ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРЕЦЕНЯВАНЕ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ ИЗВЪРШВАНЕ НА ОВОС

ИНВЕСТИЦИОННО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ОСНОВЕН РЕМОНТ (РЕХАБИЛИТАЦИЯ) НА ПЪТ I-1 „ПЪТ II-17 – ГАРА ЯНА“ В УЧАСТЪКА ОТ КМ 191+959 ДО КМ 237+553 И ПЪТ II-82 „КОСТЕНЕЦ – САМОКОВ - СОФИЯ“ В УЧАСТЪКА ОТ КМ 0+000 ДО КМ 86+100

(съгласно Приложение № 2 към чл. 6 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда приета с ПМС № 59/07.03.2003 г., посл. изм. и доп., ДВ, бр. 94/2012 г.)

Възложител: Агенция „Пътна инфраструктура”

Януари, 2016 г.

I. ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНТАКТ С ВЪЗЛОЖИТЕЛЯ

1. Име, ЕГН, местожителство, гражданство на възложителя – физическо лице, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице

Юридическо лице: Агенция „Пътна инфраструктура" (АПИ)
ЕИК: 000695089
Седалище и адрес на управление: гр. София 1606, бул. „Македония" № 3

2. Пълен пощенски адрес

гр. София 1606, бул. „Македония" № 3

3. Телефон, факс, e-mail

Телефон: 02/952 1993; 02/9173 295
Факс: 02/952 14 84
E-mail: press@api.government.bg

4. Лице за контакти

инж. Виктор Лебанов – Началник на отдел „ОВОС и ОС" към АПИ

II. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

1. Резюме на предложението

Инвестиционното предложение предвижда основен ремонт (рехабилитация) на съществуващи участъци от Републиканската пътна мрежа.

1.1. Път I-1 „Път II-17 – гара Яна" от км 191+959 до км 237+553

Проектният пътен участък е част от Републиканската пътна мрежа – първи клас и се явява дублиращ маршрут на АМ „Хемус".

Път I-1 в разглеждания участък е с габарит, включващ променлива ширина на настилката от 6.50 м до 11.00 м и банкети с ширини от 1.00 до 2.00 м. В населените места има съществуващи бордюри с прилежащи тротоари (асфалтирани или с плочки) или зелени площи.

По трасето на пътния участък са изградени следните големи съоръжения:

- Мост над р. Бебреш на км 196+625;
- Мост над р. Бебреш на км 200+965;
- Мост над р. Бебреш на км 204+830;
- Мост над р. Метликовица на км 220+006;
- Мост над р. Витинска на км 224+260;
- Мост над р. Манастирска на км 227+741;
- Мост над р. Матица на км 232+132;
- Мост над р. Янинска на км 236+073;
- ЖП надлез на км 237+021;
- Надлез над АМ „Хемус" на км 237+423.

Отводняването в участъка се извършва посредством облицовани пътни окопи, улеи, водостоци и бетонови бордюри. Съществуващите малки съоръжения са общо 133 бр.:

- Тръбни водостоци ф 40 – 1 бр.;
- Тръбни водостоци ф 50 – 2 бр.;
- Тръбни водостоци ф 80 – 3 бр.;
- Тръбни водостоци ф 100 – 47 бр.;
- Плочести водостоци с отвори от 0.5 до 4 м – 63 бр.;
- Сводови водостоци с отвори от 1 до 5 м – 9 бр.;
- Устообразни водостоци с отвори от 1 до 2 м – 4 бр.;
- Правоъгълни водостоци с отвори от 0.5 до 1.5 м – 4 бр.

В населените места няма изградена колекторна или друга функционираща отводнителна система.

По дължината на разглеждания участък от Път I-1 са изградени общо 10 бр. пътни кръстовища и 3 бр. пътни възела:

- При км 193+635 – кръстовище с път за РПС Ботевград;
-При км 194+134 – кръстовище с републикански Път III-161 „Враца – Ботевград“;
- При км 194+980 – кръстовище с републикански Път I-3 „Ботевград – Ловеч“;
- При км 196+680 – кръстовище с общински път за село Врачеш;
- При км 200+690 – кръстовище с път за язовир Бебреш;
- При км 205+225 – кръстовище с общински път за село Стъргел;
- При км 212+800 – кръстовище с републикански Път III-1001 „Витиня – Горно Камарци“;
- При км 230+360 – кръстовище с републикански Път III-105 „Елешница – Елин Пелин“;
- При км 232+500 – кръстовище с общински път за село Желява;
- При км 236+725 – кръстовище с общински път за село Кремиковци;
- При км 215+400 – пътен възел „Витинска река” – пресичане на Път I-1 с АМ „Хемус”;
-При км 223+950 – пътен възел „Жерково” – пресичане на Път I-1 с АМ „Хемус”;
- При км 237+423 – пътен възел „Яна” – пресичане на Път I-1 с АМ „Хемус”.

1.2. Път II-82 „Костенец – Самоков - София“ от км 0+000 до км 86+100

Проектираният пътен участък е част от Републиканската пътна мрежа – втори клас и е със значение като връзка на гр. Костенец със София, както и с гр. Дупница и гр. Кюстендил през гр. Самоков.

След геодезическо заснемане е установена ширина на настилката в участъка вариращa от 6 м до 14 м. В част от населените места, през които преминава пътния участък, има изградени тротоари с размери от 1.50 м до 5.00 м.

По трасето на разглеждания участък от Път II-82 има изградени следните големи съоръжения:

- Мост над дере на км 2+635;
- Мост над дере на км 7+056;
- Мост над р. Бистришка на км 8+188;
- Мост над р. Марица на км 10+630;
- Мост над р. Марица на км 14+270;
- Мост над р. Марица на км 16+350;
- Мост над р. Царска Бистрица на км 28+540;
- Мост на км 35+010;
- Мост на км 47+141;
- Мост над дере на км 49+157;
- Мост над дере на км 52+391;
- Мост над дере на км 59+551;
- Мост над дере на км 64+809;
- Сводов мост на км 68+975;
- Мост на км 68+104;
- Сводов мост на км 68+975;
- Сводов мост на км 72+845;
- Мост над р. Дяволска на км 77+154;
- Сводов мост на км 78+002;
- Мост на км 80+097;
- Мост над р. Бистрица на км 82+251;
- Сводов мост на км 83+289;
- Мост на км 83+609.

Отводняването на пътното платно в участъка се извършва посредством необлицовани и облицовани пътни окопи, водостоци, улеи, риголи, бетонови бордюри, частично с дъждоприемни шахти в населените места. Съществуващите малки съоръжения са общо 188 бр.:

- Тръбни водостоци – 89 бр.;
- Плочести водостоци – 52 бр.;
- Сводови водостоци – 19 бр.;
- Овоидални водостоци – 1 бр.;
- Устообразни водостоци – 16 бр.;
- Напречни отводнители – 11 бр.

По дължината на разглеждания участък от Път II-82 са изградени общо 12 бр. пътни кръстовища:

- При км 0+139 – кръстовище с общински път, отклонение за с. Костенец;
- При км 0+659 – кръстовище с Път III-8222, отклонение за с. Пчелин;
- При км 7+084 – кръстовище с Път IV-82002, отклонение за с. Очуша;
- При км 8+433 – кръстовище с Път IV-82003, отклонение за почивна база Долна баня;
- При км 10+021 – кръстовище с Път IV-82004, отклонение за с. Гуцал;
- При км 28+097 – кръстовище с отклонение за ски зона на к.к. Боровец;
- При км 41+013 – кръстовище с общински път, отклонение за с. Драгушиново;
- При км 42+916 – кръстовище с Път IV-82023, отклонение за с. Широки дол;
- При км 44+021 – кръстовище с Път IV-82022, отклонение за с. Злокучене;
- При км 49+216 – кръстовище с отклонение за с. Горни окол;
- При км 59+588 – кръстовище с отклонение за с. Долни окол;
- При км 66+788 – кръстовище с отклонение за с. Пасарел.

2. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

2.1. Път I-1 „Път II-17 – гара Яна“ от км 191+959 до км 237+553

Пътният участък не е ремонтиран повече от 30 години. Единствено в границите на с. Елешница е извършено по-скорошно преасфалтиране – през 2006 г. През 1979 г. е направен основен ремонт на участъка от км 205+000 до км 212+856, а през 1981 г. – на участъка от км 195+800 до км 205+000. На останалите участъци са извършвани само текущи ремонти. В някои участъци в открит път настилката е в много лошо състояние с неясен габарит, дупки, пропадания и непостоянна ширина. Бордюрите на много места са в лошо състояние и ниска видима част. В участъка от км 231+000 до км 237+553 (пътен възел „Яна“) пътната основа е от доменна шлака, която не е подходяща за републикански път.

След извършен геотехнически оглед на трасето в участъка са констатирани четиринадесет подучастъци с повишен геотехнически риск и опасност от дестабилизация на скални тела. През и след водообилните периоди се наблюдава повишена честота на каменопади и срутища. В чести случаи те компрометират целостта на пътната конструкция, проводимостта на пътното трасе и създават опасност за движението, предвид на което е необходимо тези подучастъци да бъдат укрепени. Изградените подпорни и укрепителни стени в участъка са в добро общо състояние, като част от тях имат нужда от леки ремонти и подмазване. Част от предпазните мрежи са накъсани, незакрепени и се нуждаят от подмяна.

По съществуващите големи съоръжения в разглеждания участък от Път I-1 са констатирани редица нарушения, изразяващи се в следното:

- Напукана и деформирана асфалтобетонова настилка;
- Обрасли, засипани и частично разрушени тротоарни блокове;
- Корозирали, деформирани и с недостатъчна височина и дължина стоманени парапети;
- Наличие на течове, паднало бетонно покритие и корозирала армировка по долната повърхност на връхната конструкция;

- Частично подровени устои и крила при някои от съоръженията.

Отводняването в пътния участък е лошо. Пътните окопи, улеи, водостоци и бетонови бордюри като цяло са компрометирани, обрасли с растителност и дървета, с разрушени плочи на окопите, стени на водостоците и разрушени или липсващи улеи. На места оттоците и/или втоците на съоръженията са недостъпни или изцяло затрупани.

2.2. Път II-82 „Костенец – Самоков - София“ от км 0+000 до км 86+100

Разглежданият участък от Път II-82 е построен през 1953 г., като за последно ремонтни дейности по него са извършени през 2003 г. Към настоящия момент равността на асфалтобетоновата настилка е незадоволителна. Като цяло пътната конструкция в участъка не притежава необходимата носимоспособност за даденото натоварване, вследствие на което по повърхността на настилката са констатирани редица повреди като мрежовидни пукнатини, единични пукнатини, пукнатини до ръба, дупки, кръпки, ускорено износване, коловози и слягания.

След извършен геотехнически оглед на трасето в участъка са констатирани двадесет подучастъци с повишен геотехнически риск и опасност от дестабилизация на скални тела. През и след водообилните периоди се наблюдава повишена честота на каменопади и срутища. В части случаи те компрометират целостта на пътната конструкция, проводимостта на пътното трасе и създават опасност за движението, предвид на което е необходимо тези подучастъци да бъдат укрепени. Част от подпорните и укрепителни стени са с недостатъчна височина и се нуждаят от надзиждане. Съществуващата укрепителна стена в участъка от км 15+685 до км 15+879 е в много лошо състояние, което налага нейната пълна подмяна.

По съществуващите големи съоръжения в разглеждания участък от Път II-82 са констатирани следните основни нарушения:

- Напукана и деформирана пътна настилка върху съоръженията;
- Начупени и разместени тротоарни плочи и изцяло лисващи тротоари;
- Деформирани и корозирали парапети и предпазни огради;
- Наличие на повреди по отводнителите, затрудняващи нормалното отводняване на съоръженията;
- Наличие на течове, оголена и корозирала армировка по долната повърхност на пътната плоча и гредите;
- Мостът над р. Марица при км 14+270 е с много малък широчинен габарит, който е недостатъчен за двупосочно движение, предвид на което преминаването през него се осъществява еднопосочно с изчакване на превозните средства;
- Мостовото съоръжение над р. Царска Бистрица при км 28+540 е с недостатъчен височинен габарит, който е причина участъкът на пътя в обхвата на съоръжението често да бъде заливан от водите на реката.

Отводняването в пътния участък е незадоволително. Необлицованите окопи се нуждаят от почистване и профилиране. Голяма част от стоманобетонните плочи на облицованите окопи са начупени. По отделните елементи на водостоците (челни стени, казанчета, крила) са констатирани множество повреди, затрудняващи нормалното оттичане на водите през тях. На места оттоците и/или втоците на съоръженията са недостъпни. Дъждоприемните шахти в населените места, там където ги има, в по-голямата си част не функционират и се нуждаят от почистване.

С реализацията на проекта за основен ремонт (рехабилитация) ще се възстановят и подобрят всички транспортно-експлоатационни характеристики на разглежданите участъци от Път I-1 и Път II-82, което значително ще повиши безопасността на движението и комфорта на пътуване по тях.

3. Връзка с други съществуващи и одобрени с устройствен или друг план дейности

Инвестиционното предложение не влиза в противоречие с други одобрени дейности, тъй като с неговата реализация ще се ремонтират съществуващи пътни отсечки, на чиято територия не могат да бъдат извършвани други дейности, освен транспортни.

4. Подробна информация за разгледани алтернативи

Настоящето инвестиционно предложение предвижда рехабилитация (ремонт) на съществуващи пътни участъци по утвърдени за това технологии, поради което не са разглеждани алтернативи за неговото реализиране.

5. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството

● Път I-1 в участъка от км 191+959 до км 237+553 се намира на територията на област София и попада в границите на общините Ботевград, Елин Пелин и Столична община. Пътният участък преминава през следните населени места: гр. Ботевград (ЕКАТТЕ: 05815); с. Чурек (ЕКАТТЕ: 81760); с. Потоп (ЕКАТТЕ: 57921); с. Елешница (ЕКАТТЕ: 34120); с. Яна (ЕАКТТЕ: 87401).

● Път II-82 в участъка от км 0+000 до км 86+100 се намира на територията на област София и попада в границите на общините Костенец, Долна баня, Самоков и Столична община. Пътният участък преминава през следните населени места: гр. Костенец (ЕКАТТЕ: 38902); гр. Долна баня (ЕАКТТЕ: 22006); с. Марица (ЕКАТТЕ: 47264); с. Радуил (ЕКАТТЕ: 61604); к.к. Боровец; гр. Самоков (ЕКАТТЕ: 65231); с. Кокаляне (ЕКАТТЕ: 37914); с. Панчарево (ЕКАТТЕ: 55419).

Строително-ремонтните работи ще бъдат извършвани в обхвата на съществуващите пътни участъци и не се предвижда използването на допълнителни площи за временни дейности.

В приложения електронен носител са дадени цифровите граници на разглежданите участъци от Път I-7 и Път II-82 във формат „DWG“.

6. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет

6.1. Път I-1 „Път II-17 – гара Яна“ от км 191+959 до км 237+553

Проектните габарити на пътния участък след ремонта са съобразени със съществуващото положение, като в отделни участъци се предвиждат минимални уширения, които ще се изпълняват **за сметка на банкетите и прилежащите транспортни територии.**

Възстановяването на пътната настилка в участъка включва предварителни ремонти, изразяващи се в запълване на предварително фрезовани площи с неплътен асфалтобетон, локални ремонти, целящи достигане на проектните габарит и нивелета, както полагане на нови асфалтови пластове в участъците с пълна подмяна на настилката. Конструкцията на новата асфалтова настилка е от изравнителен пласт (биндер) с дебелина 4 см и износващ пласт от плътен асфалтобетон с дебелина 4 см.

Укрепването на пътното тяло и откосите ще става посредством непрекъснати анкерирани гъвкави системи, мрежи-завеси и високотягостни гъвкави уловителни прегради.

Строително-ремонтните работи по големите съоръжения включват следните основни дейности:

- Разваляне на всички асфалтобетонни пластове до горен ръб на пътната плоча;
- Разваляне на съществуващите бордюри и тротоарни блокове;
- Демонтаж на съществуващите парапети и предпазни огради;
- Почистване на корозирал бетон и видима армировка по долната повърхност на връхната конструкция;
- Полагане на нова мостова хидроизолация върху пътната плоча;

- Полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон за възстановяване на пътната настилка;

- Изграждане на нови тротоарни блокове и монтаж на нови стоманени парапети;

- Възстановяване на подкопани зони около стълбовете и устоите на мостовете;

- Запълване на каверни при подровени крила на съоръженията и изграждане на бетонни прагове пред крилата за защита.

Ремонтните дейности по големите съоръжения обхващат както горното, така и долното им строене, като изключение правят мостовете при км 220+006 и при км 224+260. Поради дълбоката корозия на бетона и армировката, както във всички греди и устои, така и в плочата, проектното решение за моста над река Метликовица при км 220+006 предвижда изграждането на ново съоръжение в рамките на съществуващия сервитут на Път I-1. Възстановителните работи по мостовото съоръжение над река Витинска при км 224+260 обхващат единствено горното му строене и не се предвиждат дейности в обхвата на коритото на реката.

За подобряване на отводняването на пътното тяло в разглеждания участък на Път I-1 са предвидени следните основни мероприятия:

- Почистване и ремонт на съществуващите малки съоръжения;

- Почистване на съществуващите облицовани окопи;

- Ревизия на дренажа под съществуващите облицовани окопи и строителство на нови;

-Направа на нови бетонови бордюри 8/16 и улеи 40/50 за отводняване на високите насипи;

-Надзиждане на крилата и облицовка на втока/оттока на съществуващите водостоци;

- Направа на нови тръбни водостоци в участъците, където е необходимо.

За пътните кръстовища и възли по трасето на участъка проектното решение предвижда максимално запазване на съществуващата геометрия и оптимизация на организацията на движение, чрез обособяване на направленията с нови триъгълни и капковидни острови, подновяване на бордюрите на съществуващите острови, поставяне на нови пътни знаци и маркировка. Промяна в геометричното решение има за следните кръстовища:

- Кръстовище при км 200+690 – променя се начина на вливане и отливане на движението в кръстовището за сметка на големия триъгълен остров в средата на кръстовището. Променя се геометрията на обикновено Т-образно кръстовище, а старите клонове на кръстовището ще се разрушат, като терена под тях ще бъде рекултивиран.

- Кръстовище при км 236+725 – затваряне на улица на км 236+711 и изграждане на нови острови с бордюри в средата на кръстовището за канализиране на потоците.

6.2. Път II-82 „Костенец – Самоков - София“ от км 0+000 до км 86+100

Проектните габарити на пътния участък са приети така, че да отговарят на действащите в момента При недостиг на ширина на пътната настилка се предвиждат минимални уширения (под 0.50 м), които ще се изпълняват **за сметка на ширината на банкетите.**

Възстановяването на пътната настилка в участъка включва предварителни ремонти, изразяващи се в запълване на предварително фрезовани площи с неплътен асфалтобетон, локални ремонти, целящи достигане на проектните габарит и нивелета, както полагане на нови асфалтови пластове в участъците с пълна подмяна на настилката.

Укрепването на пътното тяло и откосите ще става посредством непрекъснати анкерирани гъвкави системи, мрежи-завеси и високотягостни гъвкави уловителни прегради. Проектното решение предвижда в участъка от км 15+685 до км 15+879 да бъде изградена нова укрепителна стена, предвид лошото състояние и недостатъчния габарит на съществуващата.

Ремонтните работи по големите съоръжения обхващат предимно горното им строене включват следните основни дейности:

- Разваляне на съществуващата асфалтобетонна настилка, предпазен бетон, хидроизолация и изравнителен бетон до горен ръб на пътна плоча;

- Разваляне на съществуващите бордюри и тротоарни блокове;

- Демонтаж на съществуващите парапети и предпазни огради;

- Изпълнение на дренажи за отвеждане на повърхностните води;

- Почистване на корозирали стоманени елементи и нанасяне на антикорозионни грундове;

- Полагане на нова хидроизолация;

- Полагане на трошен камък, битумизиран трошен камък и нови асфалтобетонни пластове за възстановяване на пътната настилка;

- Изграждане на нови тротоарни блокове и монтаж на нови стоманени парапети.

Ремонт по долното строене на съоръженията се предвижда за мостовете при км 2+635 и при км 10+630. Проектът за тяхното възстановяване включва освен горепосочените дейности и ремонт на подровени крила и изграждане на бетонни прагове в основата им за защита от последващо подравяне.

Проектното решение за мостовете при км 14+270 и при км 28+540 предвижда изграждането на нови съоръжения в рамките на съществуващия сервитут на Път II-82. Основните мотиви за това решение са малката широчина на съоръжението над р. Марица при км 14+270, недостатъчна за двупосочно движение по него, както и ниския височинен габарит на моста над р. Царска Бистрица при км 28+540, ставащ причина за редовното му заливане от водите на реката.

За подобряване на отводняването на пътното тяло в разглеждания участък на Път II-82 са предвидени следните мероприятия:

- Почистване и профилиране на съществуващите необлицовани окопи;

- Замяна на необлицованите окопи с облицовани в участъците с по-големи надлъжни наклони;

- Подмяна на съществуващите бетоновите бордюри и бетонови улеи тип „италиански“ и поставяне на нови такива в участъците, където е необходимо;

- Почистване на втоци, оттоци и радиета на всички водостоци;

- Почистване и повдигане на съществуващите дъждоприемни и ревизионни шахти в населените места;

- Изграждане на нови тръбни водостоци и напречни отводнители в участъците, където е необходимо.

За пътните кръстовища по трасето на участъка проектното решение предвижда запазване на съществуващата геометрия и оптимизация на организацията на движение, чрез обособяване на направленията с нови капковидни острови, оформяне на площи забранени за движение и поставяне на нови пътни знаци и маркировка.

7. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

Инвестиционното предложение предвижда единствено възстановяване на съществуващи пътни участъци и не се предвиждат промени в съществуващата пътна инфраструктура.

За извършване на транспортните дейности, свързани с строително-ремонтните работи, ще бъдат използвани предходни и последващи участъци от Път I-1 и Път II-82 и няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.

8. Програма за дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите за закриване, възстановяване и последващо използване

Всички дейности, свързани със строително-ремонтните работи и пускането на обектите в експлоатация, ще се представят в план от фирмата-изпълнител след издаване на съответните разрешителни за строеж.

Предвид на това, че разглежданите транспортни инфраструктурни обекти ще бъдат използвани за неограничен период от време, не се предвиждат дейности по тяхното закриване и последващо използване за други цели.

9. Предлагани методи за строителство

Конкретните методи за строителство ще бъдат заложени в работния проект и технологично-строителната програма на фирмата-изпълнител на обектите.

Методите за строителство, които ще бъдат използвани, няма да се различават от изпитаните и доказани методи в практиката за подобен вид пътни обекти.

10. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията

За ремонта на пътните участъци ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителните работи, включват добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси.

Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от фирмата-изпълнител на обектите въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали и доставчици на вода за технологични нужди.

Водни количества ще бъдат необходими и за поддържане чистотата на автомагистралата при нейната експлоатация. Тези количества ще бъдат осигурявани от пътноподдържащите фирми съгласно сключени договори с лицензирани доставчици на вода за технологични нужди.

11. Отпадъци, които се очаква да се генерират - видове, количества и начин на третиране

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строително-монтажните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците, 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-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“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите съоръжението, 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 фирмата-изпълнител на обекта (по време на строителството) или от пътноподдържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от общината, през която преминава трасето на съответния пътен участък.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

12. Информация за разгледани мерки за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда

- Транспортиране на генерираните отпадъци до най-близкото депо, въз основата на договор с лицензирана фирма и тяхното третиране съобразно изискванията на Закона за управление на отпадъците;

• Редовен контрол върху техническото състояние на строителната и транспортна техника и спазване на технологичния режим на работа, с цел намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове и намаляване нивата на шум;

• Спазване на съответния план за управление на речните басейни по време на строително-ремонтните работи по мостовите съоръжения.

• Осигуряване на индивидуални средства за защита за работниците на обекта с цел предотвратяване и намаляване на вредните въздействия като шум, запрашаване и др.

• Почистване на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци след приключване на строително-ремонтните работи;

• Осигуряване на качествено пътно покритие с ефикасно отводняване и подробна маркировка, с което ще се сведе до минимум вероятността от възникване на аварийни ситуации по пътя и негативни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

13. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство, третиране на отпадъчните води)

Инвестиционното предложение не предвижда добив на строителни инертни материали. В случай, че бъдещата фирма-изпълнител извършва и такъв тип дейност, част от добиваните от нея материали е възможно да бъдат използвани и за реализацията на настоящето инвестиционно предложение.

При наличие на възможност за водовземане от прилежащи водни обекти, се допуска необходимата вода за строително-ремонтните работи да бъде набавяна от тях. Очакваният дебит на водочерпене в тези случаи е под 10 литра на секунда, предвид на което тази дейност не следва да подлежи на разрешителен режим по смисъла чл. 44, ал. 1 от Закона за водите.

14. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение

Възстановителните работи по долното строене на някои от мостовете, както и дейностите по изграждане на новите мостови съоръжения, подлежат на издаване на разрешително за ползване на повърхностен воден обект от съответната басейнова дирекция. Необходимост от издаване на такова разрешително има за предвидените дейности по следните големи съоръжения:

• Път I-1 „Път II-17 – гара Яна“ от км 191+959 до км 237+553:

- Ремонт на мост над р. Бебреш на км 196+625;
- Ремонт на мост над р. Бебреш на км 200+965;
- Ремонт на мост над р. Бебреш на км 204+830;
- Изграждане на нов мост над р. Метликовица на км 220+006;
- Ремонт на мост над р. Манастирска на км 227+741;
- Ремонт на мост над р. Матица на км 232+132;
- Ремонт на мост над р. Янинска на км 236+073.

• Път II-82 „Костенец – Самоков - София“ от км 0+000 до км 86+100:

- Ремонт на мост над дере на км 2+635;
- Ремонт на мост над р. Марица на км 10+630;
- Изграждане на нов мост над р. Марица на км 14+270;
- Изграждане на нов мост над р. Царска Бистрица на км 28+540.

След утвърждаване на техническите проекти за ремонта на пътните участъци и приключване на съгласувателните процедури, ще бъдат предприети действия по издаване на необходимите разрешения за строеж от компетентния за това орган – Министерство на регионалното развитие и благоустройство.

Предвид на това, че **ремонтните дейности ще се извършват единствено в обхвата на Път I-1 и Път II-82, без да се засягат нови терени, няма нужда от изработване и**

съгласуване на подробен устройствен план - парцеларен план за инвестиционното предложение.

15. Замърсяване и дискомфорт на околната среда

Дискомфорт под формата на прахово и шумово замърсяване ще се получи за периода по време на строително-ремонтните работи. Това замърсяване ще бъде локално в обхвата на строителните площадки и само за периода на строителството.

По време на експлоатацията ще има замърсяване на околната среда от трафика на моторните превозни средства, което ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове и шумово натоварване. Очаква се тези въздействия да бъдат с по-ниски стойности след реализацията на инвестиционното предложение, предвид по-добрите експлоатационни характеристики на пътните участъци.

16. Риск от инциденти

По време на строително-ремонтните работи съществува риск от трудови злополуки. Вероятността за тяхното възникване може да бъде намалена, чрез спазване на плановете за здравословни и безопасни условия на работа, ползване на необходимите защитни облекла и предпазна екипировка от работниците на обектите.

По-доброто качество на настилката след ремонта на пътните участъци предполага по-малка вероятност от възникване на пътни инциденти. Такива могат да се случат при внезапни аварии на автомобили или пътнотранспортни произшествия предизвикани от неспазване на Правилника за движение по пътищата.

III. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ

1. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа

В електронния носител към настоящата Информация са приложени ситуации с цифровите граници на разглежданите пътни участъци във формат „DWG“.

2. Съществуващите ползватели на земи и приспособяването им към площадката или трасето на обекта на инвестиционното предложение и бъдещи планирани ползватели на земи

Инвестиционното предложение не е обвързано с усвояването на нови площи.

3. Зониране или земеползване съобразно одобрени планове

Ремонтът на пътните участъци ще бъде изцяло в обхвата на Път I-1 и Път II-82 и не се предвижда изработването на подробен устройствен план - парцеларен план за неговото осъществяване.

4. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони и др.; Национална екологична мрежа

4.1. Водни обекти

Инвестиционното предложение предвижда изграждането на нови и ремонт по долното строене на съществуващи мостове над водни обекти. Дейностите по тези съоръжения ще се осъществят при пълно спазване на плановете за управление на речните басейни и след получаване на необходимите разрешителни за ползване на воден обект от съответната басейнова дирекция.

4.2. Санитарно-охранителни зони на водоизточници

Инвестиционното предложение не засяга санитарно-охранителни зони и водовземни съоръжения.

4.3. Национална екологична мрежа

● Път I-1 в разглеждания участък не преминава през защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), но в непосредствена близост до трасето се намира Защитена зона BG0001043 „Етрополе – Байлово“ по директивата за местообитанията. Пътният участък не засяга защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии (ЗЗТ).

● По смисъла на ЗБР, Път II-82 в разглеждания участък пресича границите на Защитена зона BG 0001307 „Плана“ по директивата за местообитанията, както и Защитена зона BG0002084 „Палакария“ до директивата за птиците. В близост до трасето се намира Защитена зона BG 0000495 „Рила“ по директивата за птиците и по директивата за местообитанията. Пътният участък не засяга защитени територии по смисъла на ЗЗТ, като най-близката такава е Национален парк „Рила“.

5. Подробна информация за всички разгледани алтернативи за местоположение

Настоящето инвестиционно предложение предвижда рехабилитация (ремонт) на съществуващи пътни участъци по утвърдени за това технологии, поради което не са разглеждани алтернативи за неговото реализиране.

IV. ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ПОТЕНЦИАЛНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ (КРАТКО ОПИСАНИЕ НА ВЪЗМОЖНИТЕ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВСЛЕДСТВИЕ РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ИНВЕСТИЦИОННОТО ПРЕДЛОЖЕНИЕ)

1. Въздействие върху хората и тяхното здраве, материалните активи, атмосферния въздух, атмосферата, водите, почвата, земните недра, ландшафта, природните обекти, минералното разнообразие, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии на единични и групови паметници на културата, както и очакваното въздействие от естествени и антропогенни вещества и процеси, различните видове отпадъци и техните местонахождения, рисковите енергийни източници - шумове, вибрации, радиации, както и някои генетично модифицирани организми

1.1. Въздействие върху хората и тяхното здраве

Основното въздействие ще бъде върху работещите на обекта, които ще бъдат изложени на шум и запрашаване от пътностроителната техника. При спазване на нормативната уредба по здравословни и безопасни условия на труд и носене на предпазно облекло и лични защитни средства, въздействието ще е минимално и в рамките на допустимото.

1.2. Въздействие върху атмосферата и атмосферния въздух

● Емисии в периода на ремонтните работи

В процеса на работа на пътностроителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на такива машини ще бъде свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; CH_4 – метан; CO – въглероден оксид; CO_2 – въглероден диоксид; SO_2 – серен диоксид; PM – прахови частици.

Праховите частици с размери над 10 μм в зависимост от метеорологичните условия ще се утаяват на около 20 – 50 м от трасето на пътните участъци, а по-малките ще се разсейват в околната среда. При полагане на новата асфалтовата смес върху пътното платно ще се отделят емисии на летливи органични съединения и полициклични ароматни въглеводороди. Емитирането вследствие асфалтирането ще бъде локално и краткотрайно.

● 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 автомобилите и шумово натоварване.

По-оптималния режим на работа на двигателите на моторните превозни средства вследствие подобреното състояние на пътните участъци, ще доведе до намаляване спрямо съществуващото положение на концентрациите на замърсяващите вещества, както и на шумовото натоварване.

1.3. Въздействие върху водите

Въздействие върху повърхностните води може да се очаква при възникване на аварийни ситуации по време на строително - монтажните работи по изграждане и ремонт на мостовите съоръжения. В тези случаи следва своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложени в Плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обектите следва да изработи и съгласува преди започване на строително-ремонтните дейности.

Опасност от замърсяване на премостваните водни обекти вследствие на аварии, ще има и по време на експлоатацията на пътните участъци, но се очаква вероятността от тяхното възникване да бъде минимална, предвид подобрените характеристики на съоръженията след реализацията на инвестиционното предложение.

Проектът за основен ремонт на разглежданите пътни участъци не предвижда дейности, създаващи опасност от възникване на негативни въздействия върху подпочвените води.

1.4. Въздействие върху почвите

Предвид на това, че инвестиционното предложение не е обвързано с усвояването на нови земи, негативни въздействия върху почвите от строително-ремонтните работи не се очакват, освен в случаите на аварии, свързани с пътно-строителна техника. В тези случаи следва своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложени в Плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обектите следва да изработи и съгласува преди започване на строително-ремонтните дейности.

По време на експлоатацията на пътните участъци, негативните въздействия върху почвите също са свързани единствено с възникването на пътнотранспортни произшествия, като в тези случаи следва проблемният участък да бъде изолиран с цел да се ограничи разпространението на изтеклите замърсяващи вещества.

1.5. Въздействие върху земните недра

Инвестиционното предложение не предвижда извършване на дълбоки изкопно-насипни работи, поради което не се очаква негативно въздействие върху геоложката основа.

1.6. Въздействие върху ландшафта

Реализирането на инвестиционното предложение няма да доведе до промени, които да преобразуват ландшафта, предвид на това, че ще бъдат извършвани ремонтни работи по вече съществуващи пътни участъци.

Временно влошаване на визуалността на прилежащия ландшафт, може да се появи по време на строително-ремонтните работи. То може да се избегне чрез въвеждане на ред и чистота на строителните площадки, редовното им почистване от генерираните отпадъци, както и подреждане на строителните материали.

1.7. Въздействие върху минералното разнообразие

Инвестиционното предложение не е свързано с добив на полезни изкопаеми и дълбоки изкопно-насипни работи, предвид на което неговата реализация няма да окаже въздействие върху минералното разнообразие.

1.8. Въздействие върху биоразнообразието

Пътните участъци, предвидени за ремонт, съществуват от много години и представителите на фауната в района следва да се приспособили към тази антропогенна дейност. Габаритът на пътя остава същия и не се очаква значително повишаване на автомобилния трафик, поради което и факторите, които биха създали дискомфорт на животинския свят (шум, вибрации) няма да се увеличат. Изключение прави само шумовото натоварване, което ще се генерира в процеса на строително-ремонтните работи, но то е краткосрочно и локализирано.

Вследствие подобрените характеристики на пътните участъци ще се намалят шума, запрашаването, вредните емисии, вибрациите, др., което ще подобри условията за живот в района.

Проектът за основен ремонт (рехабилитация) на съществуващите пътни участъци не предвижда строителни дейности извън пътния сервитут и няма да бъдат усвоявани нови територии, предвид на което не се очаква негативно въздействие върху местната флора.

1.9. Въздействие върху паметници на културата

Инвестиционното предложение не предвижда строителни дейности извън обхвата на съществуващите пътни участъци, поради което не се очаква да бъдат засегнати паметници на културно-историческото наследство.

1.10. Въздействие на рискови енергийни източници

По отношение на рисковите енергийни източни, негативното въздействие е свързано основно с шума и вибрациите по време на строително-ремонтните дейности. Тези два фактора ще бъдат с повишени стойности единствено за периода на строителството.

Вследствие на ремонта на пътните участъци, се очаква шумът и вибрациите от пътния трафик да се понижат спрямо съществуващите към момента, предвид подобрените характеристики на пътната настилка и безпроблемното преминаване на моторните превозни средства.

1.11. Въздействие от генно-модифицирани организми

Инвестиционното предложение не е свързано с производство и/или използване на генно-модифицирани организми.

2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до обекта на инвестиционното предложение

Въздействието върху растителните и животинските видове, обект на опазване в засегнатите защитени зони, са идентични като разгледаните в т. IV.1.8. „Въздействие върху биоразнообразието“.

3. Вид на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно)

• По време на строителството

Шумът, вибрациите и емисиите на вредни вещества по време на работата на пътностроителната техника ще предизвикат временен дискомфорт за намиращите се в близост представители на фауната и за хората, работещи на обектите. След приключване на строително-ремонтните работи, тези въздействия ще се върнат в обичайните за транспортна територия граници

Въздействието по време на строителството върху останалите компоненти на околната среда ще бъде незначително, като по-значителни негативни последици ще има при евентуалното възникване на аварийни ситуации. При спазване на трудовата дисциплина и използване на изправна пътностроителна техника, рискът от такива аварийни ситуации ще бъде сведен до минимум.

• **По време на експлоатация**

Инвестиционното предложение предполага аналогично на досегашното въздействие върху компонентите на околната среда. Подобрените характеристики на пътните участъци ще спомогнат за работа на автомобилните двигатели на оптимален режим и редуциране на задръстванията, които са причина за по-тежки въздействия върху околната среда и по-конкретно – атмосферния въздух.

4. Обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой жители и др.)

• Път I-1 в участъка от км 191+959 до км 237+553 се намира на територията на област София и попада в границите на общините Ботевград, Елин Пелин и Столична община. Пътният участък преминава през следните населени места: гр. Ботевград (ЕКАТТЕ: 05815); с. Чурек (ЕКАТТЕ: 81760); с. Потоп (ЕКАТТЕ: 57921); с. Елешница (ЕКАТТЕ: 34120); с. Яна (ЕАКТТЕ: 87401).

• Път II-82 в участъка от км 0+000 до км 86+100 се намира на територията на област София и попада в границите на общините Костенец, Долна баня, Самоков и Столична община. Пътният участък преминава през следните населени места: гр. Костенец (ЕКАТТЕ: 38902); гр. Долна баня (ЕАКТТЕ: 22006); с. Марица (ЕКАТТЕ: 47264); с. Радуил (ЕКАТТЕ: 61604); к.к. Боровец; гр. Самоков (ЕКАТТЕ: 65231); с. Кокаляне (ЕКАТТЕ: 37914); с. Панчарево (ЕКАТТЕ: 55419).

5. Вероятност от поява на въздействието

Въздействията, свързани с повишените нива на шум, вибрации и концентрации на някои атмосферни замърсители, не могат да бъдат избегнати напълно при реализацията на инвестиционни предложения за пътни обекти. Те могат да бъдат сведени до минимум чрез прилагането на съответни мерки за тяхното намаляване, каквито са посочени и в настоящата Информация.

Вероятността от появата на аварийни ситуации, водещи до опасност от по-значителни негативни въздействия върху околната среда, не може да бъде прогнозирана, но се очаква да бъде сведена до минимум спазване на трудовата дисциплина и използване на изправна пътностроителна техника по време на строителството. По време на експлоатацията на ремонтираните пътни участъци, рискът от аварийни ситуации също ще бъде минимален, предвид възстановените оптимални характеристики на пътната настилка и подобрената система за пътна сигнализация.

6. Продължителност, честота и обратимост на въздействието

Въздействието по време на строителството ще бъде с малка продължителност – до приключване на строително-ремонтните работи. Въздействията ще се наблюдават през светлата част на денонощието, когато ще се извършват ремонтните дейности

По време на експлоатацията на пътните участъци въздействията ще бъдат постоянни – за целия период на използване на инфраструктурните обекти. Тези въздействия ще бъдат променлива интензивност, в зависимост от натовареността на движението в рамките на денонощието.

Не се очакват допълнителни негативни промени в екологичното състояние на района от реализацията на инвестиционното предложение, тъй като то е аналогично на въздействията до момента.

7. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с предотвратяване, намаляване или компенсиране на значителните отрицателни въздействия върху околната среда

• Транспортиране на генерираните отпадъци до най-близкото депо, въз основата на договор с лицензирана фирма и тяхното третиране съобразно изискванията на Закона за управление на отпадъците;

- Редовен контрол върху техническото състояние на строителната и транспортна техника и спазване на технологичния режим на работа, с цел намаляване количеството на емисиите от изгорелите газове и намаляване нивата на шум;
- Спазване на съответния план за управление на речните басейни по време на строително-ремонтните работи по мостовите съоръжения.
- Осигуряване на индивидуални средства за защита за работниците на обекта с цел предотвратяване и намаляване на вредните въздействия като шум, запрашаване и др.
- Почистване на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци след приключване на строително-ремонтните работи;
- Осигуряване на качествено пътно покритие с ефикасно отводняване и подробна маркировка, с което ще се сведе до минимум вероятността от възникване на аварийни ситуации по пътя и негативни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

8. Трансграничен характер на въздействията

Реализирането на инвестиционното предложение не е свързано с трансгранични въздействия.