



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Относно: *Прединвестиционно проучване за трасе по направление Монтана – София с тунел под Петрохан*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,

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:

Прединвестиционно проучване за трасе по направление Монтана – София с тунел под Петрохан

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 446

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Построяването на втория мост на р. Дунав при Видин – Калафат привлече повече транзитни потоци, а направление през България става все по-интензивно, като най-къс маршрут между река Дунав и Бяло море и удобна връзка между Европа и Азия. Това обстоятелство налага предприемане на мерки за доизграждането и модернизирването на пътната инфраструктура по направление Видин – Монтана – Ботевград – София.

Прединвестиционното проучване за трасе по направление Монтана – София с тунел под Петрохан цели разработването на решение за подобряване на техническите параметри на участъци от път II-81, изграждане на обходи на населените места, през които преминава трасето, както и проектиране на ново трасе при пресичането на Стара планина чрез изграждането на тунел под прохода Петрохан.

Най-тежкият участък от второкласния път преминава през прохода „Петрохан“, най-високият проход, намиращ се в Западна Стара планина. В зимния период на годината

участъкът на кота 1410 м е трудно проходим, а често пъти и затворен поради заснежаване и снегонавявания.

Проектното решение предвижда преминаване с тунел под Петрохан. Реализацията на проекта ще осигури високо ниво на комфорт и безопасност на автомобилното движение и ще има съществено социално и икономическо значение, изразяващо се в подобряване на транспортно-комуникационните условия, повишена стопанска активност на населението и откриване на нови работни места в региона по време на строителството и експлоатацията на пътя и тунела.

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

3.1.1. Идейно решение за директно трасе в ситуация

Ситуация

Началото на път II-81 е при пътен възел с кръгово кръстовище в пресечната точка на околоръстен път на гр. София и бул. Ломско шосе. С цел по-голяма яснота, следващото описание е обвързано с километража на съществуващия път.

В участъка от км 0+000 до км 5+725, елементите в план и профил са много добри: дълги прави участъци, ракордирани с криви с големи радиуси, малки надлъжни наклони и габарит Г20. В участъка се пресича с. Волюяк, но трасето на пътя обхожда селото от северозапад, като само единични сгради, предимно стопански са разположени отдясно по нарастващия километраж. В тази връзка и поради близостта на други пътни артерии – пътя за с. Мрамор и новото трасе на АМ „Европа“ и язовир Мрамор, не са предложени варианти за обход на с. Волюяк.

При км 5+725 през 2019 година е изградено ново четириклонно кръгово кръстовище. Тази точка е избрана за начало на предложението в проекта обход на гр. Костинброд. Обходът е с проектни елементи за скорост 80 км/час. За да не се получи разделяне на урбанизираната територия от бъдещия околоръстен път, точката на вливане в съществуващия път е избрана след последния производствен обект – асфалтова база на „Пътстрой-92“ АД при км 9+300 от съществуващия път.

От км 9+300 до км 23+100 предложеното трасе съвпада с това на съществуващия път II-81, а от км 23+100 до км 24+300 е предложена оптимизация на съществуващите криви с малки радиуси. До км 26+700 новият вариант отново се събира със съществуващия път, след което е разработен вариант за обход на с. Бучин проход – от км 26+700 до км 27+600 отляво, следвани от участък с дължина 500 м по съществуващото трасе и от км 28+100 до км 29+500 – отдясно.

В този участък трасето напуска направлението на съществуващия път и се насочва в посока североизток, което налага задължително разработването на връзка със съществуващия път за обслужване на населените места по протежението му. В края на с. Бучин проход при пресичането с път III-162 „(Елисейна - Своге) - Миланово - Долна Бела речка - Стояново - (Монтана - Враца)“ се предвижда изграждането на четириклонно кръстовище, като съществуващия път се затваря в посока север от км 29+050 до км 29+500 и се рекултивира.

Включването на проекта в съществуващия път II-81 е при км 72+900, като е предложено изграждането на триклонно кръстовище с подчертаване на новото главно направление на II-81.

Съществуващият път обхожда гр. Берковица и с. Боровци и преминава по западната граница на с. Благово. В края на разглеждания участък трасето се движи по източната граница на ж.к. Пъстрина, гр. Монтана до включването в кръговото кръстовище с пътища I-1 и III-102.

Проектно решение по нов терен

Новото проектно решение се отклонява от трасето на съществуващия път при км 29+400=28+080, след което обхожда североизточно с. Бучин проход. Насочва се в северна посока и с няколко последователни криви с радиуси 360 – 600 м преодолява денивелацията на южните склонове на Стара планина, при което обхожда от източна страна махала Манастирище.

От км 34+600 следата поема в посока североизток и при км 37+180=36+540 пресича на две нива с подлез съществуващия път.

Следват дълга лява крива с радиус 600 м, следвана от лява крива с радиус 360 м, след което трасето отново се приближава към съществуващия път, като го пресича три пъти: при км 41+800=42+700, при км 41+900=42+850 и при км 42+500=43+600. Първите две пресичания ще бъдат осъществени на две нива, а третото е на ниво и е предвидено изграждането на кръстовище.

Следва прав участък от км 43+300 до км 44+300, с който се реализира източен обход на с. Гинци, след което трасето се насочва в посока север – североизток, като от км 44+955 до км 51+800 е предвидено тунелно преминаване през Стара планина под Петрохан. Дължината на тунела е 6845 м. Поради голямата си дължина, ситуационното решение в тунела е решено с три криви с радиус над 3000 м, с което отново се пресича трасето на съществуващия път, без той да се засяга.

Изходът на тунела е западно от съществуващия път и при км 52+670=63+800 новата следа пресича с виадукт път II-81 и се движи успоредно на него, при което обхожда от изток с. Бързия.

При км 67+900=72+950 новата следа се включва към трасето на съществуващия път.

Проектна скорост

Новото проектно решение е разработено за проектна скорост 80-90 км/час.

Изготвяне на предварителни нивелетни решения

При изготвяне на проектното решение е търсено оптимално изравнение на участъци в изкоп и в насип.

Габарит

Проектното решение е разработено с габарит Г20, включващ:

- пътни ленти – 4 x 3,50 м
- водещи ивици – 4 x 0,25 м
- разделителна ивица – 1 x 2,00 м
- банкети – 2 x 1,50 м

Оразмеряване и конструиране на настилката

Оразмеряването е направено за категория на движение „много тежко“ с оразмерително осово натоварване 11.5 т/ос.

Тунел под Петрохан

Проектното решение предвижда преминаване с тунел под Петрохан от км 44+955 до км 51+800 дължина на тунела 6845 м.

Съоръжението се предвижда като два еднопътни тунела с по две активни ленти за движение в посока с габарит Г20.00.

Тунелното съоръжение ще бъде разгледано по-подробно на следваща фаза на реализация на инвестиционното предложение.

Кръстовища

Проектното решение предвижда запазване на съществуващото кръгово кръстовище (изградено през 2019 год.), от което се отклонява новия обход на гр. Костинброд.

С цел осъществяване на връзка на новопроектирания пътен участък със съществуващия път II-81, както и с останалите съществуващи пътища е предвидено изграждането на нови пътни кръстовища, както следва:

км 10+900 – връзка със съществуващ път II-81;

км 28+400 – връзка със съществуващ път II-81;

км 28+900 – връзка със съществуващ път II-81;

км 29+500 – връзка със съществуващ път II-81;

км 30+700 – връзка със съществуващ път II-81;

км 61+800 – кръгово кръстовище за връзка със съществуващ път II-81 и път III-812;

Предвижда се изграждане на нова конструкция на пътната настилка в участъците със ситуационна промяна на второстепенните направления.

Големи съоръжения

Прединвестиционното проучване разглежда съоръженията обособени в два основни участъка:

- Участък А - пътни отсечки от съществуващия Път II-81;

- Участък Б - пътна отсечка с ново трасе;

Допълнително съоръженията са групирани, съгласно конструктивните им особености и премостваните препятствия, в 5 групи:

- Група 1 – Виадукти с отвори до 30 м в участъците с нови вариантни решения;

- Група 2 - Виадукти с отвори от 40 м в участъците с нови вариантни решения;

- Група 3 – Нови мостове над реки с отвори до 18м;

- Група 4 – Нови надлези и подлези;

- Група 5 – Съществуващи съоръжения, използвани след извършване на ремонтни дейности;

Участък А

Участъците в тази група са пътните отсечки от съществуващия Път II-81. Това са два подучастъка. Първи подучастък - от началото на Път II-81 до отделянето на новия пътен вариант от него при село Бучин проход и втория подучастък, след включването на новия пътен вариант в съществуващия път след обход Берковица до края на Проекта. Допълнително в този участък попада и предвижданият обход на град Костинброд, изцяло изготвен по ново трасе. В този участък попадат съоръжения от групи 3, 4 и 5.

Участък Б

Участъкът включва части от разработката, при която трасето се отклонява от съществуващият път и позволява реализирането на тунелно решение. В този участък са

предложени съоръжения от групите 1, 2, 3 и 4, които преобладават единични или група препятствия, като долини, дерета, реки и пресичащи трасето пътища. Основните съоръжения в този участък са виадуктите. За изграждането им е предвидено монолитно изпълнение на стоманобетонното долно строене и връхна конструкция с използване на предварително изпълнение стоманобетонни елементи.

Допълнително в този участък попадат и множество едноотворни мостови съоръжения, както и пътни съоръжения за безконфликтно пресичане с трасето на съществуващият път.

Големите съоръжения ще бъдат разгледани по-подробно на следваща фаза на реализиране на проекта.

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:

Необходимостта от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура ще бъде разгледана на следващ етап на реализиране на инвестиционното предложение.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности.

3.4. Ползване на взрив:

Необходимостта от ползване на взрив ще се уточни на следващ етап на реализиране на проекта.

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:

Като част от прединвестиционното проучване е изготвен предварителен ПУП-ПП. Площта за промяна на предназначението е около 1750 дка, а площта изключване от ДГФ е около 1260 дка.

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

Орган по одобряване 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 преминава през следните землища: с. Волюяк (ЕКАТТЕ 12084); гр. Костинброд (ЕКАТТЕ 38978); с. Градец (ЕКАТТЕ 17449); с. Драговищица (ЕКАТТЕ 23296); с.Завидовци (ЕКАТТЕ 30082); с. Понор (ЕКАТТЕ 57529); с.

Дръмша (ЕКАТТЕ 23844); с. Богъовци (ЕКАТТЕ 04813); с. Дреново (ЕКАТТЕ 23707); с. Бучин проход (ЕКАТТЕ 07171); с. Манастирище (ЕКАТТЕ 47024); с. Гинци (ЕКАТТЕ 14903); с. Бързия (ЕКАТТЕ 07510); с. Берковица (ЕКАТТЕ 03928); с. Бокиловци (ЕКАТТЕ 05253); с. Мездря (ЕКАТТЕ 47723); с. Комарево (ЕКАТТЕ 38131); с. Боровци (ЕКАТТЕ 05654); с. Благово (ЕКАТТЕ 04251); гр. Монтана (ЕКАТТЕ 48489).

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение засяга следните Защитени зони:

- BG0002001 – Раяновци – Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици;
- BG0000322 - Драгоман – Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- BG0002005 – Понор - Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици;
- BG0002090 – Берковица - Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици;
- BG0001040 - Западна Стара планина и Предбалкан - Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- BG0002002 - Западен Балкан - Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

С проекта се предвижда изграждането на обходни пътища на населени места, което ще повиши значително качеството на средата за живот на местното население.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

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:

Част от прединвестиционното проучване разглежда изграждане на нов участък от републиканската пътна мрежа. На места, където е необходимо, ще се извърши реконструкция/рехабилитация на съществуващите републикански/ общински/ селскостопански пътища.

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

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на участъка, атмосферния въздух ще се замърсява основно от изгорелите газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

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 01 07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*; 17 03 02 - Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 02 01 – Дървесина; 17 04 05 - Чугун и стомана; 17 09 04 - смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03.

- В процеса на работа на строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“, 16 01 „Излезли от употреба превозни средства от различни видове транспорт (включително извъншътна техника) и отпадъци от разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства и части от ремонт и поддръжка (с изключение на 13, 14, 16 06 и 16 08), 16 06 „Батерии и акумулатори“.

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

Организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от лицензирана фирма.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгребна яма и др.):

Отводняването на трасето ще се разгледа на следващ етап от реализиране на проекта.

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

Пътното съоръжение 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: 1. Ситуация на електронен носител в dwg формат;
2. Сервитут на електронен носител в dwg формат.

С уважение,

ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ
Член на Управителния съвет
на Агенция „Пътна инфраструктура“

