



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

27.12.2024 г.

X 32-00-261/27.12.2024

рег. №

ДО
ИНЖ. ЛЮБОМИР ИВАНОВ
ДИРЕКТОР
НА РИОСВ-МОНТАНА
УЛ. „ЮЛИУС ИРАСЕК“ № 4, ПК 55
3400, ГР. МОНТАНА

Относно: Уведомление за инвестиционно намерение за обект „Основен ремонт на път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“ от км 23+167 до км 46+781.19 (=км 46+880 по задание), с дължина 23.614 км, на територията на община Лом, област Монтана“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИРЕКТОР,

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 инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

„Основен ремонт на път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“ от км 23+167 до км 46+781.19 (=км 46+880 по задание), с дължина 23.614 км, на територията на община Лом, област Монтана“

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Инвестиционното намерение предвижда изпълнение на основен ремонт (рехабилитация) на път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“ от км 23+167

до км 46+781.19 (=км 46+880 по задание), с дължина 23.614 км, на територията на община Лом, област Монтана.

Целта на проекта е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, осъществяване на оптимално отводняване, както и укрепване на пътното тяло и пътните откоси. Разработване на временна и постоянна организация на движението, съобразена с ремонтните работи и характера на движението. Всичко това цели осигуряване условия за безопасност на движението, комфорт на пътуващите и удължаване експлоатационния живот на пътя.

Път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“ от км 23+167 до км 46+781.19 (=км 46+880 по задание), с обща дължина 23.614 км, област Монтана е част Републиканската пътна мрежа - втори клас. Чрез път II-11 е вторият по дължина второкласен път в България и почти по цялото си трасе следи десният бряг на река Дунав.

Инвестиционното намерение се предвижда да бъде реализирано в съществуващия обхват на пътя и придържане към съществуващото положение в план и профил.

За осъществяването на инвестиционното намерение АПИ е кандидатствала за финансиране по Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. и е одобрена да подаде проектно предложение пред Управляващия орган на Програмата в срок до 11.02.2024 г. Като неразделна част от проектното предложение, АПИ следва да представи становище от компетентния орган по околна среда и водите относно приложимите за инвестиционното намерение процедури по екологичното законодателство.

В тази връзка, на най-ранен етап от реализацията на проектната идея, е изготвено настоящото уведомление, с което АПИ да информира компетентния орган по околна среда и водите - РИОСВ Монтана за параметрите на настоящото инвестиционно намерение

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

Началото на пътната отсечка е на км 23+167 в с. Добри дол и граница ОПУ Видин, а краят му при км 46+781.19 (=км 46+880 по задание) – кръгово кръстовище с път II-81.

Дължината на участъка е 23,614 км.

Участъците от трасето, които попадат в граници на населени места, както следва:

- с. Добри Дол – от км 23+167 до км 24+853.90;
- с. Сливата – от км 25+970 до км 27+948;
- с. Орсоя – от км 30+360 до км 32+062;
- гр. Лом - 40+287 до км 46+781.19 (=км 46+880 по задание)/края на град Лом е на км 48+188 но участъка свършва на 781.19 (=км 46+880 по задание)

Участъците от пътя, които попадат извън населени места, са следните:

От км 24+853.90 до км 25+970.00;

От км 27+948 до км 30+360;

От км 32+062 до км 40+254;

3.1.1. Ситуация

Пътят е със следните технически характеристики:

- клас на пътя – II

- проектна скорост:
- в населените места – 50 км/ч;
- извън населените места – 90 км/ч;

3.1.2. Надлъжен профил и напречни наклони

Проектното решение в по голямата си част следва съществуващото нивелетно развитие на пътя, по начин по който осигурява постигане на правилна геометрична форма на пътята повърхност и добро отводняване на пътно платно с възможно най-малко количество асфалтови смеси.

В правите участъци проектният напречен наклон е 2.5%. При хоризонталните криви той съответства на приетите проектни скорости за съответните участъци. В отделни хоризонтални криви е допуснато намаляване на напречния наклон с 1%, с цел оптимално съчетание между количество асфалтови смеси и необходима дебелина на усилване. Навсякъде е осигурен минимум 2.5% резултативен наклон. Банкетите се изграждат с напречен наклон 6%.

3.1.3. Габарит

Габаритът на път II-11 извън населените места е от 2 x 3,00 до 2 x 3,50 м и банкети 2 x 1.25

Габаритът на разглеждания участък от път II-11 в населените места е както следва:

За с. Добри дол

- платно за движение: от 2 x 3.00 м до 2 x 4.25 м – съгласно съществуващата регулация
- тротоари - 2 x 1.50 – 2.00 м
- банкети – 2 x 1.50 м

За с. Сливата

- платно за движение: от 2 x 3.00 м до 2 x 4.00 м – съгласно съществуващата регулация
- тротоари - 2 x 1.50 – 2.00 м
- банкети – 2 x 1.25 м

За с. Орсоя

- платно за движение: от 2 x 3.00 м до 2 x 3.50 м – съгласно съществуващата регулация
- тротоари - 2 x 1.50 – 2.00 м
- банкети – 2 x 1.25 м

За гр. Лом - от км 40+254.00 до км 44+863.00

- платно за движение: от 2 x 3.00 м до 2 x 4.00 м – съгласно съществуващата регулация (от км 44+800.00 до км 44+863.00 – преходен участък от двулентов път към четирилентов с разделителна ивица)

- - тротоари - 2 x 1.50 – 3.00 м
- - банкети – 2 x 1.25 м

За гр. Лом - от км 44+863.00 до км 46+113.68

- - платно за движение: 2 x 3.75 м – дясно; 2 x 3.75 м – ляво
- - тротоари - 2 x 2.25 – 3.00 м
- - разделителна ивица – 2.00 м

За гр. Лом - от км 46+113.68 до км 46+781.18=46+880

- - от 2 x 3.75 м до 2 x 7.00 м – съгласно съществуващата регулация (от км 46+113.68 до км 46+280 – участък с четири ленти за движение без разделителна ивица – 2 x 3.50 м – ляво и 2 x 3.50 м – дясно)
- - тротоари - 2 x 1.50 – 3.00 м

3.1.4 Настилки

Типът на износващия пласт е плътен асфалтобетон тип „А“ с дебелина 4 см, с полимермодифициран битум категория ПмБ 45/80-65, като едрия скален материал е с категория за устойчивост на полируемост не по-ниска от PSV50, съгласно изискванията на заданието за проектиране. Долният пласт на покритието да се изпълни с полимермодифициран битум категория ПмБ 25/55-55.

Изготвено е оразмеряване на конструкцията за участъците на локални ремонти. За участък от км 23+167 до км 46+880 - „тежко движение“ с необходим модул на еластичност $E_n=265$ МРа (табл. 9.6 от Ръководство за оразмеряване на асфалтови настилки). Приета е следната пътна конструкция:

- плътен асфалтобетон - 4 см;
- асфалтобетон за долен пласт на покритието - 6 см;
- основен пласт от асфалтова смес - 10 см;
- основен пласт от нефракциониран скален материал - 47 см;
- зона А - 50 см.

В участъците за рехабилитация ще се изпълняват необходимите усилващи пластове. Те се състоят от износващ пласт – 4 см, и изравнителен пласт с променлива дебелина (минималната е 4 см). При по-малка работна разлика от 8 см и гарантирана носимоспособност на настилката се предвижда технологично фрезование.

Изпълняват се чрез реконструкция на пътната настилка, изразяваща се в изпълнение на пълна пътна конструкция съгласно оразмеряването или ремонт на покритието, съгласно следните технологии за ремонт:

Тип 1: Изпълняване на реконструкция съгласно получените данни от извършеното обследване. Този тип ремонт се предвижда при участъци с недостатъчна носимоспособност на съществуващата пътна конструкция.

Тип 2: Изпълняване на фрезование съгласно данни от извършеното обследване, направен оглед и сондажи. Този тип ремонт се предвижда при участъци с необходимост от подобряване на равност.

Тип 3: Пълна реконструкция на цяло или половин платно по нивелетни причини – ремонта е предвиден за участъци, където не може да се осигурят необходимите пластове за носимоспособност (при малки положителни или отрицателни нивелетни разлики).

Тип 4: – Пълна реконструкция на половин или цяло платно при нивелетни разлики над 24 см – ремонта се изпълнява като се фрезоват съществуващите асфалтови пластове, допълва се с тропен камък минимум 15 см в уплътнено състояние и след това се полагат 20 см асфалтовите пластове, съгласно оразмерената настилка

3.1.5 Малки съоръжения

Отводняването в разглеждания обект е по профила на пътя в банкета и се извършва посредством облицовани и необлицовани пътни окопи, които са запълнени на 100%, компрометирани, обрасли с растителност и дървета, както и с бетонови бордюри 8/16 и каскадни улеи при насиите над 3 м. Банкетите са високи и възпрепятстват правилното отводняване. На места оттоците и/или втоците на съоръженията са недостъпни или изцяло затрупани. Съществуващите малки съоръжения са общо 33 броя.

В Техническия проект не се предвижда подмяна на водостоци по-малки от Ф800, защото това би довело до допълнителни отчуждения при корекция на втоците и оттоците им. За всички малки съоръжения се предвиждат ремонтни работи, които осигуряват нормалното пропускане на водата през водостоците. Ще се почистят втоци, оттоци, радиета, ще се извърши ремонт или нови крила, надзиждане на челни стенички в зависимост от нивелетното решение.

Съществуващите бетонови бордюри и каскадните улеи се подменят с нови и са допълнени, там където липсват. За съществуващите необлицовани окопи е предвидено почистване и профилиране, а за облицованието – почистване. В участъците на реконструкция околите ще бъдат облицовани и с дренажи, като към тях са предвидени и нови ревизионни шахти за ревизия.

За населените места ще се подменят всички бетонови бордюри 18/35 с нови. Предвидени са и количества за възстановяване на тротоари на 60 см ширина.

3.1.6 Укрепване на откоси

На Републиканския път II-11 няма изградени подпорни и укрепителни стени.

Регистрирани са няколко свлачища по трасето, които са древни и запазват периодично - активното си състояние и към този момент:

- свлачище при с. Орсоя на км 34+920 с идентификационен номер № MON24.53970.92.01;
- свлачище при с. Сливата на км 25+844 с идентификационен номер № MON24.67310.92.01;
- свлачище при с. Сливата на км 28+000 с идентификационен номер № MON24.67310.92.02;

За тези свлачищните райони, съгласно препоръки на Инженерно-геоложкия доклад са предвидени отводнителни мероприятия (облицоване на съществуващи необлицовани окопи и изграждане на дренаж, поставяне на нови бетонови бордюри 8/16 и каскадни улеи при необходимост), свързани с повърхностно отводняване на насипите и недопускане преминаване на води през пътното тяло и земната основа под него.

3.1.7 Големи съоръжения

В участъка има три големи съоръжения:

- мост над напорен водопровод на км 31+841 (км 31+873 - по задание), L=6.60м;
- надлез над ж.п. линия в гр. Лом, съставен от 4 бр. естакади на км 46+250;
- мост над р. Лом на км 46+668 до км 46+772

Мост над напорен водопровод на км 31+841 (км 31+881 - по задание), L=6.60м.

Преместваното препятствие е стоманен водопровод с диаметър 1,70m. Върхната конструкция се състои от 9 бр. П-образни сглобяеми стоманобетонни елементи. Елементите са с дължина L = 6,60m и височина h = 0,50m. Устоите са монолитни, бетонни - система „Славински“. Крилата са от бетон и са по направление на пътя. Върху съоръжението има оформени тротоари с монтирана стоманена комбинирана ограда - парапет. Мостът е в експлоатация от 1979 год. Общото състояние на съоръжението е добро. По програма Транзитни пътища 5 - Лот 1, приключил 2011 г., мостът е рехабилитиран. Изпълнени са: допълнителна стоманобетонна плоча от бетон В30, дюбелно хваната за съществуващите панели, нова хидроизолация, нови тротоарни блокове с нова стоманена комбинирана ограда - парапет. Изпълнено е безфугово преминаване при устоите.

Съществуващ габаритът на съоръжението:

- настилка 7,0 m
- тротоари: 2x 1,20 m.

Височинен габарит на втока Нсв=2,50m, на оттока Нсв=3,60m.

Констатираны дефекти и повреди:

- наличие на пукнатини по настилката;
- тротоарни блокове с корозирал бетон, обрасли с растителност;
- наличие на бели петна и следи от стар теч по устои.

Проектно предложение:

Проектен габарит - Габаритът на съоръжението се запазва (настилка 7,0 m, тротоари: 2x 1,30 m.0

-Ремонтни работи:

- разваляне на съществуващата настилка до горен ръб върхна конструкция;
- демонтаж на съществуваща комбинирана ограда-парапет;
- разваляне на съществуващи бетонни тротоари;
- изпълнение на надливка от бетон, армирана и анкерирана за върхната конструкция.
- безфугово преминаване при устои;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон, с вградени тръби за комуникации;

- монтаж на нова ограничителна система Н1W4, комбинирана с парапет и полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон
- почистване на корозиралата армировка
- нови отводнителни улеи при подходи;

Надлез над ж.п. линия в гр. Лом, съставен от 4 бр. естакади Е1, Е2, Е3, Е4 на км 46+250

Съоръжението, което премества жп линията Лом - Брусарци е съставено от 4бр. естакади - естакадите Е1, Е2, Е3 и Е4. Те са част от пътен възел Лом и попадат в регулацията на гр. Лом. ЖП линията е двойна, електрифицирана. Естакади 1 и 2 са съоръжения от директното направление на път II-11, а естакади Е3 и Е4 са пътни връзки. Надлезът над жп линията на км 46+250 е означен като **Естакада 1.**

Естакада 1 (ПЪТЕН НАДЛЕЗ над електрифицирана ж.п. линия Лом – Брусарци на км 46+250)
Надлезът представлява стоманобетонно съоръжение, със сглобяемо-монолитна връхна конструкция и монолитно долно строене. Връхната конструкция е плочогредова, стоманобетонна, сглобяемо-монолитна.

Съществуващ габаритът на съоръжението:

- пътно платно 13,80 m;
- ляв тротоарен блок - 1,10 m;
- десен тротоарен блок – 2,50m.

Ремонтни работи:

- разваляне на съществуващата настилка до горен ръб връхна конструкция;
- демонтаж на съществуващи стоманени парапети, мрежи и СПО;
- разваляне на съществуващи тротоари;
- демонтаж на съществуващи фуги „открит тип“ и съществуващи отводнителни;
- изпълнение на надливка от бетон;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон
- монтаж на нова ограничителна система, комбинирана с парапет и предпазни мрежи за ляв тротоарен, стоманен парапет и предпазни мрежи за десен тротоарен блок;
- полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове изпълнение на нови преходни плочи при устоите;
- монтаж на нови фуги „открит тип“;
- монтаж на нови отводнителни с удължители;
- ремонт на стълбището,
- отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песъкоструене;
- инжектиране на пукнатини,
- почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие,
- обработка на всички открити бетонни повърхности,;

Съществуващите стълбове на УО - не се предвиждат за подмяна.

Естакада 2, 3, 4

Естакада2 (продължение на надлеза над жп линията на запад и осигурява връзките за посока център Лом и посока към път III-114.). Естакади 3 и 4 (пътни връзки, свързващи уличната мрежа на гр.Лом с Естакади 1 и 2 (път II-11).

Съществуващо положение

Естакада 2 представлява четириотворна монолитна стоманобетонна конструкция. Тротоарите са с покритие от асфалтобетон. Върху тротоарите са монтирани СПО и стоманен парапет.

Съществуващ габарит:

- пътно платно 14,00 m;

- тротоарен блок – 2x1,30 m;

ЕЗ е с 4 отвора. Съоръженията представляват непрекъснати стоманобетонни рамки.

Съществуващ габарит на Естакада 3:

- пътно платно 6,00 m;
- ляв тротоарен блок - 0,90 m;
- десен тротоарен блок – 1,20m.

Съществуващ габарит на Естакада 4:

- пътно платно 6,00 m;
- тротоарен блок – 2x0,85 m;

Проектно предложение

- Проектен габарит - Габаритът на Естакади 2, 3 и 4 се запазва
 - Ремонтни работи за естакади Е2, Е3 и Е4:
 - разваляне на съществуващата настилка до горен ръб върхна конструкция;
 - демонтаж на съществуващи стоманени парапети и СПО;
 - разваляне на съществуващи тротоари;
 - демонтаж на съществуващи фуги „открит тип“ и съществуващи отводници;
 - изпълнение на надливка от бетон
 - изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове
 - монтаж на нова ограничителна система комбинирана с парапет и предпазни мрежи,
 - полагане на нова хидроизолация;
 - полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон изпълнение на нови преходни плочи при устоите;
 - монтаж на нови фуги „открит тип“;
 - монтаж на нови отводници с удължители;
 - почистване на корозиралата армировка при съоръжение и при стълбицето
- Съществуващите стълбове на УО не се предвиждат за подмяна

Мост над р. Лом на km 46+668 (km 46+772 по задание)

Съществуващо положение:

Мостът на река Лом на km 46+772 е осигурява връзка на пристанище „Лом“ по път П-81 с път I-1 /Е79/. По него преминава и единствената пътна връзка в направление от/за АЕЦ Козлодуй. Мостът е и единствената връзка на кварталите „Младеново“ и „Хумата“, както и на селата Д. Линево и Замфир с гр. Лом. Мостът представлява шестотворно съоръжение с дължина L=141,60 m и отвори L=22,7+4x23,50+22,7 m. Съществуващ габарит:

- пътно платно 8,00 m;
- тротоарен блок – 2x1,75 m;

Проектно предложение – запазва се съществуващият габарит.

Ремонтни работи:

- фрезование на съществуващата настилка;
- демонтаж на съществуваща СПО;
- демонтаж на съществуващи фуги „открит тип“;
- почистване на отводници и възстановяване на липсващи решетки;
- монтаж на нова ограничителна система Н1 W4, отговаряща на БДС EN1317;
- монтаж на нов стоманен парапет;
- монтаж на нови фуги „открит тип“
- полагане на нови асфалтобетонни пластове, съгласно нивелетното решение.
- обработка на всички открити бетонни повърхности,

Забележка:

1. Ремонтни работи при Естакади 3 и ще се изпълняват на цяло платно, като движението се пренасочва с подходяща организация на движение по възела и връзките му.
2. Ремонтните работи при останалите съоръжения ще се изпълняват при отбиване движението на половин платно

3.1.7 Кръстовища

- км 31+822 – дясно - триклонно кръстовище от I тип с път MON 3137 за с. Сталийска махала. Проектното предложение запазва типа и организацията на движение на съществуващото такова. Обхватът на кръстовището попада в хоризонтални криви с радиуси съответно 1400м, 1000м и 350м. Радиусите на завиване са решени само от циркулярни криви. Разработен е капковиден остров, който да бъде изпълнен от скосени бетонови бордюри. Кривата за дясно завиване от второстепенното направление към директното е с радиус от 5м, поради непосредствената близост на мост над напорен водопровод на км 31+841. Кръстовището не създава опасност за движението.

- км 46+250 - при Пътен възел Лом пресичането на пътните връзки с директното направление също са разработени като кръстовища като запазват проектното им предложения запазват типа и организацията на съществуващите такива.

- км 46+550 - кръгово кръстовище за индустриална зона. Проектното предложение запазва типа и организацията на движение на съществуващото такова. Обхватът на кръстовището попада в хоризонтални криви с радиуси съответно 53м и 50м. Проектното предложение запазва формата и геометрията на централния остров, а входовете и изходите му са предвидени за изпълнение съгласно действащата нормативна уредба. Съществуващите разделителни острови са изпълнени от бетонови бордюри, като в проектното решение се преоформят спрямо действащата нормативна уредба и отново се предвижда да се изпълнят от бетонови бордюри. Съществуващото геометрично решение не налага съществена промяна. Кръстовището не създава опасност за движението.

- км 46+781 - кръгово кръстовище с път П-81. Проектното предложение запазва типа и организацията на движение на съществуващото такова. Обхватът на кръстовището попада в права като края на разглеждания участък е в центъра на централния остров. Проектното предложение запазва формата и геометрията на централния остров, а входовете и изходите му са предвидени за изпълнение съгласно действащата нормативна уредба. Съществуващите разделителни острови са изпълнени от бетонови бордюри, като в проектното решение се преоформят спрямо действащата нормативна уредба и отново се предвижда да се изпълнят от бетонови бордюри. Съществуващото геометрично решение не налага съществена промяна. Кръстовището не създава опасност за движението.

- Предвижда се и пълна реконструкция и на аварийните площадки при км 30+000 (дясно), км 34+550 (ляво и дясно)

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:

3.2.1. Мрежи и съоръжения на други ведомства

В технически проект съдържа част Инженерна инфраструктура. В нея са представени проверките на електропресичанията (20 kV и 110 kV), в които са проучени всички съществуващи електропроводи. Не се налагат реконструкции и премествания.

В част Телекомуникации е изготвен проект за реконструкция на съобщителни(оптични) кабели, собственост на Виваком, които попадат в участъци с локални ремонти на Път П-11 при следните километри: км 44+195; км 44+405; км 44+627; км 45+090; км 45+215; км 45+701; км 45+870;

3.2. 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. При експлоатация на кабелни мрежи отпадъчни продукти няма. При евентуална авария, подмяната на проводници, кабели и съоръжения се извършва своевременно, като демонтираните материали се извозват на подходящо място.

3.3. Ползване на взрив:

Не се предвижда използване на взрив.

4. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности в обхвата на въздействие на обекта на инвестиционното предложение, необходимост от издаване на съгласувателни/разрешителни документи по реда на специален закон; орган по одобряване/разрешаване на инвестиционното предложение по реда на специален закон:

Инвестиционното предложение съответства на предвижданията на действащите за територията планове.

Всички имоти, попадащи в обхвата на проекта, са публична държавна собственост, с предназначение за транспортна инфраструктура.

За обекта са проведени всички съгласувателни процедури с експлоатационни дружества и засегнати ведомства.

За осъществяването на проекта предстои получаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване на техническия проект за обекта и разрешаване на строителството на инвестиционното предложение е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение попада в землищата на с. Сливата, община Лом (ЕКАТТЕ 67310), с. Добри дол, община Лом (ЕКАТТЕ 21436), с. Орсоя, община Лом (ЕКАТТЕ 53970), на гр. Лом, община Лом (ЕКАТТЕ 41143) и засяга следните ПИ: 67310.54.208; 67310.46.247; 21436.67.200; 44238.833.200; 44238.188.20; 44238.189.56; 44238.190.56; 44238.191.54; 44238.179.50 ; 44238.184.51; 44238.215.20; 44238.210.3; 44238.604.531; 44238.500.5003; 44238.505.6086; 44238.505.6085; 44238.506.1116; 44238.507.132; 53970.40.183; 44238.164.53; 44238.166.100; 53970.53.187; 44238.210.3; 44238.604.531; 44238.1022.50; 44238.1025.50; 44238.1024.50; 44238.1026.50; 44238.1027.50; 44238.1252.50;

За обекта е изготвен проект за отстраняване на ЯФГ, за който е започнато производство по изменение на кадастралната карта по чл.51 от ЗКИР(ДВ бр.75 от 2024 г)

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по Закона за защитените територии, но тангира по границите защитена зона от мрежата на Натура 2000 - BG0000182 Орсоя Защитена зона по директивата за местообитанията. В близост до ИП се намира и ЗЗ BG0002006 Рибарници Орсоя, защитена зона по директивата за птиците

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

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

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Обектът е съществуващ и не се предвиждат дейности извън обхвата на транспортната територия. За инвестиционното предложение ще бъдат проведени всички съгласователни процедури с Министерство на културата и НИИКН

При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

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

Инвестиционното предложение се изразява в извършване на основен ремонт (рехабилитация) на път П-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“.

Предвид естеството на строежа, при извършването на всички ремонтно-възстановителни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава. Направен е проект за временна организация и безопасност на движението, който да осигури преминаването на автомобили по време на строителството.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водоземане 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 реализацията на обекта ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани са стандартни за пътното строителство и включват пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици. Същите ще се емитират за кратък период от време, като ще бъдат предприети допълнителни мерки, които ще минимизират вредните вещества във въздуха – използване на изправна строителна механизация, оросяване в сухи период, миене на гуми преди навлизане на строителната механизация в съществуваща пътна инфраструктура и др.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътния участък се очаква генериране на емисии от изгорели газове в атмосферния въздух от преминаващите превозни средства, но те ще са значително по-малко от емисиите, които се генерират към момента, при използването на съществуващата в района пътна мрежа.

Положителен ефект се очаква в границите на гр. Лом и селата Орсоя, Сливата и Добри Дол, чрез подобряване качеството на атмосферния въздух и ограничаване на шумовото

натоварване, вследствие възстановяване на транспортно-експлоатационните качества и равността на пътната настилка.

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.

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, съдържащи други вещества, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 04 05 – желязо и стомана; 17 05 04 – изкопни земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05; 17 06 04 – изолационни материали, различни от упоменатите в 17 06 01 и 17 06 03; 17 01 07 – смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 17 09 04 – смесени отпадъци от строителството и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 07 09 02 и 17 09 03; 17 06 05 – строителни материали, съдържащи азбест.

Организацията по събирането и транспортирането на отпадъците ще се осъществява от лица, притежаващи документи по 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.):

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.

Отводняването на настилката се осъществява чрез напречния и надлъжния наклон на пътя. Отводняването на пътното тяло се извършва чрез съществуващи земни отводнителни окопи, водостоци и италиански отводнителни улеи.

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

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при

аварийни ситуации, който фирмата-изпълнителя на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

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

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

Инвестиционното предложение не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

Предвид изложеното, 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.

С УВАЖЕНИЕ,

27.12.2024 г.