



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

15.2.2024 г.

X 04-09-20/15.02.2024

Per. №

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

Относно: *Прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос АМ „Хемус“, за подучастък 7.3 от км 256+120=254+373 до км 267+650.11=265+600 (включително пътен възел при пресичането с път II-51) от участък 7 от км 223+426.75=222+000 до км 267+650.11=265+600*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПОПОВ,**

На основание чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда и чл. 10, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони, Ви уведомяваме за инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

**Прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос АМ „Хемус“, за подучастък 7.3 от км 256+120=254+373 до км 267+650.11=265+600 (включително пътен възел при пресичането с път II-51) от участък 7 от км 223+426.75=222+000 до км 267+650.11=265+600**

**1. Възложител:**

**Агенция „Пътна инфраструктура“**

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

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

лица за контакти: д

- Началник отдел ОВОС и ОС;

– Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

## **2. Резюме на предложението:**

Трасето на АМ „Хемус“ е част от Европейската пътна мрежа от връзката с коридор IV на запад до коридор IX в близост до гр. Велико Търново, предвидено е да свързва източните и западните части на България с Трансевропейската мрежа. Цялостното изграждане на АМ „Хемус“ има стратегическа цел за ускоряване на процеса на икономическо и социално сближаване на регионално ниво. АМ „Хемус“ ще свързва гр. София с гр. Варна и дублира първокласните пътища I-1 от гр. София до гр. Ботевград, I-3 от гр. Ботевград до гр. Ябланица, I-4 от гр. Ябланица до гр. Шумен и I-2 от гр. Шумен до гр. Варна.

За обект Автомагистрала „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Проведената процедура е приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. С Решението е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение „Доизграждане на автомагистрала АМ „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“.

През 2015 год. по възлагане на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП) е изработен идеен проект за АМ „Хемус“ с технически параметри за проектна скорост 140 км/ч и габарит 29 м. Същият е разделен на три етапа за проектиране:

- Етап 1 - от края на изградената АМ „Хемус“ до път II-35 „Плевен -Ловеч“;
- Етап 2 - от края на пътния възел при пресичането с път II-35 „Плевен -Ловеч до път I-5, включително пътния възел;
- Етап 3 - от пътния възел с път I-5 до пътен възел Белокопитово.

С настоящото уведомление Ви представяме ситуационното решение за участък 7.3 от км 256+120 до км 267+650.11 с дължина 11,530 км, с който ще се прецизира ситуационното и геометрично решение на пътната ос. Трасето на автомагистралата до голяма степен се развива по разгледаната в ОВОС следа и приета с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. Промяна се налага единствено в радиуси на хоризонтални криви и дължини на преходни рампи.

В участъка от км 255+800 до км 256+000 (по километража на одобреното трасе с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.) трасето преминава непосредствено до I-ви и през II-ри пояс на Санитарно-охранителна зона на сондаж Р-2 “Водица“. С цел намаляване на вредното въздействие и замърсяването на Санитарно-охранителната зона трасето е изместено в северна посока на около 370 м в най-отдалечената си точка, като така изцяло попада в III-ти пояс на СОЗ. Изместването с цел отдалечаване от I-ви и II-ри пояс на СОЗ спрямо одобреното от МОСВ трасе е в участъка от км 256+120 (идентичен с км 254+373) до км 259+500 (идентичен с 257+380). Така трасето преминава от км 257+135 до км 258+577 (по нов километраж) през III-ти пояс на Санитарно-охранителна зона на сондаж Р-2 “Водица“.

**3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:**

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

Предмет на настоящето инвестиционно намерение е прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос АМ „Хемус“, за подучастък 7.3 от км 256+120=254+373 до км 267+650.11=265+600 (включително пътен възел при пресичането с път II-51) от участък 7 от км 223+426.75=222+000 до км 267+650.11=265+600. В обекта е включен и пътен възел „Ковачевско кале“ при пресичането с път II-51 на км 265+308 от АМ „Хемус“.

### 3.1.1. Ситуация

Настоящият проект се изработва с технически елементи съответстващи на проектна скорост  $V_{пр}=120$  км/ч и габарит Г27:

Проектна скорост –  $V_{пр.}= 120$  км/ч.;

Съставни елементи на пътното платно за габарит 27:

Средна разделителна ивица – 1 x 3.00 м;

Водещи ивици - 2 x 0.50 м;

Ленти за изпреварване – 2 x 3.50 м;

Активни ленти за движение – 2 x 3.75 м;

Водещи ивици – 2 x 0.25 м;

Ленти за принудително спиране – 2 x 2.50 м;

Банкети – 2 x 1.50 м.

Минимални геометрични елементи:

Минимален радиус на хоризонтални криви – 870 м;

Минимална дължина на кръгова крива – 65 м;

Минимален радиус на хоризонтални криви без преходни криви – 3 000 м;

Максимален надлъжен наклон – 4.5%;

Минимален радиус на изпъкнала вертикална крива – 16 000 м;

Минимален радиус на вдлъбната крива – 8 800 м;

Максимален напречен наклон в крива – 6.0%;

Напречен наклон в права - 2.5%.

За начало на проектната разработка за АМ „Хемус“, подучастък 7.3 е определен км 256+120, който е идентичен с км 254+373 (по одобреното трасе с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.).

В участъка от км 264+120 до км 264+610 трасето на АМ „Хемус“ преминава през III-ти пояс на Санитарно-охранителна зона на дълбок сондаж и ПС „Посабина“ ТКР-167х ВиК Разград-Посабина.

При км 265+308 се предвижда изграждането на пътен възел „Ковачевско кале“ при пресичането с Републикански път II-51 „Бяла-Попово“.

За край на проектната разработка за участък 7.3 е определен км 267+650.11, който е идентичен с км 265+600 (по одобреното трасе с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.).

Общата дължина на трасето на АМ „Хемус“, подучастък 7.3 е 11 530.11 м.

- Ситуационно решение на пътния възел:

Връзката между АМ „Хемус“ и Път II-51 се осъществява, чрез пътен възел тип „Полудетелина“. Пътният възел осигурява всички връзки за отливане и вливане на транспортните потоци, чрез директни и индиректни пътни връзки.

Второстепенното направление - Път II-51 в ситуация се развива по трасето на съществуващия път. Проектната скорост е  $V_{пр} = 70$  км/ч и габарит 10.75 м (две ленти за движение 2x3.50 м, водещи ивици 2x0.25 м и банкети 2x1.50 м). Обособяват се две Т-образни кръстовища при км 41+286.93 и при км 41+537. Предвижда се лента за ляво завиване с ширина 3.25 м. Разстоянието между кръстовищата е 250 м.

Пътна Връзка 1 „Варна - Път II-51“ е директна еднопосочна с дължина 399.95 м и габарит 8.50 м (една лента 5.50 м и банкет 2x1.50 м). Започва от АМ „Хемус“ със забавителен шлюз с дължина 170 м, следва отделяне с хоризонтална крива с радиус 200 м и посредством

дясна крива с радиус 74 м завършва на новопроектирано триклонно кръстовище с Път II-51 при км 0+176.93. Връзката е проектирана за проектна скорост  $V_{пр} = 40$  км/ч.

Пътна Връзка 2 „Път II-51 - София” е индиректна еднопосочна с дължина 293.50 м и габарит 8.50 м (една лента 5.50 м и банкет 2x1.50 м). Тя започва от кръстовището с Път II-51 при км 0+176.93, следва хоризонтална крива с 60 м, и чрез ускорителен шлюз с дължина 250 м се влива в директното трасе. Връзката е проектирана за проектна скорост  $V_{пр} = 30$  км/ч.

Пътна Връзка 3 „Път II-51 - Варна” е индиректна еднопосочна с дължина 333.47 м и габарит 8.50 м (една лента 5.50 м и банкет 2x1.50 м). Тя започва от кръстовището с Път II-51 при км 0+426.96, следва хоризонтална крива с 70 м и чрез ускорителен шлюз с дължина 250 м се влива в директното трасе. Връзката е проектирана за проектна скорост  $V_{пр} = 40$  км/ч.

Пътна Връзка 4 „София - Път II-51” е директна еднопосочна с дължина 447.23 м и габарит 8.50 м (една лента 5.50 м и банкет 2x1.50 м). Тя се отлива от директното трасе чрез забавителен шлюз с дължина 170 м и последваща хоризонтална крива с радиус 200 м. Следва дясна хоризонтална крива с радиус 85 м завършва при новопроектирано триклонно кръстовище с Път II-51 на км 0+447.23. Връзката е проектирана за проектна скорост  $V_{пр} = 50$  км/ч.

### **3.1.2 Надлъжен профил**

При проектирането на надлъжния профил са взети предвид следните основни предпоставки :

- Спазване на основните технически параметри за проектна скорост  $V_{пр} = 120$  км/ч.;
- Осигуряване на плавност на трасето и създаване на най-благоприятен ефект за експлоатация при съчетание на елементите в план и профил;
- Осигуряване на отводняването на пътното тяло и прилежащи терени;
- Осигуряване на достатъчна височина за преминаването на малките съоръжения;
- Осигуряване на необходимите габарити и светли височини при пресичанията със селскостопански и други пътища от общинската и републиканската пътна мрежа;
- Надлъжният профил в края на участъка е съобразен с надлъжния профил на Участък 8, като общата точка попада във изпъкнала вертикална крива с радиус 26000 м и нивелетна кота 242.70.

За проектна скорост 120км/ч са използвани следните минимални параметри:

- Максималният надлъжен наклон е 4.00%;
- Минималният надлъжен наклон е 0.5%;
- Минималният използван радиус на изпъкнала вертикална крива е 16 000 м;
- Минималният използван радиус на вдлъбната вертикална крива е 9 000 м.
- Пътен възел при пресичането на АМ „Хемус“ с път II-51
- Нивелетно решение

За Път II-51 се предвижда нивелетна реконструкцията с обща дължина 820 м, като в началото и в края на участъка нивелетата е “занулена“ – привързана към съществуващото нивелетно положение на Път II-51 . Максималният използван надлъжен наклон е 3.00%, а минималният 0.50%. Минималният радиус на вертикална вдлъбната крива е 6 100 м, а минималният използван радиус за изпъкнала вертикална крива е 5 600 м.

В нивелетно отношение пътните връзки отговарят на нормите за проектиране на пътища, като максималният използван надлъжен наклон за качване е 7%, а за слизване 6%.

### **3.1.3 Габарит**

#### **Директно трасе:**

Съставни елементи на пътното платно за габарит А27:

Средна разделителна ивица	– 1 x 3.00 м;
Водещи ивици	- 2 x 0.50 м;
Активни ленти за движение (ленти за изпреварване)	– 2 x 3.50 м;
Активни ленти за движение	– 2 x 3.75 м;
Водещи ивици	– 2 x 0.25 м;
Ленти за принудително спиране	– 2 x 2.50 м;
Банкети	– 2 x 1.50 м.

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

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

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

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

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

В района на пътните възли и площадките за отдых лентата за принудително спиране се уширява с 1 м поради преоформянето ѝ в ускорителни/забавителни шлюзове. В този случай пътното платно е с габарит А29 и е със следните съставни елементи:

Средна разделителна ивица	– 1 x 3.00 м;
Водещи ивици	- 2 x 0.50 м;
Активни ленти за движение (ленти за изпреварване)	– 2 x 3.50 м;
Активни ленти за движение	– 2 x 3.75 м;
Водещи ивици	– 2 x 0.25 м;
Ускорителни/забавителни шлюзове	– 2 x 3.50 м;
Банкети	– 2 x 1.50 м.

### **3.1.4 Конструкция на пътната настилка**

#### **Директно трасе**

- Износващ пласт тип Сплитмастик 0/11 S с ПмБ 45/80-65 - 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 тип “Ао” - 10 см E3 = 800 МПа
- Циментова стабилизация за среден основен пласт - 20 см E4 = 600 МПа
- Скални минерални материали с подбрана зърнометрия за долен основен пласт - 25 см E5 = 450 МПа
- Обща дебелина на настилката: - 65 см

За аварийните ленти се предвижда типа на износващия пласт да бъде:

- Износващ пласт от плътен асфалтобетон тип “А” с ПмБ 45/80-65 - 4 см E1 = 1200 МПа

Под последния пласт от пътната конструкция се полага зона А от група почви – А-1-а с дебелина на пласта от 50 см - E=45 МПа.

### **3.1.5 Пътни възли**

В разглеждания участък от км 256+120 до км 267+650.11 попада пътен възел „Ковачевско кале“ на км 265+308.

### **3.1.6 Големи съоръжения**

Въз основа на изготвеното нивелетно решение на директното трасе на АМ “Хемус“ са определени следните места и дължини на големите съоръжения:

- СС подлез при км 256+436
- СС подлез при км 256+816
- СС надлез при км 257+696
- надлез при км 258+516
- надлез при км 259+443
- мост при км 259+874 над река Каяджик
- подлез на път П-51 при км 260+044
- СС надлез при км 260+616
- СС надлез при км 261+536
- СС надлез при км 262+736
- виадукт при км 263+200
- СС надлез при км 263+736
- СС подлез при км 264+141
- СС подлез при км 264+756
- подлез на път П-51 при км 265+308 (пътен възел “ковачевско кале“)
- СС надлез при км 266+116
- СС подлез при км 267+186

**3.2. Необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура:**

При изграждането на участъка ще бъдат извършени реконструкции на съоръжения на други ведомства – ел. проводни, ВиК съоръжения (водопроводи), слаботокови проводни (ТТ кабели на БТК) и изграждане на осветление на пътни възли, които ще се разработят като част от техническия проект за обекта. Строителните работи, свързани с тези дейности (изкопни, насипни, кофражни, армировъчни, бетонови, монтажни и други), ще се извършват с малогабаритна строителна техника.

### **3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:**

В процеса на строителство на трасето на АМ „Хемус“ ще се извършват стандартни изкопни, насипни и строителни дейности.

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.

Предвидените изкопи по автомагистралните участъци са свързани основно с изземване на части от почвените и скалните масиви, с цел оформяне на пътното тяло. Изкопни работи ще се извършват и за изпълнението на предвидените отводнителни съоръжения (окопи, отводнители, водостоци и др).

**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:**

За обект Автомагистрала „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Проведената процедура е приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г.

Строителството на линейните обекти е свързано с трайно засягане на земи от поземления и горски фонд, за разполагането на елементите на пътната инфраструктура. Точните площи, на имотите които се засягат ще бъдат предмет на подробен устройствен план – парцеларен план, който ще Ви бъде предоставен след изработване.

След приключване на всички процедури по одобряване на изготвените проекти за реализация на инвестиционното предложение, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж. Компетентен орган за издаване на разрешението е Министерство на регионалното развитие и благоустройството.

**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 Търговище и попада в землищата на с. Водица (ЕКАТТЕ 11716) и с. Ковачевец (ЕКАТТЕ 37469).

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

Участък от км 256+120=254+373 до км 267+650.11=265+600 (включително пътен възел „Ковачевско кале“ при пресичането с път II-51 на км 265+308) от АМ „Хемус“ не попада в Защитена територия по Закона за защитените територии и/или в Защитена зона съгласно Закона за биологичното разнообразие.

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

Въздействието на инвестиционното предложение от изграждане на подучастък 7.3 от км 256+120=254+373 до км 267+650.11=265+600 (включително пътен възел при пресичането с път II-51) от АМ „Хемус“, няма да се различава от това разглеждано в процедурата по ОВОС, приключила с Решение № 2-2/2015 г.

Разглежданият участък 7.3 от трасето на АМ Хемус попада в III-ти пояс на санитарно-охранителни зони (СОЗ).

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

Могат да бъдат засегнати обекти на културно-историческото наследство, при изграждането на отделните участъци от АМ „Хемус“. По тази причина и според разпоредбите на чл. 161, ал. 1 от ЗКН е задължително преди началото на строителството да бъде проведено специализирано археологическо проучване (издирване на археологически обекти) по избраното трасето за преминаване на магистралата. В резултат на това проучване ще бъде изяснено в каква степен строителството ще застраши обектите, разположени в обхвата на магистралата и ще бъдат определени конкретни мерки за опазване на всеки от тях.

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

По време на строителството ще се ползват съществуващи пътища от републиканската пътна мрежа, общински пътища, горски, полски и селскостопански пътища. Също така, при необходимост, ще бъдат използвани и временни пътища (без трайна настилка) за транспорт на строителни материали и отпадъци, ситуирани в обхвата на строителния обект.

### **5.6 Очаквано трансгранично въздействие:**

Предвижданите дейности по изграждане на новият участък от АМ „Хемус“ 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/:**

- Инертни материали:
  - пясък за пясъчни възглавници при полагане на плочите в окопите;
  - трошен камък за изпълнение на пътната основа;
  - трошен камък (битуминизиран и с циментова стабилизация за изпълнение на пътната основа;
  - баластра за насипни и дренажни пластове.
- Битум за:
  - плътен асфалтобетон;
  - биндер;
  - асфалтова смес за основен пласт на покритието.
- Земни маси за насипни работи
- Земни маси и хумус за рекултивация
- Бетон и бетонови елементи:
  - минералбетон върху уплътнени несортирани минерални материали;
  - бетон, приготвен на място или разносен за водостоци, ревизионни и дъждоприемни шахти, монолитни стоманобетонни плочи за изпълнение на мостовете;
  - стоманобетонови предпазни огради за съоръженията;
  - сглобяеми и изливни стоманобетонови и бетонови елементи – греди, пилоти, стълбове, бордюри
- Стомана за армировка, кофражни елементи, парапети, чугун за решетки и капаци и еластични огради:
- Материали за нанасяна на трайна маркировка по пътното платно
- Тръби и елементи от PVC за изпълнение на реконструкцията и подмяната на участъци от водопроводите
- Пътни знаци (стандартни и нестандартни).

По време на строителството ще се използват също гориво-смазочни материали и електроенергия за строителната механизация.

По време на строителството ще се използва ограничено количество вода за питейни нужди, при изграждане на насипите за изкуствено уплътняване на строителната почва и през



сухи периоди, за ограничаване запрашаването при движението на строителната и транспортна техника.

През време на експлоатацията, във връзка с водоснабдяването на площадките за почивка и обслужване, както и центрове за управление, ще се ползват води за хигиенни нужди. В случай на извършване на ремонтни дейности, ще се използват същите суровини и материали, както при строителството, а при постоянната поддръжка на пътя се извършва подмяна или поставяне на нови маркировъчни знаци. При зимни условия за нормална експлоатация на трасето се осигуряват необходимите количества пясък, луга и др.

Инвестиционното предложение не изисква използването на съществени водни количества както по време на строителството, така и по време на експлоатацията

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

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

### **7.1. Емисии в периода на строително-монтажните работи:**

Изпълнението на предвидените земни работи ще генерира прах с различен фракционен състав (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>).

Използването на пътно-строителна техника е свързано с отделянето 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; прах с различен фракционен състав (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>).

При полагане на пътната настилка ще се отделят пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани).

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

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

### **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 заустване на воден оток, с което се ограничава възможността от замърсяване.

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

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строителните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните основни групи отпадъци:

В процеса на земните работи, свързани с профилиране на пътното тяло, ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група: 17 05 „Почва (включително изкопана почва от замърсени места), камъни и изкопани земни маси“.

При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

В процеса на работа на пътно-строителната техника, 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“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите автомагистралния участък, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от изпълнителя на обекта (по време на строителството) или от пътно-поддържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от общините, в границите на които се намира съответния участък от автомагистралата. Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

**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.):**

На площадките за почивка и обслужване, както и от центрове за управление на АМ ще се формират отпадъчни битови води, които ще се отвеждат в модулно пречиствателно съоръжение. От там пречистените води ще се отвеждат във водоплътни изгребни ями.

Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством отводнителната система на АМ „Хемус“ в съответния участък. Отводняването ще се осъществява посредством окопи и водостоци.

**10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):**

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува единствено при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството. Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на експлоатацията ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Разглеждания пътен участък не представлява съоръжение 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

**С уважение,**

14.2.2024 г.

**X**

---

Инж. Йордан Вълчев

Член на Управителния съвет на Агенция "Пътна..."