



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО  
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

9.2.2024 г.

СТАРА ЗАГОРА  
Вх. № 100С-01-1051/14-02-24

X 24-00-354/09.02.2024

Per. №

Signed by: IVELINA VLADIMIROVA MORTEVA-ANASTASOVA

ДО  
Г-ЖА ДИАНА ГАНЕВА  
И. Д. ДИРЕКТОР НА  
РЕГИОНАЛНА ИНСПЕКЦИЯ ПО  
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ – СТАРА ЗАГОРА  
ул. "Стара планина" № 2  
6000 Стара Загора

**Относно:** Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о.п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“)

**УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ГАНЕВА,**

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 (Наредба за ОС), Ви уведомяваме за инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

**Изграждане на Пътен възел „Кермен“ при приблизителен км 261+408 на АМ „Тракия“ (пресичане с път III-6601 „(о.п. Сливен-Нова Загора)-Речица-Кермен-Скалица“)**

**1. Възложител:**

**Агенция „Пътна инфраструктура“**

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 507; 02/9173 416.

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

инж. Росица Цветанова – Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

**2. Резюме на предложението**

Настоящо инвестиционно предложение разглежда изграждането на Пътен възел „Кермен“ при АМ „Тракия“ при пресичането на автомагистралното трасе на км 261+408 с републикански път III-6601 „(о.п.Сливен-Нова Загора)- Речица-Кермен-Скакалица” при км 13+492 на третокласния път и цели осигуряване на директна връзка на град Кермен с Автомагистрала „Тракия“.

Пътните връзки ще бъдат с конструкция на настилката както за всички пътни връзки в този участък на АМ „Тракия“, за движение „тежко“.

В така представеното Ви уведомление ще бъдат разгледани два варианта за изграждането на пътен възел „Кермен“.

**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/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:**

### **3.1 Описание на основните процеси**

#### **3.1.1 Ситуация**

Вариантните решения са направени въз основа на следните основни приемания и предпоставки:

- Да бъде осигурена връзка към съществуващия третокласен път;
- Максимално запазване на всички пътни принадлежности на магистралата и оформянето му като обслужваща територия;
- Новото проектно трасе на третокласния път да използва съществуващия подлез при км 13+500;
- Осигуряване на връзка към град Кермен;
- Минимално засягане на урбанизирани територии;

Първият вариант на пътния възел е симетрична „полудетелина“, при която всички пътни връзки са разположени от западната страна на третокласния път.

При вторият вариант пътния възел е диагонална „полудетелина“ с излизане от главното направление преди мостовото съоръжение, като пътните връзки от страна Юг са разположени западно от третокласния път, а пътните връзки от страна Север са разположени източно от третокласния път и се включват в кръгово кръстовище за град Кермен.

#### **3.1.2 Надлъжен профил**

- **Първи вариант**

Типа на пътния възел е „полудетелина“ от западната страна.

Пътна връзка №1 е София-път III-6601, изход от АМ “Тракия“.

Пътна връзка №2 е път III-6601-Бургас, вход към АМ “Тракия“.

Пътна връзка №3 е Бургас - път III-6601, изход от АМ “Тракия“.

Пътна връзка №4 е III-6601 -София, вход към АМ “Тракия“.

Всички пътни връзки са с разделителна ивица от 2м и са с включване към третокласния път посредством триколонно кръстовище от първи тип.

- **Втори вариант**

Типа на пътния възел е диагонална „полудетелина“, за пътни връзки №1 и 2 са разположение западно от третокласния път, а пътни връзки №3 и №4 източно от третокласния път като се включват в кръгово кръстовище.

Пътна връзка №1 е София-път III-6601, изход от АМ “Тракия“.

Пътна връзка №2 е път III-6601-Бургас, вход към АМ “Тракия“.

Пътна връзка №3 е път III-6601-София, вход към АМ “Тракия“.

Пътна връзка №4 е Бургас-III-6601, изход от АМ “Тракия“.

### **3.1.3 Габарит**

#### **Габарит на директното трасе**

Габаритът на директното трасе се запазва Г29.0 (построен съгласно Нормите за проектиране на пътища 2000 г. и уширен в обхвата на съоръжението) като е прието да се оформят следните ленти за движение със сигнализация в обхват от 200м преди и след пътния възел:

Габарит при магистрала

- Ленти за движение - 2x4.25м + 2x3.75м
- С водещи ивици - 2x0.75м+2x0.25м
- Ленти за забавяне и ускоряване - 2x3.50м
- Банкет - 2x1.25м
- Средна Разделителна ивица - 3.50м

Габарит при мостовото съоръжение

- Ленти за движение - 2x4.25м + 2x3.75м
- С водещи ивици - 2x0.75м+2x0.25м
- Ленти за забавяне и ускоряване - 2x3.50м
- Тротоар - 2x2.00м
- Средна Разделителна ивица - 3.50м

Габаритите на връзките:

Габарит на връзките съгласно първи вариант - Г16

- Ленти за движение - 2x4.50м
- Средна Разделителна ивица - 2м
- Водещи ивици - 4x0.50 м
- Банкет - 2x1.50м

Габарит на връзките съгласно втори вариант - Г8.5

- Ленти за движение - 1x4.5м
- Водещи ивици - 2x0.50м
- Банкет /разделителна - 1x1.50м /1x1.00м

### **3.1.4 Пътната настилка**

Проектната разработка не предвижда рехабилитация и реконструкция на АМ “Тракия“. Ще се направи връзка на магистралата с новите пътни връзки. Направено е

изчисление на конструкцията на настилката на пътните връзки за „тежко“ движение, както е при всички пътни възли за АМ “Тракия“ в тези участъци.

#### **Настилка:**

Плътен асфалтобетон сплит мастик с полимер модифициран битум - 4 см.

Неплътен асфалтобетон /биндер/ с полимер модифициран битум - 4 см.

Битумизиран трошен камък Ао - 12 см.

Скални материали с непрекъсната зърнометрия за долен основен пласт 0-63 мм - 44 см.

В обхвата на възел няма водни обекти и не е необходимо оразмеряване на водосбора.

#### **3.1.5 Технически показатели**

По технически показатели вариантите са съпоставими по следните показатели:

- Надлъжните наклони при първия вариант са:
  - Минимум 0.5%/0.22%/
  - Максимум 4.9%
- Надлъжните наклони при втория вариант са:
  - Минимум 0.5%/0.15%/
  - Максимум 5.9%
- Вариантите са с еднакъв габарит;
- Съоръженията за вариантите са идентични без съществени разлики;
- Дължините на вариантите и връзките към тях са относително еднакви;
- Скоростта на движение при всички варианти еднаква 40-90 км/час;
- В нивелетно отношение всички варианти са проектирани с идентични параметри;
- По отношение от обезопасяване на терените при изграждането на новото трасе вариант 1 е с по-малки капиталовложения.

#### **3.1.6 Пътища в обхвата на разработката**

Разработваният участък съвпада с път III-6601 (О.п. Сливен - Нова Загора) - Николаево - Кермен – Гълъбинци – Межда – Скалица.

Проектния участък съвпада и с трасето на АМ “Тракия“, с начало от км 261+126 и край при км 261+726 и пресичането с път III-6601 при подлеза е на км 261+408. Километровото местоположение е определено в заданието на проекта.

#### **3.1.7 Железопътна мрежа в обхвата на разработката**

През град Кермен преминава железопътната линията София – Бургас.

Гарата е разположена в непосредствена близост до път III-6601, което обуславя и необходимостта до добър и директен транспортен достъп към основната транспортна мрежа АМ“ Тракия“.

#### **3.1.8 Съществуващо положение**

В обхвата на разглежданата проектна разработка се намира пътен подлез на път III-6601 „(о.п. Сливен-Нова Загора) -Николаево - Кермен – Гълъбинци – Межда – Скакалица“. Третокласният път е в добро експлоатационно състояние, габаритът в този участък от пътя е Г10.50.

В ляво по посока на растящия километраж на АМ „Тракия“ има изградена шумозащитна стена от км 261+375, с цел предпазване на град Кермен. При третокласния път в ляво има триколонно кръстовище за град Кермен тип I и в близост е електропровод 20 kV. Съществуващото съоръжение при пресичането на третокласния път с автомагистралата е в отлично състояние, тротоарите на АМ „Тракия“ са с ширина по 2м, при преминаването по третокласния път облицованите окопи преминават в покрити окопи и от страни има тротоари.

### **3.1.9 Големи съоръжения**

На км 261+427 от АМ „Тракия“ при пресичането си с път III-6601 има съществуващ пътен подлез, който е в много добро техническо състояние. За съоръжението се предвиждат следните дейности:

- Почистване на отводнителни канавки;
- Почистване и възстановяване на насипите на откосите;
- С цел забавяне карбонизацията на бетона, върху откритите бетонни повърхности ще бъде положено защитно покритие, а за тротоарните блокове устойчиви на замръзване соли.

### **3.2 Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:**

Предвидени са изкопни дейности с максимална дълбочина до 3м, които при спазване на нормативните изисквания не следва да окажат въздействие върху състоянието на земните недра.

Не се очаква провокиране на склонови процеси при изкопите по време на строителството на пътния възел. Ще бъдат предвидени всички необходими укрепващи и отводнителни мероприятия за ограничаване на ерозионните процеси.

Единствено в рамките на строителната линия се очакват нарушения в приповърхностния почвен слой. Не се очаква замърсяване с изкопни земно-скални маси, тъй като те ще бъдат депонирани в определените за целта депа за временно или постоянно съхранение.

### **3.3 Ползване на взрив:**

Не се предвижда използване на взрив.

**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:**

В землището на Кермен е необходимо да бъдат отчуждени следните площи:

- При избор на първи вариант - 20 имота земеделска и 1 имот транспортна територия;
- При избор на втори вариант - 16 имота земеделска, 2 имота транспортна и 1 имот урбанизирана територия.

За горесцитираните дейности ще бъде изготвен проект на ПУП-ПП.

**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:**

Инвестиционното намерение е разположено на територията на област Сливен и попада в землищата на гр. Кермен (ЕКАТТЕ 36779).

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

Инвестиционното предложение попада в защитената зона BG 0000418 – „Керменски възвишения“, която е разположена в землищата на с. Коньово, община Нова Загора, област Сливен, с. Биково, гр. Кермен, с. Младово, община Сливен, област Сливен, с обща площ 21 078,130 дка.

С цел избягване на въздействие върху флората и фауната в защитената зона, са разработени два варианта с най-малко въздействие и отнемане на площ от зоната. С цел опазване на защитената зона ще бъдат предприети следните мерки:

- Маршрутите за подходите към строителната площадкана терена и обектите на строителната площадка ще бъдат маркирани;
- При почистването на терените се предвижда да не се излиза от предвидените строителни граници на обекта;
- Няма да се използват химически вещества върху тревната покривка и пътищата;
- При оформяне на крайпътното пространство се цели максимално съвместяване на дървесни и храстовидни видове с условията на средата и формираните местни растителни съобщества;
- Няма да бъдат използвани инвазивни видове при оформлението на крайпътното пространство;
- Подготвителните дейности ще се извършват преди или след размножителния сезон на повечето животински видове;

#### **5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:**

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством по-бързия достъп до АМ „Тракия“. Минимален дискомфорт се очаква по време на строителството.

#### **5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:**

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културно-историческото наследство. При установяване на обекти (следи от обекти) на културно и историческо наследство, работата на обекта ще бъде преустановена и ще бъде подаден сигнал до РИМ – Сливен. Обектът подлежи и на съгласувателна процедура по Закон за опазване на културното наследство.

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

Новия пътен възел ще свърже АМ“ Тракия“ с третокласния път III-6601, което налага изготвянето на проект за временна организация на движението в района.

## **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/:**

При изграждането на пътния възел ще се използват инертни материали от лицензирани доставчици.

Основните строителни материали, които ще се използват са бетонови смеси, арматурни елементи, хидроизолация и асфалтобетон, които са описани подробно в количествените сметки към техническия проект.

## **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. Използването на строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици.

### **7.2. Емисии в периода на експлоатация:**

По време на експлоатация на пътя не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните в атмосферния въздух, вещества.

**7.3. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:**

Очакваните емисии на вредни вещества, емитирани по време на строителство и експлоатация на съоръжението не са включени в списъка на приоритетните вещества в областта на политиката за водите, съгласно Приложение 1 от Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

Не се предвижда зауставане на воден оток, с което се ограничава възможността от замърсяване.

**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 ремонтните 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; 17 06 05 - строителни материали, съдържащи азбест

● 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 извън пътна 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, съхранение и последващо третиране на отпадъците ще се осъществява от лицензирана, за тази дейност фирма.

**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.):**

Предвидени са системи за временно отводняване по цялото протежение на строителната площадка с цел недопускане на замърсени води към околните терени и ограничаване ерозията на почвите.

Пътният участък предполага гравитачно отводняване, което ще бъде описано по-подробно при следващите етапи от инвестиционното предложение.

**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 единствено със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от замърсяване с тях съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува непосредствено преди започване на строителството.

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

Разглежданият пътен възел не представлява съоръжение или предприятие 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 във формат .dwg – 2 бр.

С уважение,

2/9/2024

X

ИНЖ. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ  
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА АГЕНЦИЯ ...  
Signed by: YORDAN VALCHEV

