



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-80/...2020 г.

ДО  
Г-Н ИВАН ДОСЕВ  
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“  
БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3  
ГР. СОФИЯ

На Ваш изх. № 04-09-167/26.11.2020 г.

**Относно:** *Инвестиционно предложение за „Рехабилитация и реконструкция на 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“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“*

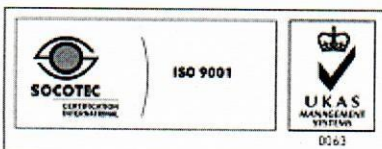
**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДОСЕВ,**

Във връзка с постъпило писмо с вх. № ОВОС-80/27.11.2020 г. на МОСВ за горещитираното инвестиционно предложение, което приемаме като уведомление по чл. 10, ал. 1 от *Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на плановете, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр. 73/2007 г., изм. и доп.), на основание чл. 6а, т. 1, буква „в“, Ви уведомяваме следното:*

Инвестиционното предложение (ИП) за *„Рехабилитация и реконструкция на 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“* попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС.*

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“* е съгласувано с писмо изх. № ОВОС-72/17.09.2018 г. на МОСВ.

Настоящото ИП предвижда възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества, носимоспособността на съществуващата настилка и пътното тяло, както и отводняването на участък от км 56+320 до км 56+496.50 от път III- 208, който



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

Тел: +359(2) 940 6259, Факс: +359(2) 986 25 33





е с обща дължина 176.50 м, от които 32 м тунелно преминаване и 144.50 м укрепване на ската преди и след тунела.

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. Теренът в по-голямата си част е предпланински. Съществуващите радиуси на хоризонталните криви отговарят на проектна скорост от 40 км/ч.

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.

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.

Отводняването на пътното платно и прилежащите терени е повърхностно и се извършва посредством бетоновите 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. Бетоновите риголи преди и след тунела се нуждаят от подмяна, с оглед достигане на необходимите нива и наклони.

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. 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.

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

При км 56+420 е изграден пътен тунел без облицовка и с недостатъчен светъл габарит. Констатирано 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.

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.

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.

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 настилка) –  $2 \times 3,50$  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.

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

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%.

За възстановяване на пътната конструкция в участъците с нарушена настилка и такива с изчерпана носимоспособност се предвижда пълна реконструкция на настилка. Оразмеряването на пътната настилка е направено за категория на движението ”тежко”. Предвижда се монтаж на съществуващите предпазни огради в дясно и замяната им с нови, отговарящи на техническите норми. Предвижда се подмяна на пътни знаци, допълването им с нови, както и изцяло нова сигнализация с пътна маркировка.

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

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

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.

Порталните участъци на тунела (2 броя при км 56+380 и 56+410) пресичат пътното трасе под ъгъл 45°. 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.

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’.

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.

В участъка няма пресичания с надземни и подземни комуникации. Предвиждат се взривни работи при уширяването на тунела, като такива няма да се извършват при вход и изход на тунела.

Дейностите в описаното по-горе инвестиционно предложение не попадат в Приложение № 1 към чл.92, т.1, както и в Приложение № 2 към чл.93, ал.1 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Същите не представляват разширение или изменение, което да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда по смисъла на чл.93, ал. 1, т.3 от ЗООС.

При извършена проверка, относно местоположението на трасето на пътя се установи, че не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но попада в следните защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР): BG0000133 „Камчийска и Еменска планина“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, включена в списъка със защитени зони, приет с Решение № 661/16.10.2007 г. на Министерския съвет (обн., ДВ, бр. 85/23.10.2007 г.) и BG0002044 „Камчийска планина“ за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-



132/10.02.2012 г. на министъра на околната среда и водите, изменена със № РД-77/28.01.2013г. (обн., ДВ, бр. 23/20.03.2012г. и бр.10/05.02.2013г.).

При направената проверка за допустимост по смисъла на чл. 12, ал. 2, във връзка с чл.2, ал.2 от *Наредбата за ОС* се установи, че предвидените дейности в ИП са **допустими** спрямо режима на защитена зона BG0002044 „Камчийска планина“ за опазване на дивите птици, определен с горечитираната заповед.

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 считаме, 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 уведомяваме, че за така заявеното ИП за „*Рехабилитация и реконструкция на 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*“, **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 за конкретното ИП и не отменя необходимостта от получаване на съгласувания или разрешителни, предвидени в други закони и подзаконови 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.

**ЕМИЛ ДИМИТРОВ**

Министър на околната среда и водите

