



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

2.2.2026 г.

X 04-09-17/02.02.2026

Per №

Signed by: IVELINA

MORTEVA-ANASTASOVA

ДО

Г-Н МАНОЛ ГЕНОВ

МИНИСТЪР НА

ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

бул. „Мария Луиза“ № 22

1000, гр. София

Относно: *Околовръстен път на гр. Пловдив – привеждане към габарит Г23.5 – Път III-805 „(Път I-8 „Пазарджик – Пловдив“) – п.в. Царацово – Съединение“ в участък от км 0+000 до км 1+460 и Път II-86 „(Път I-8 „Пазарджик – Пловдив) – Асеновград – Смолян“ в участък от км 0+000 до км 14+962*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕНОВ,

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“:

Околовръстен път на гр. Пловдив – привеждане към габарит Г23.5 – Път III-805 „(Път I-8 „Пазарджик – Пловдив“) – п.в. Царацово – Съединение“ в участък от км 0+000 до км 1+460 и Път II-86 „(Път I-8 „Пазарджик – Пловдив) – Асеновград – Смолян“ в участък от км 0+000 до км 14+962

Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 446

лице за контакти: д-р Нина Стоилова – Началник отдел „ОВОС и ОС“

1. Резюме на предложението

Град Пловдив е вторият по големина град в България, областен и административен център на общини Марица, Пловдив и Родопи. Намира се в южна България, на двата бряга на р. Марица, в Горнотракийската низина, южно от АМ „Тракия“ и северно на 15 км от Родопите. Пловдив е най-големият и най-бързо развиващ се стопански център в Южния централен район.

Републиканските пътища III-805 и II-86 са важни транспортни артерии в област Пловдив, като трасетата им формират околоръстния път на гр. Пловдив. Те извеждат и провеждат потоците МПС извън чертите на града. Чрез околоръстния път се осъществява транспортна връзка от АМ „Тракия“ към област Смолян и област Кърджали.

Поради голямата интензивност на транспортния трафик пропускателната способност на път III-805 и път II-86 е изчерпана. Носимоспособността на пътната настилка е недостатъчна, вследствие на което прогресивно се влошава технико-експлоатационното състояние на пътя.

Съгласно Решение на Министерски съвет № 302/20.04.2012г., Път II-86 в участък „I-8 - Асеновград“ и Път III-805 в участък „I-8 - п.в. Царацово“ са обявени за национални обекти, както и обекти с национално значение.

Целта на инвестиционното предложение е да се обезпечи изграждане на второ пътно платно чрез максимално използване на съществуващия път, чрез модернизирането му към път с четирилентов габарит Г23,5, както и изграждане на локални платна.

Настоящото инвестиционното предложение разглежда югозападния обход на гр. Пловдив в участъка от от км 0+000 до 1+460 на север по III-805, където е връзката с км 1+460 до км 4+120 на републикански път III-805 „(Пазарджик - Пловдив) - п.в. Царацово“, вкл. пътен възел (ПВ) „Царацово“. Също така трасето на околоръстния път включва участък от км 0+000 до км 14+962 по републикански път II-86, където нулев километраж за път II-86 е при отделянето му от път I-8 София - Пловдив при км 218+914, чрез кръгово кръстовище. Краят на участъка е при км 14+962, след пресичането с ж.п. линия на КЦМ АД и непосредствено преди новоизграденото кръгово кръстовище на път II-86 „Пловдив - Асеновград“ и бул. „Асеновградско шосе“.

Освен привеждането към габарит Г23,5, пътното трасе ще се допълни и с изграждане на локални платна, с което се осигурява достъп до търговски, крайпътни и други обекти, както и пътни възли, мостове над реки, надлези и подлези и други съоръжения.

2. 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:

Като основа за разработване на пътната ситуация служи трасето на изготвения през 2012 г. идеен проект, което е било одобрено с Решение по оценка на въздействието върху околната среда № 6-6/2016 г., влязло в законна сила на 28.06.2017 год. Поради незапочване на осъществяването на инвестиционното предложение, в съответствие разпоредбата на чл. 99, ал. 12 от ЗООС, Решението е загубило правно действие. Същото е констатирано с писмо № М-704-1/29.11.2024г. на Регионалната инспекция по околна среда – Пловдив.

Новопроектираният околоръстен път е с технически елементи в план, съответстващи на проектна скорост $V_{пр} = 120$ км/ч (с изключения в определени участъци) и габарит Г23.5, съгласно действащата Наредба № РД-02-20-2/2018 г. за проектиране на пътища.

Инвестиционното предложение е разделено на два участъка, както следва:

2.1. УЧАСТЪК 1 - ПЪТ III-805 „(ПЪТ I-8 „ПАЗАРДЖИК - ПЛОВДИВ“) - П.В. ЦАРАЦОВО - СЪЕДИНЕНИЕ“ ОТ КМ 0+000 ДО КМ 1+460 И ПЪТ II-86 „(ПЪТ I-8 „ПАЗАРДЖИК - ПЛОВДИВ“) - АСЕНОВГРАД - СМОЛЯН“ ОТ КМ 0+000 ДО КМ 0+640

Път III - 805 (километражът расте от път I-8 на север)

Начална точка - км 0+000 кръгово кръстовище при пресичането с път II-86 и път I-8.
Крайна точка - при км 1+460.

Път II-86 (километражът расте от път I-8 на юг)

Начална точка е при км 0+000 пресичането с път III-805 и път I-8, посредством кръгово кръстовище. Крайна точка на участъка е км 0+640 на път II-86, където се намира края на мост над р. Марица. Ситуационно, краят е обвързан с началото на участък 2. Общата дължина на трасето е 2 100.00 м.

➤ Директно направление

Ситуационно трасето е решено от една хоризонтална крива с $R = 5000$ м с дължина 429.99 м и две прави с дължини 674.88 м и 995.13 м.

Трасето преминава над кръговото кръстовище на пътния възел чрез пътен подлез (естакада) на км 0+000, като се развива на север по III-805. На юг по път II-86 преминава над коритото на река Марица чрез ново мостово съоръжение на км 0+317.40. Локални платна са предвидени дясно (изток) и ляво (запад) в участъка от околоръстния път по III-805. Достъпът между директното направление, връзките на пътния възел и локалите се осъществява чрез зони на преплитане.

Надлъжен профил

Нивелетата е проектирана от прави и 3 вертикални криви. Максимален радиус на изпъкнала вертикална крива $R_{изп} = 8300$ м, осигуряваща необходимата светла височина на пътния подлез (естакада) над кръговото кръстовище, като същевременно осигурява оптималното развитие на трасето в профил, спрямо топографските условия на околния терен, съществуващите съоръжения и застрояка. Една вдлъбната вертикална крива с $R_{вдл} = 6500$ м и една вдлъбната вертикална крива в участъка на привързване към съществуващия габарит на път II-86 с $R_{вдл} = 10000$ м. Използваните радиуси на директното трасе на околоръстния път в обхвата на пътния възел отговарят на проектна скорост от $V_{пр} = 100$ км/ч. Максимален надлъжен наклон $i_{мах} = 3.19\%$, минимален надлъжен наклон $i_{мин} = 0.1\%$ за две прави с обща дължина 661 м и 0.12% с дължина 361 м.

Напречен профил

Предвидено е уширяването на съществуващото пътно платно отдясно на път III-805 и отляво на път II-86 до постигане на габарит Г23.5, като е осигурена полоса за развитие на локални платна и зони за преплитане, така че да се впише във вече изградените връзки на търговски и крайпътни обекти в близост до пътя.

Пътното трасе ще се реконструира (удвой) чрез привеждането му към габарит Г23,50м, съставен от:

- ленти за движение	- 2 x 2 x 3.75м	= 15.00м
- Водещи ивици (до РИ)	- 2 x 0.50м	= 1.00м
- средна разделителна ивица	- 1 x 3,50м	= 3,50м
- водещи ивици	- 2 x 0.50м	= 1.00м
- банкети	- 2 x 1.50м	= 3.00м

Геометричната ос на скоростния път е в средата на разделителната ивица, а нивелетното решение съвпада с двата външни ръба на разделителната ивица.

Локални платна

Дясно локално платно:

Началото при км 0+000 на дясното локално платно съвпада с края на Връзка 2 от Пътния възел и продължението и в зоната за преплитане (км 0+528.05).

Отделено е от платното за движение на директното направление чрез странична разделителна ивица с ширина 3 м.

- странична разделителна ивица - 1 x 3.00 м
- активни ленти за движение - 2 x 3.00 м
- тротоар - 1 x 1.50 м

Ляво локално платно:

От км 0+000 до км 1+364.56 (км 1+460 до км 0+100 по посока срещу РКМ към ПВ "I-8"). Разположено е изцяло зад (западно) отводнителен канал в същия участък.

- активни ленти за движение - 2 x 3.00 м
- тротоар - 1 x 1.50 м
- банкет - 1 x 1.50 м

Зони на преплитане

Достъпът между директното направление, връзките на пътния възел и локалите се осъществява чрез зони на преплитане.

- лента за зона на преплитане - 1 x 3.50 м

Предвижда се допълнителна лента за движение, разположена между активната лента на движение на директното направление и лявата активна лента на движение на локала. Дясната активна лента на локала се разделя чрез непрекъсната маркировъчна линия в участъка на преплитане.

В участъка на път III-805 зона на преплитане е от км от км 0+370 до км 0+590 дясно, осигуряваща изход от директното направление към десния локал и вход от пътна връзка № 2 на ПВ и локално платно към директното направление.

Зони на преплитане са обособени и по път II-86: изход от директното направление към мостово съоръжение и пътна връзка № 3 и вход към него от източен пътен локал (от км 0+475 до км 0+700).

Ускорителен шлюз

Осигурен е входът към директното направление от левия локал, магазин Джъмбо и завод Керамик при км 1+310 чрез ускорителен шлюз от км 1+030 до км 1+290 и ширина на лентата 3.50 м.

➤ Пътен възел с път I-8 и кръгово кръстовище по второстепенното направление

Пътен възел тип „Диамант“ с кръгово кръстовище по второстепенното направление има за цел да свърже път I-8 „Пазарджик - Пловдив“ с новопроектирания околоръстен път по следата на път II-86 посока „Асеновград – Смолян“ и път III-805 посока ПВ „Царацово-Съединение“ към АМ „Тракия“ и да осигури всички посоки на завиване.

Уширяването на съществуващите трасета до достигане на проектния габарит Г23.5 м се извършва отдясно на път III-805 и отляво на път II-86. Преминаването на директното трасе над съществуващото кръговото кръстовище се осъществява чрез пътен подлез (естакадно съоръжение).

▪ Връзка 1 - АМ „Тракия“ – Пазарджик/Пловдив (от път III-805 към път I-8)

Връзката осъществява достъпа от директното направление от посока север по път III-805 към кръговото кръстовище по направление път I-8 „Пазарджик – Пловдив“. Дължината ѝ е 401.43 м. Началото е от км 0+420 (края на забавителния шлюз към нея) от директното направление и завършва на км 0+221.78 от кръговото кръстовище.

Проектните елементи в план и профил са проектирани да отговарят за $V_{пр}=40$ km/h. Трасето в план е съставено от прави и 3 броя хоризонтални криви. Минимален радиус на

кръгова крива за една крива $R = 30$ м – вход кръгово кръстовище. Максимален радиус на хоризонтална крива $R = 2000$ м за една крива и 1500 м също за една крива.

Габаритът на връзката тип Q2-10.5 м – еднопосочна двулентова връзка.

Трасето е обвързано ситуационно и нивелетно както с директното направление така и с кръговото кръстовище.

▪ **Връзка 2 - Пазарджик/Пловдив - АМ „Тракия“ (от път I-8 към път III-805)**

Връзката осъществява достъпа от кръговото кръстовище от път I-8 „Пазарджик - Пловдив“ към директното направление по път III-805 на север. Дължината ѝ е 528.05 м, включително и участъка от зоната за преплитане. Началото съвпада с км 0+144.80 от кръговото кръстовище и завършва на км 0+530 от директното направление.

Проектиран е допълнителен байпас, който да поеме потокът дясно завиващи МПС и да го преведе към директното направление преди кръговото движение с габарит:

- лента за движение – 4.5 м
- водеща ивица – 2 x 0.5 м
- платно за движение: 5.50 м
- банкет – 1 x 1.5 м
- асфалтова ригола 1.0 м към разделителния остров.

Развитието на байпаса завършва на км 0+035 от връзката, от където движението се осъществява еднопосочно в две ленти.

Проектните елементи на еднопосочната двулентова връзка в план и профил отговарят за $V_{пр} = 40$ км/ч.

Трасето в план е съставено от прави, 2 броя хоризонтални криви и дна върхова чупка. Минимален радиус на кръгова крива за една крива е $R = 50$ м – изход кръгово кръстовище. Максимален радиус на хоризонтална крива $R = 5017.50$ м за една крива в участъка успореден на директното направление.

Нивелетното решение на връзката осигурява и връзката на прилежащите в дясно имоти (изпълнява ролята на локално платно в участъка) и се развива по терена.

Габарит на връзката тип Q2-10.5 м – еднопосочна двулентова връзка от км 0+070 до края на връзката.

Трасето е обвързано ситуационно и нивелетно както с директното направление така и с кръговото кръстовище.

▪ **Връзка 3 - Асеновград - Пазарджик/Пловдив (от път II-86 към път I-8)**

Връзката осъществява достъпа от директното направление от посока юг на път II-86 към кръговото кръстовище за направлението на път I-8 „Пазарджик – Пловдив“. Дължината ѝ е 667 м. Началото съвпада с км 0+535 от директното направление и завършва на 176 м след оста на директното направление по посока Пловдив с ускорителен шлюз.

Близкото разположение на р. Марица спрямо кръговото кръстовище предопределят развитието на пътната връзка с отделна мостова конструкция успоредна на тази от директното направление. Проектните елементи в план и профил отговарят за проектна скорост $V_{пр} = 30$ км/ч.

Габарита на връзката е тип Q2-10.4 м в участъка на мостовото съоръжение от км 0+060 до км 0+365 и тип Q2-10.0 м, в участъка от км 0+365 до км 0+415.

В участъка от км 0+415 до км 0+456 платното за движение се трансформира от 7.00 м на 11.00 м. От км 0+456 към Пловдив и към Пазарджик габаритите са тип Q1 – еднопосочна еднолентова връзка.

Трасето е обвързано ситуационно и нивелетно както с директното направление така и с кръговото кръстовище.

▪ **Връзка 4 - Пазарджик/Пловдив - Асеновград (От път I-8 към път II-86)**

Връзката осъществява достъпа от второстепенното направление на път I-8 „Пазарджик-Пловдив“ към директното направление по път II-86 на юг. Дължината ѝ е 237 м. Развитието на връзка № 4 е с отделна мостова конструкция успоредна на тази от директното направление.

Проектните елементи в план и профил отговарят за проектна скорост $V_{пр} = 30$ км/ч.

Габарита на връзката е тип Q2-10.5 м от км 0+000 до началото на мостовото съоръжение на км 0+132 и тип Q2 с тротоари в участъка на съоръжението от км 0+132 до км 0+431.

Трасето е обвързано ситуационно и нивелетно както с директното направление така и с кръговото кръстовище.

▪ **Рехабилитация на кръгово кръстовище**

За кръговото кръстовище се предвижда запазване на ситуационното му положение и съществуващи елементи. За проектна ос на кръговото кръстовище се възприема неговия вътрешен кръг. За начален километър на кръговото се възприема пресечната точка между оста на път I-8 от страна страна на Пазарджик и вътрешната окръжност на кръговото кръстовище.

Кръговото движение се осъществява по 3 ленти с ширина 4 м всяка.

Широчината на лентите за вход и изход остават 5.5 м заедно с водещите ивици.

За входът и изходът от страна на път II-86 се предвижда разваляне както и за тези страна на път III- 805, тъй като ще бъдат заменени от връзките на пътния възел.

Изходът от кръговото движение посока Пловдив запазва местоположението си, като се налагат минимални изменения в параметрите на бордюрните му криви поради необходимост от привързване с бордюрната крива на входа от Връзка 3.

Входът към кръговото движение от посока Пловдив се осъществява чрез една лента с ширина 5.50 м. Предвижда се нова организация на движение – забрана на десния завой посока север към път III-805, поради наличието на новопроектирания байпас.

Предвижда се рехабилитация на настилка, полагане на пласт плътен асфалтобетон, фрезоване с различна дълбочина за постигане на проектните нива и наклони на настилка, повдигане и подмяна на съществуващите бетонови бордюри по вътрешния периметър на кръговото кръстовище. Нивелетата на кръговото кръстовище е проектирана за $V_{пр} = 30$ км/ч.

▪ **Реконструкция (изместване в западна посока) на отводнителен канал вляво на трасето на път III-805, от км 0+070 до км 0+420, с трапецовидно сечение с хоризонтални размери 4,5/3,0/4,5 м и дълбочина 3,0 м.**

Пътна конструкция (настилка)

Конструкцията на пътната настилка на съществуващото трасе на път II-86 и път III-805 в проектния участък ще претърпи пълна реконструкция.

➤ **Директно направление и локално платно :**

- Асфалтова смес за горен пласт на покритието тип сплитмастик 0/11 S с ПмБ45/80-65, 4 см – E1 = 1200 МПа

- Асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/20 (биндер) с ПмБ 25/55-55, 6 см– E2 = 1000 МПа

- Асфалтова смес за основен пласт Ао 17см – E3 = 800 МПа

- Долен основен пласт от скален материал с подбрана зърнометрия 40 см – E5 =450 МПа

Общо: 67см

- Зона А изградена от материали група А -1, 50 см – $E_0 = 45 \text{ МПа}$

➤ **Пътен възел**

Предвид това, че по време на строителството пътните връзки ще поемат изцяло автомобилното движение за немалък период от време, за тяхна конструкция се възприема конструкцията на директното направление.

За връзки 3 и 4 в участъците на естакадните съоръжения се предвижда: асфалтова смес за горен пласт на покритието тип сплитмастик 0/11 S с ПмБ 45/80-65, 2 x 4 см – $E_1 = 1200 \text{ МПа}$

➤ **Кръгово кръстовище – рехабилитация**

- Асфалтова смес за горен пласт на покритието тип „А” с ПмБ 45/80-65, 4см – $E_1 = 1200 \text{ МПа}$;

- Изравнителен пласт - асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/20 (биндер) с ПмБ 25/55-55, 6 см – $E_2 = 1000 \text{ МПа}$.

ГОЛЕМИ СЪОРЪЖЕНИЯ

1. Пътен подлез при пътен възел на км 0+000

Съоръжението преминава над кръговото кръстовище. Стъпването на стълбовете е в кръга, а устоите са извън пътното платно. Всички колони са на разстояние не по-малко от 75см от ръб настилка, което е в съответствие с нормативните изисквания за тази проектна скорост в кръга (40км/ч). Габарит на подлеза: • пътното платно – 2x8.50; • тротоари - 2x2.00 м; • разделителна ивица - 3.50м. Също така е осигурен е минимален височинен габарит от 5м. Риголите на тротоарните блокове са с височина 8см, а напречният наклон е 2% към пътното платно.

Предложени са два варианта на съоръжението, като за следващ етап е приет първи вариант – сглобяемо-монолитен. Подлезът е разработен като две рамкови конструкции, за двете пътни платна, статически неопределими, с неопрени лагери само при устоите.

Лявото пътното платно включва 5 отвори, а дясното – 4 отвори. Средните отвори са с дължина 29 m, а крайните – 24.3м. Така общата дължина на съоръжението по лявото пътноплатно е 138.6м, а по дясното – 109.6м.

Връхната конструкция е съставена от шест предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с двойно „Т” сечение от напрегнат бетон С50/60 с височина 115 см. При средния отвор гредите са с дължина $L=28 \text{ m}$, при крайните отвори е избрано същото сечение на гредата, но с дължина $L=24 \text{ m}$.

2. Мост над р. Марица при км 0+317.4; Мост на км 0+217.75 (Връзка 3) и Мост на км 0+280.60 (Връзка 4)

Предвижда се запазване на съществуващия мост, който да провежда движението до изграждане на лявото пътното платно. След това той ще бъде разрушен и на негово място ще бъде изградено ново съоръжение по дясното пътното платно. Новото нивелетно решение е с около 50 см над съществуващото.

И трите моста: Мост над р. Марица на км 0+317.4, мост на км 0+217.75 (връзка 3) и мост на км 0+280.60 (връзка 4) са разработени като статически неопределими, рамкови конструкции за двете пътни платна и двете връзки. Лагеруване има само при крайните опори и разделителния стълб. Пътните платна в първа секция включват 5 отвори. Втора секция е 6-отворна. Средните отвори са с дължина 29 m, а крайните – 25.1м. Така общата дължина на съоръжението е 304.80м.

Избрано е пилотно фундиране.

Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с двойно „Т“ сечение от напрегнат бетон С50/60 с височина 115 см. При средния отвор гредите са с дължина $L=28$ m, при крайните отвори е избрано същото сечение на гредата, но с дължина $L=24$ m. В зависимост от габаритите в съответния отвор, разстоянието между гредите варира от 202 до 210 см.

Предварително напрегнатите греди при стълбовете се обединяват в напречно направление с монолитна пътна плоча излята на място. В надлъжно направление се обединяват с монолитен ригел, също излят на място. Образува се така наречената конструкция със „скрит“ ригел. Светлото разстояние между челата на гредите е 1 m, а ширината на „скрития“ ригел е 2 m.

Долното строене е монолитно изпълнение. Стълбовете за всяко пътно платно се състоят от 2 - 3 бр. сондажни пилоти с диаметър 120 см, преминаващи в 2 бр. кръгли колони с диаметър 100 - 120 см - всичко от С30/37, образувачи рамка в напречно направление на съоръжението. Устоите, зад които са предвидени армонасиби са плътни.

Между пилотите и колоните е предвиден преходен елемент с диаметър 180 см и височина 150 см. Устоите са оформени по същия начин, но са обединени посредством стоманобетонен ригел с височина 100 см от клас С30/37.

Връхната конструкция лагерува върху ригела при устоя и разделителните стълбове посредством неопренови лагери, тип С анкерирани.

2.2. УЧАСТЪК 2 - ПЪТ II-86 „(ПЪТ I-8 „ПАЗАРДЖИК - ПЛОВДИВ“) - АСЕНОВГРАД - СМОЛЯН” ОТ КМ 0+640 ДО КМ 14+962

Началото на участъка е км 0+640 на път II-86, след края на моста над р. Марица, като края на участъка е при км 14+962 = км 14+600 (по Техническо задание), след пресичането с ж.п. линия на КЦМ АД и непосредствено преди новоизграденото кръгово кръстовище на път II-86 „Пловдив - Асеновград“ и бул. „Асеновградско шосе“. Общата дължина на трасето на път II-86, съгласно изготвеното ситуационно решение е $L=14\,286.93$ m. Трасето е разделено на участъци по хомогенност:

Участък от км 0+640 до км 5+900 проектиран в ситуационно отношение за $V_{пр}=120$ км/ч. Предвижда изграждането на пътен възел „Пещера“ при км 2+293 при пресичане с път III-375 „Пещера - Пловдив“. Следва преминаване над съществуващата ж.п. линия „Пловдив - Пазарджик“ при км 3+087 посредством ж.п. подлез.

При км 3+497 се предвижда изграждането на пътен възел „Кричим“, пресичане с път III-8602 „Пловдив-Брестовица-Кричим“.

При км 3+723 път II-86 преминава над р. Първенецка посредством три отворен мост.

В разглеждания участък са предвидени локални платна по цялата дължина, с изключение на участъци, в които или изцяло липсва или е с намалена ширина.

Между директното трасе на път II-86 и локалните платна са осигурени зони за преплитане. В зоните за преплитане са осигурени минимални дължини за „вход“ и „изход“ към и от директното трасе на път II-86.

От км 5+900 до км 8+200 се предвиждат два варианта на трасе, както следва:

Вариант 1 - в участъка трасето напуска съществуващия път и се развива изцяло по нов терен:

След отделянето при км 5+900 следва лява хоризонтална крива и дясна хоризонтална крива.

При км 7+160 се предвижда изграждането на пътен възел "Лилково", при пресичане с път III-862 "Пловдив-Първенец-Лилково". При пътен възел „Лилково“ се осъществява и връзка със съществуващо трасе на Път II-86, което се предвижда да остане да функционира, с цел обслужване на местния трафик и прилежащите урбанизирани и земеделски имоти.

Следва дясна крива с $R=600$ м и последваща лява крива с $R=3750$ м.

При км 8+021 се предвижда изграждането на пътен възел "Коматев", при пресичане с общински път PDV1255 – Марково и улица "Захаридов", кв. Коматев.

В разглеждания участък са предвидени локални платна по цялата дължина. Между директното трасе на път II-86 и локалните платна са осигурени зони за преплитане от км 6+220 до км 6+520 – ляво.

Вариант 2 (в лилаво) – директно трасе по съществуващия път II-86 с естакада над локални платна:

Трасето на Вариант 2 се развива изцяло по следата на съществуващия път. Отделя се от Вариант 1 при км 5+340. Следва дясна крива с $R=5000$ м.

Основното трасе на път II-86 преминава в естакада над съществуващия път, като локалните платна преминават под нея с цел да обслужват местния трафик и крайпътните имоти.

От км 5+440 до км 5+860 между директното трасе и локалите се предвижда изграждането на армонасипни конструкции.

От км 5+860 до км 7+893 директното трасе се развива на естакада с обща дължина $L=2033$ м.

В участъка от км 7+140 до км 7+950 трасето на път II-86 е в циркулярна крива с $R=690$ м

След края на естакадата при км 7+893 се предвижда изграждането на армонасипни конструкции между директното трасе и локалните платна.

В участъка на преминаване покрай жилищното застрояване се предвижда покритие с високоякостни поликарбонатни плоскости на дължина 700м от естакадата – от км 6+700 до км 7+400.

За обслужване на местния трафик в зоната на съществуващите пътни кръстовища при км 6+940 с път III-862 "Пловдив-Първенец-Лилково" и при км 7+730 с общински път PDV1255 – за с. Марково и улица "Захаридов", кв. Коматев се предвижда изграждането на пътни възли – съответно:

- Пътен възел „Лилково“ при км 6+940;
- Пътен възел „Коматев“ при км 7+740

И при двата възела се развиват кръгови кръстовища на ниво на локалните платна и второстепенните пресичания.

Посоките от кръговите кръстовища към Път I-8 (АМ „Тракия“) и гр. Асеновград се осъществяват от прилежащите локални платна.

Трасето в участъка от км 8+200 до км 14+962 = км 14+600 (по Техническо задание). се развива по следата на съществуващия път, като уширението до проектния габарит се осъществява от лявата му страна.

В участъка от км 8+200 до км 14+100 трасето на Път II-86 се развива в права, като в следните участъци са развити циркулярни криви:

- При км 8+760 е развита циркулярна крива с $R=5000$ м;
- При км 9+000 е развита циркулярна крива с $R=8000$ м;
- При км 13+100 е развита циркулярна крива с $R=5000$ м;

След км 14+100 следва дясна крива с $R=1200$ м

При км 9+400 се предвижда изграждането на пътен възел "Марково", пресичане с общински път за с. Марково.

Връзката за с. Белащица при км 11+100, на мястото на сега съществуващото триклонно кръстовище се осъществява посредством включване в дясното локално платно.

При км 11+754 се предвижда селскостопанско пресичане на две нива посредством надлез над път II-86.

При км 12+740 се предвижда изграждането на пътен възел "Брестник", пресичане с бул. "Кукленско шосе" и път III-8604 "Пловдив-Брестник".

При км 14+849 съществуващото трасе на път II-86 пресича на ниво ж.п. линия на КЦМ АД.

При км 14+962 завършва проектния участък чрез включване в съществуващото кръгово кръстовище за гр. Асеновград.

В разглеждания участък са предвидени локални платна по цялата дължина, с изключение участъци, в които или изцяло липсва или локалното платно е с намалена ширина. С оглед осигуряване на локално платно за крайпътните имоти от км 14+100 до км 14+540 вляво е осигурен вход в хоризонтална крива с $R=1200\text{м}$.

Между директното трасе на път II-86 и локалните платна са осигурени и зони за преплитане. В зоните за преплитане са осигурени минимални дължини за „вход“ и „изход“ към и от директното трасе на път II-86, както следва: за „Вход“ – $L=200\text{м}$, включително $L_{\text{пр.}}=60\text{м}$; за „Изход“ – $L=200\text{м}$, включително $L_{\text{пр.}}=60\text{м}$;

Допуснати са минимални надлъжни наклони – под 0.50% с цел осигуряване на достъп към всички съществуващи крайпътни имоти и включването им към бъдещите локални платна.

Главен отводнителен колектор „Марковски колектор“

В участъка от км 7+650 до км 14+962 успоредно на пътя на разстояние около 10 метра е разположен главен отводнителен колектор (ГОК) „Марковски колектор", с който се събират всички повърхностни води, идващи от планината в близост до околоръстния път на гр. Пловдив.

Имайки предвид увеличеният габарит от Г20 (по идеен проект от 2012 г.) на Г23.50 и необходимостта от изграждане на локални платна, от км 7+650 до км 14+600 вдясно на път II-86 се засяга ГОК „Марковски колектор". Отводнителният канал ще бъде изместен и реконструиран, като ще се изгради с трапецовидно сечение с хоризонтални размери 4,5/3,0/4,5 м и дълбочина 3,0 м, облицован. Предвидени са и сервитутни ивици от по 3,0 м от двете му страни, съгл. изискванията на Напоителни системи.

Надлъжен профил

В участъци от трасето, които не позволяват постигане на елементите изискващи се за проектна скорост 120 км/ч, е предвидено ограничение на скоростта до 90 км/ч.

Като цяло за обекта са допуснати минимални надлъжни наклони – под 0.50% с цел осигуряване на достъп към всички съществуващи крайпътни имоти и включването им към бъдещите локални платна.

Напречен профил

Предвидено е уширяването да постигане габарит Г23.5 за директното трасе и габарит от 41.5 м с локални платна двустранно, съставени от:

Съставни елементи на пътното платно Г23.5:

Средна разделителна ивица	– 1 x 3.50м
Водещи ивици	- 2 x 0.50м
Активни ленти за движение	– 2 x 2 x 3.75м;
Водещи ивици	– 2 x 0.50м
Банкети	– 2 x 1.50м.

Съставни елементи на пътното платно с локални платна – габарит 41.5 м:

Средна разделителна ивица	– 1 x 3.50м;
Водещи ивици	- 2 x 0.50м;
Активни ленти за движение	– 2 x 2 x 3.75м;
Водещи ивици	– 2 x 0.50м;
Зелена разделителна ивица	– 2 x 3.00м;
Локални платна	– 2 x 6.00м;
Тротоари	– 2 x 1.50м.

Настилка

След направените изчисления и с оглед на това, че са изпълнени всички необходими проверки е приета следната конструкция на настилка:

- Износващ пласт тип сплитмастик 0/11 S с ПмБ 45/80-65 – 4 см $E_1 = 1200$ МПа
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/20 (биндер) с ПмБ 25/55-55 - 6 см $E_2 = 1000$ МПа

- Асфалтова смес за основен пласт тип Ао- 12 см $E_3 = 800$ МПа пътна основа от скален материал с подбрана зърнометрия /0-63/ - 32 см $E_4 = 450$ МПа

Обща дебелина : **54 см**

Под настилка се предвижда изграждане на зона А от материали група А-1 с дебелина на пласта 50см и еластичен модул на повърхността $E_0 = 45$ МПа.

ПЪТНИ ВЪЗЛИ И КРЪСТОВИЩА:

1. Пътен възел „Пещера“ при км 2+293 - чрез пътен възел „Пещера“ се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и път III-375. Изпълнена е северната му част. Схемата на пътния възел е полудетелина с кръстовища на ниво при път II-86 и път III-375. Пътният възел е разработен по схема „Пълна детелина“, като ситуационно вариантът е решен с проектиране на изцяло нови пътни връзки от страна „север“, без събразяване ситуационно със съществуващите. Директната и индиректната пътни връзки са пригодени една към друга, а двата срещуположни потока са отделени с разделителна ивица с ширина 3м, по подобие на пътни връзки страна „юг“.

2. Пътен възел „Кричим“ при км 3+497 – чрез пътен възел „Кричим“ се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и път III-8602 “Пловдив – Брестовица-Кричим“, който от страна „Пловдив“ съвпада с улица за кв. Прослав. Съществуващото положение е четириклонно кръстовище на едно ниво. Пътният възел е разработен по схема „Полудетелина“. Новопроектираните пътните връзки на пътен възел „Кричим“ са ситуирани на север от път III-8602. За включването от директното трасе - път II-86 към пътната връзка „АМ “Тракия“ - Кричим е осигурен забавителен шлюз с дължина $L=140$ м и преход $L=60$ м. За включването от пътна връзка страна „Прослав“ (Кричим) към директното трасе - път II-86 е осигурен ускорителен шлюз с дължина $L=140$ м и преход $L=60$ м.

Проектирани са две пътни кръстовища от втори тип по пътните връзки и едно кръстовище от първи тип - за асфалтов път за осигуряване на достъп до имоти от кв.Прослав.

3. Пътен възел „Лилково” при км 7+160 по Вариант 1 (директно трасе по нов терен) - Чрез пътен възел „Лилково” се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и път III-862 "Пловдив-Първенец-Лилково", който от страна „Пловдив“ съвпада с улица „Коматевско шосе“.

Проектното решение предвижда Път III-862 да остане по терена с основна цел обслужване на крайпътните имоти, като в зоната на пресичането се реконструира в кръгово кръстовище, а обходният път на гр.Пловдив да премине над него с триотворен подлез при км 7+160. Пътният възел е разработен по схема „Диамант“ с кръгово кръстовище на второстепенното направление. В този участък директното трасе на Път II-86 се развива в преходната крива към хоризонтална крива с $R=600\text{м}$. Кръговото кръстовище е ситуирано така, че максимално да бъде избегнато засягането на прилежащите имоти и застройки и най-вече от посоката към с. Първенец. Посоките от кръговото кръстовище към Път I-8 (АМ „Тракия“) и гр. Асеновград се осъществяват от прилежащите локални платна.

„Вход“ и „Изход“ от директното трасе на Път II-86 към пътен възел „Лилково“ при км 7+160 са устроени към локалните платна. При всички „входове“ и „изходи“ са предвидени съответните ускорителни и забавителни шлюзове със съответните преходи за пътен възел II клас – преход $L=60\text{м}$.

Между всички пътни връзки (локалните платна) и директното трасе на Път II-86 се предвижда изпълнение на армонасипни конструкции. Проектните елементи съответстват на възел II клас - „диамант“.

Кръгово кръстовище - Проектната скорост в кръговото кръстовище е $V_{\text{пр}}=30\text{км/ч}$. Кръстовището е с радиус $R=21\text{м}$. Габаритът е 11.50м като включва две ленти за движение по 4.50 , тротоар с ширина 1.50м по външния ръб и паважна ивица по вътрешния ръб на кръга с ширина 1м . Според големината на външния диаметър на кръга, който е $D_{\text{кр}}=60\text{м}$, се определя като „голямо кръгово кръстовище“.

Реконструкция на Път III-862 "Пловдив-Първенец-Лилково" - В зоната на кръговото кръстовище се предвижда реконструкция на Път III-862. Второстепенното направление от страна гр. Пловдив (улица Коматевско шосе), както и от страна с. Първенец е предвидено с ленти за движение – $2 \times 3.25 \text{ м}$ и тротоари – $2 \times 1.50\text{м}$.

4. Пътен възел „Лилково” при км 6+940 по Вариант 2 (директно трасе по съществуващия път II-86 с естакада над локални платна). Чрез пътен възел „Лилково” се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и път III-862 "Пловдив-Първенец-Лилково", който от страна „Пловдив“ съвпада с улица „Коматевско шосе“.

Проектното решение предвижда път III-862 да остане по терена с основна цел обслужване на крайпътните имоти, като в зоната на пресичането се реконструира в кръгово кръстовище, а обходният път на гр.Пловдив да премине над него естакада. Посоките от кръговото кръстовище към Път I-8 (АМ „Тракия“) и гр. Асеновград се осъществяват от прилежащите локални платна.

Кръгово кръстовище - Кръстовището е с радиус $R=12\text{м}$. Габаритът е 10.50м като включва две ленти за движение по 4.00 , тротоар с ширина 1.50м по външния ръб и паважна ивица по вътрешния ръб на кръга с ширина 1м . Според големината на външния диаметър на кръга, който е $D_{\text{кр}}=40\text{м}$, се определя като „компактно кръгово кръстовище“.

Второстепенни направления - Второстепенното направление от страна гр. Пловдив (улица Коматевско шосе) е предвидено с ширина на пътната настилка $2 \times 4.50 \text{ м}$ и тротоари с променлива широчина. Второстепенното направление от страна път III-862 (с. Първенец) е предвидено с ленти за движение – $2 \times 3.25 \text{ м}$ и тротоари – $2 \times 1.50\text{м}$.

5. Пътен възел „Коматеево” при км 8+021 по Вариант 1 (директно трасе по нов терен). Чрез пътен възел „Коматеево” се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и общински път PDV1255 – за с. Марково и улица "Захаридово", кв. Коматеево.

Проектното решение предвижда второстепенното направление да остане по терена с основна цел обслужване на крайпътните имоти, като в зоната на пресичането се реконструира в кръгово кръстовище, а обходният път на гр.Пловдив да премине над него с триотворен подлез при км 8+021. В кръговото кръстовище се включва и посоката от сега съществуващия път II-86 от посока АМ „Тракия“. Пътният възел е разработен по схема „Диамант“ с кръгово кръстовище на второстепенното направление, като решението е съобразено със Становище на община Родопи за осигуряване на пътни връзки от директното трасе. Посоките от кръговото кръстовище към Път I-8 (АМ „Тракия“) и гр. Асеновград се осъществяват от прилежащите локални платна. При всички „входове“ и „изходи“ са предвидени съответните ускорителни и забавителни шлюзове със съответните преходи за пътен възел II клас – преход L=60м.

Между всички пътни връзки (локалните платна) и директното трасе на Път II-86 се предвижда изпълнение на армонасипни конструкции.

Проектните елементи отговарят на Наредба №2/2018г за проектиране на пътища и съответстват на възел II клас - „диамант”.

Кръгово кръстовище - Проектната скорост в кръговото кръстовище е $V_{пр.} = 30 \text{ км/ч}$. Кръстовището е с радиус $R=26\text{м}$. Габаритът е 11.50м като включва две ленти за движение по 4.50, тротоар с ширина 1.50м по външния ръб и паважна ивица по вътрешния ръб на кръга с ширина 1м. Според големината на външния диаметър на кръга, който е $D_{кр}=70\text{м}$, се определя като „голямо кръгово кръстовище“.

Реконструкция на улица "Захаридово" в зоната на кръговото кръстовище - Реконструкцията на улица „Захаридово“ е предвидена с габарит на улица IVти клас – 2+1 с ленти за движение – 2 x 4.50 м и тротоари – 2 x 1.50м, съгласно предвижданията на действащия ОУП на гр.Пловдив.

Реконструкция на общински път PDV1255 – за с. Марково в зоната на кръговото кръстовище - Реконструкцията е предвидена с габарит на улица IVти клас – 2+1 с ленти за движение – 2 x 4.50 м и тротоари – 2 x 1.50м, съгласно предвижданията на действащия към момента на проектиране ОУП на гр.Пловдив.

Връзка към съществуващия път II-86 в зоната на кръговото кръстовище

Привързването към съществуващия двулентов път II-86 е с габарит Г10.50 - ленти за движение – 2 x 3.75 м и банкети – 2 x 1.50м, какъвто е и съществуващия габарит на пътя.

6. Пътен възел „Коматеево” при км 7+740 по Вариант 2 (директно трасе по съществуващия път II-86 с естакада над локални платна). Чрез пътен възел „Коматеево” се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и общински път PDV1255 – за с. Марково и улица "Захаридово", кв. Коматеево. Проектното решение предвижда второстепенното направление да остане по терена с основна цел обслужване на крайпътните имоти, като в зоната на пресичането се реконструира в кръгово кръстовище, а обходният път на гр.Пловдив да премине над него с естакада.

Кръгово кръстовище - Кръстовището е с радиус $R=14\text{м}$. Габаритът е 11.50м като включва две ленти за движение по 4.50, тротоар с ширина 1.50м по външния ръб и паважна ивица по вътрешния ръб на кръга с ширина 1м. Според големината на външния диаметър на кръга, който е $D_{кр}=46\text{м}$, се определя като „голямо кръгово кръстовище“.

Реконструкция на улица "Захаридово" в зоната на кръговото кръстовище - Реконструкцията на улица „Захаридово“ е предвидена с габарит на улица IVти клас – 2+1 с

ленти за движение – 2 x 4.50 м и тротоари – 2 x 1.50м, съгласно предвижданията на действащия към момента на проектиране ОУП на гр.Пловдив.

Реконструкция на общински път PDV1255 – за с. Марково в зоната на кръговото кръстовище. Привързването към път PDV1255 е с ленти за движение – 2 x 3.00 м и банкети – 2 x 1.50м, какъвто е и съществуващия габарит на пътя.

7. Пътен възел „Марково” при км 9+400 - Чрез пътен възел „Марково” се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и общински път за с. Марково. Проектното решение предвижда обходният път на гр. Пловдив да остане по терена, а общинския за с. Марково да премине над него с четириотворен надлез при км 9+400. Пътният възел е разработен по схема „Полудетелина“, като от северната страна, откъм гр. Пловдив е свободно решение, като всички посоки се осигуряват с помощта на кръгово кръстовище, разположено на второстепенното направление. От северната страна няма възможност за развитие на индиректна връзка осигуряваща посоката идваща от гр. Асеновград към с. Марково, поради намираща се в близост Санитарно-охранителна зона. В този участък директното трасе на Път II-86 се развива в права.

Посоките от пътният възел към Път I-8 (АМ „Тракия“) и гр. Асеновград се осъществяват от прилежащите локални платна. При всички „входове“ и „изходи“ са предвидени съответните ускорителни и забавителни шлюзове със съответните преходи за пътен възел II клас – преход L=60м.

Кръгово кръстовище- Чрез кръговото кръстовище се осъществяват посоките гр. Асеновград – с. Марково и с. Марково - Път I-8 (АМ „Тракия“). Кръстовището е с радиус R=16м. Габаритът е 11.50м като включва две ленти за движение по 4.50, тротоар с ширина 1.50м по външния ръб и паважна ивица по вътрешния ръб на кръга с ширина 1м.

В следваща фаза на проектиране пътните връзки от страна „юг“ ще се оптимизират, съгласно предложена на ЕТИС схема.

8. Пътен възел „Брестник” при км 12+740 - Чрез пътен възел „Брестник” се осъществява пресичане на две нива на път II-86 и булевард Кукленско шосе от север и път III-8604 „Пловдив-Брестник“. Съществуващото положение към момента е кръгово кръстовище на ниво на съществуващия път II-86. Проектното решение предвижда запазване на съществуващия кръг, а обходният път на гр.Пловдив да премине над него с четириотворно съоръжение при км 12+740. Пътният възел е разработен по схема „Диамант“ с кръгово кръстовище на второстепенното направление, като решението е съобразено със Становище на община Родопи за запазване на съществуващото кръгово кръстовище. В този участък директното трасе на Път II-86 се развива в права. Посоките от кръговото кръстовище към Път I-8 (АМ „Тракия“) и гр. Асеновград се осъществяват от прилежащите локални платна. Локалните платна се включват в съществуващото кръгово кръстовище.

„Вход“ към и „Изход“ от директното трасе на път II-86 от страна гр. Асеновград се осъществява чрез локалните платна. При всички „входове“ и „изходи“ са предвидени съответните ускорителни и забавителни шлюзове със съответните преходи за пътен възел II клас – преход L=60м.

Между всички пътни връзки (локалните платна) и директното трасе на Път II-86 се предвижда изпълнение на армонасипни конструкции.

Според големината на външния диаметър на кръга, който е Dкр=78м, се определя като „голямо кръгово кръстовище“.

ГОЛЕМИ СЪОРЪЖЕНИЯ

1. Надлез при км 2+293 пътен възел „Пещера“

Път II-86 пресича път III-375 "Пещера-Пловдив" при км 2+293, като третокласния път преминава над околоръстния път посредством триотворен стоманобетонен надлез. Общата дължина на съоръжението е 36.0 м (3x12.0 м).

Предвижда се съществуващото съоръжение да се развали и на негово място да се изгради ново съоръжение съответстващо на новото пътно решение.

Разработени са два варианта за съоръжение на надлеза, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението, между външните ръбове на тротоарните блокове, е 28.00 м

Предложени са два варианта на съоръжение, като за следващ етап на проектиране е приет вариант с триотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 70.00 м

Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 135 см (омонолитени над стълбовете) върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите. В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги.

Стълбовете се състоят от ригел, подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение.

Двата устоя са обсипни. Съставени са от ригел подпрян от 3 бр. пилоти, изпълнени от насипа. Фундирането се изпълнява от 3 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър Ф150, обединени с надпилотна греда.

2. Ж.П. подлез при км 3+087 ж.п. линия "Пловдив-Пазарджик"

Път II-86 пресича пресича Ж.П.линия "Пловдив-Пазарджик" при км 3+072, като околоръстният път преминава над жп линията, посредством триотворен стоманобетонен подлез с обща дължина от 36.00 (3x12.00) метра.

Предвижда се съществуващото съоръжение да се развали и на негово място се изгради ново съоръжение съответстващо на новото пътно решение.

Разработени са два варианта за съоръжение на жп подлез, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението, между външните ръбове на тротоарните блокове, е 24.50 м. За следващ етап на проектиране е приет вариант с четириотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 70.30 м.

Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 95 см (омонолитени над стълбовете) върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите.

В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги.

Стълбовете се състоят от ригел, подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение.

При първия устой по растящия километър се изпълнява армиран насип, който осигурява възможността за преминаване на обръщалото в крайния отвор на съоръжението.

Устоя е съставен от ригел подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. Втория устой е обсипен. Съставен е от ригел подпрян от 3бр. пилоти изпълнени директно от насипа.

Фундирането се изпълнява от 3 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър Ф150, обединени с надпилотна греда.

3. Надлез при км 3+497 пътен възел „Кричим“

Разработени са два варианта за съоръжение на надлеза, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението между външните ръбове на тротоарните блокове, е 11.00 м. За следващ етап на проектиране е приет вариант с четириотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 82.00 м.

Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 125 см (омонолитени над стълбовете) върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите. В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги. Стълбовете се състоят от ригел, подпрян върху 2 бр. колони с кръгло напречно сечение. Двата устоя са обсипни. Съставени са от ригел подпрян от 2 бр. пилоти, изпълнени от насипа. Фундирането се изпълнява от 2 сондажно-изливни пилота с диаметър Ф150 см, под всяка колона, в горните си краища обединени с надпилотна греда.

4. Мост при км 3+723 над р. Първенецка

Път II-86 пресича река Първенецка при км 3+723, като околосръстния път преминава над реката посредством триотворен стоманобетонов надлез. Общата дължина на съоръжението е 48.0 м (3x16.0 м). Габаритът на съществуващото съоръжение е недостатъчен. Предвижда се съществуващото съоръжение да се развали и на негово място да се изгради ново съоръжение съответстващо на новото пътно решение.

Разработени са два варианта за мост по директното трасе на пътя, като за следващ етап на проектиране е приет вариант с триотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 75.20 м.

Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 125 см, омонолитени върху стълбовете, върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите.

В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги.

Стълбовете се състоят от ригел, подпрян върху 3 бр. колони на съоръжението по директното трасе и 2 бр. колони на съоръжението по локалното платно с кръгло напречно сечение.

Двата устоя са обсипни. Съставени са от ригел подпрян от 3 бр. пилоти по директното трасе и 2 бр. пилоти на съоръжението по локалното платно, изпълнени от насипа.

Фундирането се изпълнява от 3 сондажно-изливни пилота на съоръжението по директното трасе, под всяка колона, с диаметър Ф150 см, обединени с надпилотна греда.

Фундирането се изпълнява от 2 сондажно-изливни пилота на локалите, под всяка колона, с диаметър Ф150 см, обединени с надпилотна греда.

5. Естакада от км 5+860 до км 7+893 (При вариант 2 – директно трасе по съществуващия път II-86 с естакада над локални платна)

При II пътен (лилав) вариант трасето на път II-86 се развива по съществуващия път, като от км 5+860 до км 7+900 се предвижда директното трасе да преминава по естакада, а двата локала, които обслужват местното движение да са под естакадата. Габарита на директното трасе, върху естакадата е 24.50 м. Височинният габарит на локалите е по-голям

5.00 м. Разработени са два варианта на естакадата. И в двата варианта естакадата е разработена като 16 секционна конструкция с обща дължина 2032 м : Дължините на секциите са подбрани така, че да премостят двата кръга на пътни възли „ЛИЛКОВО” и „КОМАТЕВО“. С цел опазване на околното жилищно застрояване от замърсяване с вредни емисии, от км 6+700 до км 7+400 се предвижда изграждането на покривна конструкция от високоякостни поликарбонатни плоскости, монтирани върху метални носещи дъги и над двете платна на естакадата (директното трасе). Конструкцията е разработена във два варианта: температурно непрекъснатата конструкция и рамкова конструкция.

6. Подлез при км 7+160 пътен възел „Лилково“

Път II – 86 пресича път III-862 Пловдив – Първенец - Лилково при км 7+160 посредством подлез. Разработени са два варианта за съоръжението, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението, между парапетите, е 24.50 м. За следващ етап на проектиране е приет вариант с триотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 81.00 м

Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 150 см, омонолитени върху стълбовете, върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите.

В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги. Стълбовете се състоят от ригел , подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. След устоите се изпълняват от армирани насипи. Устоят е съставен от ригел подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение.

Фундирането се изпълнява от 3 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър Ф150, обединени с надпилотна греда.

7. Подлез при км 7+740 пътен възел „Коматево“

Път II – 86 пресича общински път PDV1255 за с. Марково при км 7+740 посредством подлез. Разработени са два варианта за съоръжението, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението, между парапетите, е 24.50 м. За следващ етап е приет вариант с триотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 86.00 м. Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 140 см, омонолитени върху стълбовете, върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите. В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги. Стълбовете се състоят от ригел , подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. След устоите се изпълняват от армирани насипи. Устоят е съставен от ригел подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. Фундирането се изпълнява от 3 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър Ф150, обединени с надпилотна греда.

8. Подлез при км 8+021 пътен възел „Коматево“.

Път II – 86 пресича общински път PDV1255 за с. Марково при км 8+021 посредством подлез. Разработени са два варианта за съоръжението, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението, между парапетите, е 24.50 м. За следващ етап на проектиране е приет вариант с триотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 89.00 м.

Врхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 150 см, омонолитени върху стълбовете, върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите.

В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги. Стълбовете се състоят от ригел , подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. След устоите се изпълняват от армирани насипи. Устоят е съставен от ригел подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение.

Фундирането се изпълнява от 3 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър Ф150, обединени с надпилотна греда.

9. Надлез при км 9+400 пътен възел „Марково“

Път II – 86 пресича Общински път за с. Марково при км 9+400, като околоръстният път минава под съоръжението. Разработени са два варианта за съоръжението, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението, между парапетите, е 18.00 м. За следващ етап на проектиране е приет вариант с четириотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 103.00 м.

Врхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 150 см, омонолитени върху стълбовете, върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите.

В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги. Стълбовете се състоят от ригел , подпрян върху 4 бр. колони с кръгло напречно сечение. След устоите се изпълняват армирани насипи. Устоят е съставен от ригел подпрян върху 4 бр. колони с кръгло напречно сечение. Фундирането се изпълнява от 4 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър Ф150, обединени с надпилотна греда.

10. Надлез при км 11+754 - Селскостопанско пресичане

Път II – 86 пресича селскостопански път при км 11+754. Селскостопанския път преминава над околоръстния път посредством селскостопански надлез.

Разработени са два варианта за съоръжение на надлеза, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението между външните ръбове на тротоарните блокове, е 11.00 м. За следващ етап е приет вариант с четириотворна рамкова конструкция, изпълнена по сборно монолитен способ, с обща дължина 80.00 м.

Врхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 125 см (омонолитени над стълбовете) върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите.

В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги. Стълбовете се състоят от ригел , подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. При устоите се изпълняват армирани насипи, който осигурява възможността за преминаване на канала в крайния отвор на съоръжението.

Устоите са съставени от ригел подпрян върху 2 бр. колони с кръгло напречно сечение. Фундирането се изпълнява от 2 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър Ф150 см, обединени с надпилотна греда.

11. Подлез при км 12+740 пътен възел „Брестник“.

Път II – 86 пресича бул. Кукленско шосе и Път III-8604 „Пловдив – Брестник“ посредством подлез. Разработени са два варианта за съоръжение на надлеза, като и при двата варианта широчинният габарит в района на съоръжението, между външните ръбове на тротоарните блокове, е 24.50 м. За следващ етап е приет вариант с две четириотворни рамкови конструкции, изпълнени по сборно монолитен способ, с обща дължина 100.00 м. Съоръженията са с разменени отвори. Дясното платно с единични отвори $19.50 + 2 \times 25.0 + 19.50$ м, ляво платно с единични отвори $24.0 + 2 \times 20.50 + 24.0$ м.

Връхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 150 см (омонолитени над стълбовете) върху които се изпълнява пътна плоча, дебела 20 см. При устоите, под главните греди се изпълняват напречни греди и се омонолитват. Напречните греди лагеруват на неопренови лагери, монтирани на ригелите на устоите.

В двата края на съоръжението ще се монтират изнесени дилатационни фуги. Стълбовете се състоят от ригел, подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. При устоите се изпълняват армирани насипи, който осигурява възможността за преминаване на платното на кръговото движение в крайния отвор на съоръжението. Устоите са съставени от ригел подпрян върху 3 бр. колони с кръгло напречно сечение. Фундирането се изпълнява от 3 сондажно-изливни пилота, под всяка колона, с диаметър $\Phi 150$ см, обединени с надпилотна греда.

12. Ж.П. надлез за железопътна линия на КЦМ АД

Съществуващото трасе ж.п. линия на КЦМ АД пресича път II-86 при км 14+849 чрез ж.п. прелез. Предвижда се реконструиране на железопътното трасе по съществуващата му следата, като преминава над директното трасе на път II-86 посредством ж.п. надлез.

В процеса на работа са проектирани множество вариантни решения, като следващата фаза на проектиране е приет вариант, който предвижда запазване на съществуващото трасе в план на жп линията. Промяната на нивелетата за преминаване над пътя ще се постигне чрез направа на армонасип с вертикални стени и дължина около 600 м - до началото и след края на жп надлез. Ще се запазят съществуващите имотни граници.

За да бъде реализирано строителството и същевременно да се осигури обслужване на КЦМ ще се направи временна варианта по терена в непосредствена близост (на габаритно отстояние) до съществуващото трасе. Дължината на участъка за реконструкция е 800 м.

Линията е едноколовозна, неелектрифицирана. Габаритът на ж.п. надлеза е 7.40 м между външните ръбове на конструкцията. Надлезът е разработен като сборно-монолитна гредова конструкция с два отвора и осови разстояния 2×20.35 м.

В напречно направление връхната конструкция е изградена от 5 броя главни греди GT 135, напрегнати на стенд с дължини 20.00 м. Те са обединени с монолитна плоча с дебелина от 25 до 30 см и напречни ребра при надопорните сечения. Лагерите са метални, подвижни при левите редове и неподвижни при десните редове лагери. Гредите стъпват на двуконзолни ригели с височина 1.25 при стълба и кусинет с височина 1.00 м при устоите. Ригелите са подпрени на стълбове: стени със заоблени ръбове.

Фундирането е пилотно. При стълба два реда по 2 пилота $\Phi 150$ см и дължина ~ 25.00 м, обединени с надпилотна греда. При устоите също два реда пилоти, обединени с надпилотна греда и са с дължина ~ 22.00 м. За спиране на насипите са предвидени армирани насипи с челни стоманобетонени панели и обща дължина ~ 630 м

Трасето на железния път пресича и отводнителен канал – ГОК Марковски колектор, който трябва да бъде премостен с подходящо съоръжение след необходимите проучвания, изчисление на водното количество и избор на вида и отвора му.

2.2. 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:

Съгласно изходни данни получени от експлоатационните дружества по пътното трасе са разположени инженерни мрежи, собственост на други ведомства, като провеждането на съгласувателната преписка с тях е неразделна част от проектната документация. С проекта са извършени всички необходими проверки за разположението и нормативните отстояния на съществуващите в обхвата на пътя мрежи.

В обхвата на участък 1 са налични съоръжения на следните експлоатационни дружества и ведомства: EVN България гр. Пловдив, А1 България ЕАД гр. София, VIVACOM гр. София, ЦЕТИН България ЕАД/Теленор, ДА „Електронно управление“ гр. София, Напоителни системи ЕАД, клон Марица гр.Пловдив, ВиК ЕООД гр. Пловдив и Община Марица.

В обхвата на участък 2 са налични съоръжения и/или собственост на: Министерство на отбраната, Министерство на енергетиката, „Ситигаз“ ЕАД, ЕСО ЕАД, „Електроразпределение Юг“ АД, Изпълнителна агенция „Инфраструктура на електронното управление“ (ИА ИЕУ), „Напоителни системи“ ЕАД, „ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“, „А1 България“ ЕАД, БТК ЕАД, ВиК ЕООД гр. Пловдив, „Нетгард“ ООД, „Енджъл Софт“ ООД и „Цифрова кабелна корпорация“ ООД гр. Пловдив.

За изместване или защита на инженерните мрежи ще се разработят решения във следващия етап на ИП.

2.3. 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.

2.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда използване на взрив.

3. 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:

За реализация на инвестиционното намерение се налага отчуждение на имоти, което ще бъде предмет на разработване и одобряване на Подобен устройствен план – парцеларен план, която дейност ще стартира след финализиране на настоящата процедура.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализацията на инвестиционното предложение.

4. 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/

4.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение попада на територията на област Пловдив, общини Пловдив, Марица и Родопи, в землищата на:

- гр. Пловдив, ЕКАТТЕ – 56784, община Пловдив;
- с. Костиево, ЕКАТТЕ – 38950, община Марица;
- с. Оризари, ЕКАТТЕ – 53833, община Родопи;
- с. Марково, ЕКАТТЕ – 47295, община Родопи;
- с. Белашица, ЕКАТТЕ – 03304, община Родопи;
- с. Браниполе ЕКАТТЕ – 06077, община Родопи;
- с. Брестник ЕКАТТЕ – 06447, община Родопи.

4.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Територията определена за реализация на инвестиционното предложение пресича границите на две защитени зони по НАТУРА 2000.

- ЗЗ „Река Марица” BG0000578 за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна и
- ЗЗ BG0002087 „Марица - Пловдив” - за опазване на дивите птиците.

В участъка на съществуващ пътен възел на път I-8 и път III-805, II-86 км 0+000 трасето на пътя граничи със защитена територия - защитена местност (ЗМ) „Нощувка на малък корморан – Пловдив”.

4.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума, праховите емисии, подобряване на водопроводната система в обхвата на пътя и др. Временен дискомфорт се очаква по време на строителството.

Близко разположените до трасето жилищни зони са: кв. „Прослав“ и кв. „Коматев“ на гр. Пловдив, хотел „Чириците” и др.

4.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Околовръстният път на гр. Пловдив преминава основно през терени извън регулация и по тази причина дейностите по ИП могат да застрашат целостта или да компрометират най-вече археологически културни ценности.

Според чл. 146 на Закона за културното наследство археологически обекти са всички движими и недвижими материални следи от човешка дейност от минали епохи, намиращи се или открити в земните пластове, на тяхната повърхност, на сушата и под вода, за които основни източници на информация са теренните проучвания. Недвижимите и движимите

археологически обекти имат статут на културни ценности с категория съответно национално значение или национално богатство.

Град Пловдив – античният Филипопол и Тримонциум и средновековният Пълдин, има богата хилядолетна история. В града и в околностите му са открити следи от обитаване от праисторията до Възраждането. При интензивните археологически проучвания, провеждани в този район от края на XIX в., са регистрирани десетки праисторически, антични и средновековни селища, светилища и некрополи. Многобройни са и надгробните могили, свързани с погребалните практики на траките

За опазването им ще бъдат предприети всички необходими действия, съгласно Закона за културно наследство.

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

При извършването на всички предвидени строително-ремонтни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на пътища за достъп.

4.6 Очаквано трансгранично въздействие:

Предвижданите дейности са с локален характер и изключват възможността от възникване на трансгранични въздействия.

5. 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 инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, битум, геотекстил, стомана, бетонови разтвори и елементи др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват пясък, трошен камък и др. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици.

6. 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 пътния обект 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.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

7.1. Емисии в периода на строително-монтажните работи:

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_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътния обект не се очаква съществено повишаване на количествата емитирани вещества във въздуха.

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 строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 01 01 – бетон, 17 03 02 – Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 04 05 - Чугун и стомана и 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*.

Възложителят е отговорен за изготвяне на План за управление на строителните отпадъци, съгласно Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали. Третирането на строителните отпадъци ще се извършва съгласно одобрен План за управление на строителните отпадъци по реда на чл. 11, ал. 7 от ЗУО. Планът за управление на строителните отпадъци ще бъде изготвен на база количествените сметки от проектната документация на обекта, въз основа, на които ще бъдат изчислени прогнозните количества на образуваните строителни отпадъци.

- 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 извънпътна техника) и 16 06 „Батерии и акумулатори“. Строителната фирма следва да изпълнява планирани ремонтни дейности на строителна техника и планирана подмяна на масла, автомобилни гуми и други компоненти на обслужващите автомобили и транспортно-строителна техника в собствена основна база, при спазване на нормативните изисквания за управление на дейностите с отпадъци.

- Строителните работници ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

При управление на отпадъците, които се образуват при реализиране на инвестиционното намерение, ще се прилагат изискванията на ЗУО, Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали и наредбите по чл. 22 от ЗУО на общините, на чиято територия се образуват отпадъците.

Организацията по извозването, съхранението и предаването за последващо третиране на отпадъците ще се осъществява въз основа на писмен договор с лицензирана, за тази дейност фирма, отговаряща на изискванията на чл. 35 от ЗУО.

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.):

Предвижда се отводняването да се осъществява посредством колекторна система от дъждоприемни и ревизионни шахти, които ще бъдат с достатъчна гъстота на база хидравлични изчисления и при съобразяване с минималния надлъжен наклон.

За проектните участъци с надлъжни наклони под 0.50% ще бъде предвидено и допълнително поставяне на линейни отводнители между дъждоприемните шахти, което ще спомага за по-бързото оттичане на повърхностните води от пътното платно.

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 участък 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!

Приложение: Ситуации във формат .dwg – изпратено по електронния обмен

С уважение,

1/30/2026

X

инж. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ на УС на АПИ

Signed by: YORDAN

VALCHEV