологичното законодателство.

В участъка от км 225+941 (км 224+465 – по ОВОС) до км 227+362 (км 225+865 – по ОВОС) трасето на АМ „Хемус“ попада в границите на 33 BG0000610 „Река Янтра“ - за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Проектното решение, което е разгледано в решението по ОВОС, представлява преминаване през 33 BG0000610 „Река Янтра“ посредством мостово съоръжение – виадукт.

С настоящото проектно решение преминаването през 33 BG0000610 „Река Янтра“ е оптимизирано, като се предвижда да се осъществи по следния начин:

- Виадукт от км 225+891 (км 224+419 – по ОВОС) до км 225+993 (км 224+557 – по ОВОС);

- Насип от км 226+033 (км 224+557 – по ОВОС) до км 226+695 (км 225+219 – по ОВОС);

- Виадукт от км 226+761 (км 225+219 – по ОВОС) до км 227+710 (км 226+125 – по ОВОС).

В проектното решение за този участък са предвидени допълнително два правоъгълни водостока 1.5 x 1.5 м за преминаване на диви бозайници:

- Проход за животни – правоъгълен водосток при км 226+100 L=1.5/1.5;

- Проход за животни – правоъгълен водосток при км 226+600 L=1.5/1.5;

На този проектен етап се предвижда да се постави непрекъснатата ограда от двете страни на магистралата с височина 120 см над земята, и подземна част 20 см (вкопана в земята), която да бъде изградена от ситна мрежа (с отвори по-малки от 0.5/0.5 см), позиционирана така, че отворите на всички проходи да останат извън нея спрямо пътното платно. Оградата е комбинирана с оградната мрежа, разположена по обхвата на АМ „Хемус“.

В участъците на премостване на реките, при устоите на мостовите съоръжения преди и след реката ще се предвиди ограждане на пътното платно. Загражденията ще бъдат от ситна мрежа (5x5 мм), недопускаща достъпа на животни до директното трасе. Тези участъци ще бъдат затревени.

В прецизираното проектно решение, в изпълнение на изискванията на решението по ОВОС, са предвидени за направа и следните мостови съоръжения:

- Виадукт при км 228+745 (км 227+270 – по ОВОС);
- Виадукт при км 230+148 (км 228+680 – по ОВОС);
- Виадукт при км 231+822 (км 230+285 – по ОВОС);
- Виадукт при км 234+190 (км 232+695 – по ОВОС).

Всички съоръжения в участъка са пригодни и с достатъчен габарит за безпрепятствено преминаване на диви животни под автомагистралата.

При изготвяне на технически проект ще се допълнят мерките, съгласно изискванията в Решене по ОВОС № 2-2/2015 г.

### **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 223+426.75 до км 236+030 са разгледани в процедурата по ДОВОС, приключила с Решение № 2-2/2015 г. на Министеръта на околната среда и водите.

### **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 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:**

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. Куцина (ЕКАТТЕ: 40782), общ. Полски Тръмбеш, с. Крушето (ЕКАТТЕ: 40172), с. Драганово (ЕКАТТЕ: 23100), общ. Горна Оряховица, с. Сушица (ЕКАТТЕ: 70408), общ. Стражица, обл. Велико Търново.

## **5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:**

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

Проектното решение разгледано в Решението по ОВОС представлява преминаване през 33 BG0000610 „Река Янтра“ посредством мостово съоръжение – виадукт. В прецизираното проектно решение в подучастъка, са предвидени допълнително мостови съоръжения, оразмерени с достатъчен габарит за безпрепятствено преминаване на диви животни под автомагистралата.

## **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 подучастък 7.1 прецизирането на трасето на АМ Хемус не попада в проектни граници на санитарно-охранителни зони (СОЗ).

## **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 223+426.75 до км 236+030 е нов участък от републиканската пътна мрежа. При пресичанията с републикански, общински и селскостопански пътища са предвидени съответните реконструкции и нови съоръжения – подлези, надлези, виадукти..

## **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 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/водопълтна изгребна яма и др.):**

С последващ технически проект ще се направят необходимите конкретни разчети за осигуряване на отводняването на пътното тяло и прилежащи терени. Отводняването на пътното тяло ще е повърхностно, с минимален напречен наклон в хоризонтална крива 2,5%. Водите от разделителната ивица, настилката и банкетите посредством надлъжния и напречен наклони ще се довеждат до откосите на пътното тяло (отводнителни окопи в изкоп или система от бетонови бордюри и улеи при високи насипи) и от там ще се отвеждат извън пътното тяло.

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

**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 автомагистралния участък по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътнотранспортни 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 необходими 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 носител в .kml формат.

С уважение,

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

