



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВО
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО
Г-Н АПОСТОЛ АПОСТОЛОВ
КМЕТ НА ОБЩИНА СИМИЛЛИ
ул. „Христо Ботев“ № 27
2730 Симилли



Г-ЖА ИВАНКА ЧАКАЛСКА
КМЕТ НА СЕЛО КРУПНИК
КМЕТСТВО СЕЛО КРУПНИК
2740 Крупник

ОБЩИНА СИМИЛЛИ
Вл. № 1500 - 149
02.11.2018 г.

Г-Н ИВАН МАНЧЕВ
КМЕТ НА СЕЛО ПОЛЕТО
КМЕТСТВО СЕЛО ПОЛЕТО
2751 Полето

Г-Н НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВ
КМЕТ НА ОБЩИНА КРЕСНА
ул. „Македония“ № 96,
2840 Кресна

Г-ЖА ВЕЛА САНДРЕВА
КМЕТ НА СЕЛО ГОРНА БРЕЗНИЦА
КМЕТСТВО СЕЛО ГОРНА БРЕЗНИЦА
2842 Горна Брезница

ОТНОСНО: Идеен проект за „Рехабилитация на Път I-1 „София - Кулата“ в участъка от км 378+318 (по километражса на първокласен път I-1/E79) ≡ км 376+000 (по километражса на АМ „Струма“ Лот 3.1) до км 396+137 (по километражса на първокласен път I-1/E79), като част от дясно платно на АМ „Струма“ Лот 3.2““

УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

На основание чл. 4, ал. 2 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 идеен проект за „Рехабилитация на Път I-1 „София - Кулата“ в участъка от км 378+318 (по километражса на първокласен път I-1/E79) ≡ км 376+000 (по километражса на АМ „Струма“

Лот 3.1) до км 396+137 (по километража на първокласен път I-1/E79), като част от дясното платно на АМ „Струма“ Лот 3.2“ на Агенция „Пътна инфраструктура“:

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефони за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84

лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Автомагистрала „Струма“ (АМ „Струма“) е част от Трансевропейски коридор номер IV в участъка София - Кулата - Солун и осигурява прям маршрут през България към Егейско море.

Като пътна артерия има голямо значение за интегрирането на Националната транспортна инфраструктура в Европейската транспортна система. Тя предлага най-краткия маршрут за връзка между плавателния път на река Дунав и Егейско море и има важна роля за връзка между Румъния и България, респективно между Балтийско и Черно/Егейско море. Този маршрут е най-натоварения път минаващ през България по направлението Север – Юг.

Участъкът също така свързва шест от най-големите градове в западната част на страната - София, Перник, Благоевград, Враца, Монтана и Видин.

За инвестиционно предложение „Строителство на АМ „Струма“ (Долна Диканя-Кулата)“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), чрез която е извършена и процедура по оценка на съвместимостта (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Натура 2000. Постановено е Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

За инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма““ е проведена процедура по ОВОС с ОС, като е постановено Решение № 3-3/2017 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение по Източен вариант Г10.50.

Предвид предстоящата реализация на АМ „Струма“ в участъка на Лот 3.2 „Крупник - Кресна“ и постановеното Решение по ОВОС № 3-3/2017г., Агенция „Пътна инфраструктура“ планира извършването на рехабилитация на път I-1 (E79), участък от км 378+318 до км 396+137, явяващ се част от дясното платно на АМ „Струма“.

С рехабилитацията на път I-1 се цели възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението и добро отводняване на пътя.

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 взрыв:

3.1. Описание на основните процеси:

С проектното предложение за рехабилитация на път I-1 (Е79), участък от км 378+318 до км 396+137, явяващ се част от дясното платно на Автомагистрала „Струма“ Лот 3.2 се цели възстановяване и подобряване на транспортно – експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението и добро отводняване на пътя.

Начална точка на трасето, предвидено за рехабилитация е при км 378+318 (по път I-1) ≡ км 376+000 (км по АМ „Струма“), а крайна точка – км 396+137.

Началото на участъка е на около 100 м след съществуващия мост на река Струма, след което трасето продължава на юг по съществуващия път.

При км 379+678 се предвижда нов пътен надлез, който свързва карьерата за добив на инертни материали с пътен възел „Крупник“.

При км 380+409 се пресича отново с р. Струма, а при км 380+745 се пресича път III – 1007, като се предвижда разваляне на съществуващия пътен надлез на п.в. „Крупник“ и изграждане на нов.

При км 381+360 отново се пресича р. Струма и веднага след нея и ж.п. линията София – Кулата.

В участъка от км 383+436 до км 383+724 се пресича два пъти р. Струма с два моста, а между тях е съществуващ тунел L=76м от км 383+556 до км 383+632.

От км 383+724 до км 388+845 трасето се развива по съществуващия път по десния бряг на р. Струма.

От км 390+160 до км 390+420 се преминава край Кресненско ханче, където е предвиден нов пешеходен подлез за връзка на паркинга (дясно) с ханчето (ляво).

При км 392+490 е съществуващата пътна връзка за с. Ощава (Път BLG 2130 „I-1, Симитли-Кресна/-Стара Кресна-Ощава“), която се запазва.

При км 392+780 отново се пресича р. Струма, след което пътя продължава по левия бряг на реката, следвайки стриктно съществуващото положение.

Участъкът завършва при км 396+137 ≡ 396+126,64 където е началото на обхода на гр. Кресна.

Пътят е проектиран в план с технически елементи съгласно „Норми за проектиране на пътища“ съответстващи на определена проектна скорост (Vпр. 80 км/час).

Решението в план е максимално близо до съществуващото положение, като в участъка от км 381+600 до км 396+137 не се напуска съществуващия обхват на пътя и имота транспортна територия съгласно картите на възстановената собственост.

Нивелетата на дясното платно на автомагистралата се води в десния ръб на настилката.

Разглежданият участък от път I-1 е предвиден като дясно платно на АМ „Струма“ Лот 3.2 и по него се осъществява движението в посока София – Кулата.

Габарита на дясното платно е 7/10.5 :

- ленти за движение -	2 x 3.50 м
- направляващи ивици от асфалт -	2 x 0.25 м
- банкети -	2 x 1.50 м
- окопи и откоси	

В много участъци от към ската се оформя бетонова ригола с минимална широчина 0.8м и берма от 0.5÷1.0м. Напречният наклон на настилката е едностраниен 2.5% към въздушната страна на пътя. Напречният наклон на банкетите е 6% в правите участъци и съгласно НПП в кривите.

Съществуващите асфалтови пластове се разрушават и транспортират на депо. Пълното им отстраняване се налага по следните причини:

- необходимост от преоформяне на напречния наклон от двустранен на едностраниен;
- разваляне на съществуващата настилка на всеки 50м с цел изграждане на съоръжения за животни;

- износено и компрометирано съществуващо пътно покритие, нуждаещо се от подмяна с ново такова с полимермодифициран битум.

Върху съществуващата пътна основа се полага трошен камък с подбрана зърнometрия с минимална дебелина 15 см и чрез него се оформя проектния наклон на настилката. Върху трошения камък се полагат необходимите асфалтови пластове както следва:

1. „Сплит мастик“ асфалтобетон с полимермодифициран битум 0/11S - 4 см E= 1200 MPa
2. Асфалтова смес с полимермодифициран битум 25/55-55
за долн пласт на покритието (биндер) - 6 см E= 1000 MPa
3. Асфалтова смес за основен пласт тип Ao - 20 см E= 800 MPa

Настилката на всички пътни връзки, пресичания, кръстовища и на площадката за дълготраен отдих е както следва:

1. Пътен асфалтобетон тип "A" с добавка за повишаване на температурата на омекване на битума - 4 см E= 1200 MPa
2. Асфалтова смес за долн пласт на покритието (биндер) - 4 см E= 1000 MPa
3. Асфалтова смес за основен пласт тип Ao - 10 см E= 800 MPa
4. Трошен камък с подбрана зърнometрия (0-63мм) за основен пласт - 36 см E= 350 MPa

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. ПЪТНИ ВЪЗЛИ И ПРЕСИЧАНИЯ

- Пътен възел „Крупник“ при км 380+600

Запазва се част от съществуващия пътен възел, както следва: премахва се пътна връзка Брестени – София; премахва се пътна връзка Кулата – Брестени; създава се нова пътна връзка Газстанция – Брестени (Кулата); останалите пътни връзки се запазват. За посока София – Кулата на директно трасе се предвиждат забавителен и ускорителен шлюз; съществуващият пътен надлез се разрушава и се предвижда нов, който премества и пътната връзка Газстанция – Брестени (Кулата);

- Пътна връзка - Кариера за добив на инертни материали с път III-1007 – км 379+678

Предвижда се нова пътна връзка от съществуващия път III-1007 до карьерата за добив на инертни материали източно от съществуващия път I-1 (E79). Пътната връзка започва след съществуващия мост на р.Струма (към Крупник), продължава по съществуващия стопански път успореден на ж.п.линията, обхожда новата площадка за дълготраен отдих, при км 379+678 с пътен надлез преминава над път I-1 (E79) и се включва в съществуващия асфалтов път за карьерата.

Пътната връзка осъществява и транспортна връзка със задната (западна) част на площадката за дълготраен отдих, с товарна гара Черниче, а също и с терените, ограничени от път E79 и река Струма.

Пътната връзка е с габарит както следва :

- лента за движение – 2x2.75 м

- асфалтирани водещи ивици – 2x0.25м
- банкети – 2x1.5м.

- Пътни връзки за съществуваща компресорна, газопълначна, метан станция и газоизмерителна станция – км 381+389

Всички съоръжения са собственост на „Булгартрансгаз“ ЕАД и имат осигурени връзки като вливане и отливане от съществуващия път. Съществуващите връзки са много тесни (около 2 м разбита асфалтова настилка), липсват банкети и сигнализация.

Предвижда се реконструкция на подходните връзки както следва :

Връзка 1 : София – Газстанция от км 0+000 до км 0+600

Трасето на връзката се развива ситуацияно върху старата връзка, като се предвижда уширение до габарит както следва:

- лента за движение – 1x5 м
- водещи ивици – 2x0.25м
- банкети – 2x1.5м

Връзка 2 : Газстанция - София (Кулата) от км 0+600 до км 1+338.01

От км 0+600 до км 1+000 връзката запазва ситуацияното си положение, от км 1+000 продължава по нов терен, като се развива успоредно на път I-1 (E79). При км 1+100 се предвижда нов мост над река Крупнишка а при км 1+300 се включва в пътен възел „Крупник“.

По цялата дължина на пътната връзка се предвижда разваляне на съществуващата пътна настилка и направа на нова.

Между пътната връзка и път I-1 следва да се изгради ограда против заслепяване.

- Връзка с общински път BLG 2130 Стара Кресна – Ощава – км 392+490

Поради невъзможни отчуждителни процедури в Кресненското дефиле е необходимо да се запази съществуващата пътна връзка от ляво на директното трасе, като е предвиден забавителен шлюз от ляво за посока София – Ощава. Посока Ощава – Кулата се осъществява като се осигурява предимство на движещите се по директното трасе.

- Площадка за дълготраен отид – от км 379+700 до км 380+140 (дясно)

Площадката се разполага в дясно, преди пътен възел „Крупник“. Площта ѝ е 32 дка. Вливането и отливането от директното трасе става чрез ускорителен и забавителен шлюз.

Площадката се захранва с ток, вода, предвижда се и осветление, както и канализация и малка пречиствателна станция.

- Площадки за краткотраен отид

№	При ПТ	От км	До км	Страна	Дължина (m)
1	1528	385+192	385+349	дясно	157
2	1738	387+326	387+438	дясно	112
3	2030	390+210	390+400	дясно	190
4	2062	390+553	390+683	дясно	130
5	2292	392+840	392+960	дясно	120

- Аварийни площадки

№	При ПТ	От км	До км	Страна	Дълж. (m)
1	854	378+493	378+598	дясно	105
2	920	379+161	379+218	дясно	57
3	1194	381+900	381+975	дясно	75
4	1276	382+727	382+784	дясно	57
5	1390	383+864	383+921	дясно	57
6	1438	384+345	384+402	дясно	57
7	1490	384+872	384+929	дясно	57
8	1612	386+087	386+164	дясно	77
9	1634	386+310	386+367	дясно	57
10	1790	387+858	387+963	дясно	105
11	1846	388+432	388+489	дясно	57
12	2154	391+498	391+565	дясно	67
13	2368	393+652	393+709	дясно	57
14	2412	394+091	394+148	дясно	57
15	2454	394+512	394+569	дясно	57

3.2.2. ГОЛЕМИ СЪОРЪЖЕНИЯ – МОСТОВЕ, СЪОРЪЖЕНИЯ ПРИ ПЪТНИ ВЪЗЛИ

- Нов селскостопански надлез при км 379+678

При км 379+678, с пътен надлез, новата пътна връзка преминава над път I-1 (E79) и се включва в съществуващия асфалтов път за карьерата за добив на инертни материали.

Съоръжението ще бъде едноотворно със светъл габарит между челикта на устоите $L=19\text{m}$.

Връхната конструкция се изпълнява от четири броя предварително напрегнати греди. Връзката между гредите се осъществява посредством монолитна пътна плоча.

Долното строене е предвидено да се изпълни от плътни устои с падащи крила към магистралата. Фундирането е плоскостно.

- Мост по пътната връзка за карьерата и товарна гара Черниче км 0+240

Съществуващото съоръжение е с компрометирани елементи по връхната конструкция, по пътното платно и не отговаря на проектния габарит. Предлага се изграждането на ново двоутворно съоръжение $2 \times 18.5 = 37\text{m}$. Пътното платно е с широчина 6.5м и два тротоарни блока $\times 0.75\text{m}$. Предпазна еластична ограда не се предвижда върху съоръжението.

- Съществуващ мост над р. Струма при км 380+409

Конструктивно състояние:

Мостът над р. Струма при км 380+409 е с обща дължина $L=132\text{m}$ ($22.5+3 \times 29+22.5$). Конструктивната схема на съоръжението е герберова система с използване на I-греби от обикновен стоманобетон. Връхната конструкция между стълбовете стъпва на монолитен двуконзолен ригел, кораво свързан с колоната на стълба. Стълба, тип стена, е с променлива широчина по височината. Съоръжението е проектирано съгласно Наредбата за сейзмично осигуряване на сгради и съоръжения от 1964г.

Съоръжението е изградено по времето, когато стоманобетонните елементи са се произвеждали от ниски марки бетон, с използването на речни инертни материали. Тези бетони се характеризират с нисък еластичен модул, не добро уплътнение и високо ниво на

карбонизация. Доказателства за това са многобройните изпълнения на торкрет бетон по цялата върхна конструкция.

Конструктивно решение:

Съществуващата конструкция не покрива изискванията за капацитет и начин на конструиране съгласно БДС EN 1998-2. Евентуално усилване на долното строене на стълбовете води до увеличение на сейзмичната сила.

Необходимо е цялостно разрушаване на съоръжението и изграждане на ново такова на същото място. Опорите на новото съоръжение трябва да се разминават с тези на съществуващото. Общата дължина е $L=131\text{m}$, като композицията на отворите е сходна: $22.0\text{m}+3\times 29\text{m}+22.0\text{m}$.

За фундиране на опорите на съоръжението е предвидено използването на изливни стоманобетонни пилоти.

Устоите на съоръжението са решени по начин, различен от традиционните решения за мостови устои. Прилежащите към съоръженията насипни тела са предвидени за изпълнение с облицовани стени от „армирана почва“. Пред члената стена на оформения по този начин насип за всеки устой ще се изпълни рамкова опора за подпиране на върхната конструкция на съоръжението.

- Нов пътен надлез при км 380+745 по път III-1007

Съществуващо съоръжение

Съществуващото съоръжение представлява триотворен надлез с отвори $9.5+15+9.5$. Върхната конструкция е съставена от 5бр. греди. Плочата е монолитна с дебелина 14см. Крайната греда е претърпяла множество удари и е с нарушена носеща способност. Стълбове са единични стени с двуконзолен ригел. Устоите са обсипни. Фундирането е плоскостно.

Съществуващото съоръжение се премахва и се изгражда ново.

Новият надлез осигурява връзката между с. Крупник и с. Брежани. Съоръжението премостява:

- Дясното платно на магистралата в разлеждания участък;
- Пътна връзка за Газ станцията;

Съоръжението е проектирано като двуотворно с отвори $18.5\text{m}+15.5\text{m}$ и обща дължина $L=34\text{m}$.

Устоите са пътни с падащи крила към магистралата. Разделителният стълб е проектиран като рамка с две колони ф1000мм, обединени с ригел. Фундирането е плоскостно.

- Съществуващ мост над р. Брежанска при км 380+830

Описание на съществуващото съоръжение

Съществуващият мост представлява едноотворна конструкция със светла дължина $L=17\text{m}$. Устоите са пътни неармирани с успоредни крила на главния път.

Върхната конструкция е съставена от осем броя греди. Връзката между тях е осъществена посредством монолитна плоча и напречни греди. Не се забелязват течове или обрушвания по бетонната повърхност. Устоите са в добро състояние. Не се забелязват обрушвания или силови пукнатини.

Конструктивно решение:

Новото проектно пътно решение предвижда направа на нова върхна конструкция и уширяване на съществуващите устои посредством конзолно крило, анкирирано с химически анкери за стената.

- Мост над р. Брежанска при км 1+100 по пътна връзка за газ станцията

За осигуряването на достъп до газ станцията, е необходимо изпълнението на нова пътна връзка, която ще премостява реката посредством ново съоръжение.

Новото съоръжение ще бъде полу-интегрално (без дилатационни фуги), едноотворно със светъл отвор 21м. Връхната конструкция е съставена от четири броя предварилено напрегнати греди.

- Съществуващ мост над р. Струма и ж.п. линия „София – Кулата“ при км 381+360 – км 381+570

Състояние на съществуващото съоръжение

Съоръжението е с обща дължина L=210m и е съставено от:

- Първа секция с дължина 2x20м;
- Втора секция 20м+70м(10x7) сводова част+20м;
- Трета секция 3x20м., под която преминава ж.п. линията Радомир – Кулата;

В план съоръжението е в хоризонтална крива с постоянен наддължен наклон. Стълбовете са проектирани като стени с широчина 3000мм, дебелината им варира от 330-220мм. Разделителните стълбове P2 и P5 в основата си са с широчина 500мм, като горната част е разделена на два. Този вид конструкция е позната като „КАМЕРТОН“. Стълбовете са кораво свързани с връхната конструкция. Сводовата част е проектирана по системата “Maillart” – връхната конструкция, стълбовете и сводовата част работят съвместно като пространствена конструкция. Връхната конструкция е монолитна стоманобетонна плочогредова с две главни ребра, работеща като непрекъсната. Съоръжението е фундирано плоскостно. Не се забелязва подравяне на фундаментите.

По връхната конструкция не се забелязват сериозни течове, обрушвания на бетонното покритие или нарушена армировка. В местата на отводнителите има локално нарушен бетонно покритие. Под тротоарните блокове има течове, които не са довели до сериозни повреди.

Вътрешните стълбове са в добро състояние: няма деламириран бетон, нарушен бетонно покритие.

Течовете във фугите са доведели до сериозни повреди на стълбовете. Тези стълбове са предвидени за сериозна рехабилитация.

Конструктивно решение:

Проектното решение предвижда следното:

1. Сводовите части - Усиливане на петите на сводовете; Направа на стоманобетонен кожух в долната част на свода; Почистване на всички бетонни повърхности; Полагане на пръскан бетон за направа на гладка повърхност за полагане на карбонови платна; Усиливане на фундамента, посредством микропилотни анкери.

2. Стените в зоната на свода - Крайните стени се усилват със стоманобетонов кожух; Вътрешните стени се усилват чрез полагане на торкрет бетон.

3. Камертонови стълбове - Усиливане на фундамента посредством микропилотни анкери; Премахване на съществуващия торкретбетон и деламирираният бетон върху стълба; Повдигане на връхната конструкция и премахване на горните 480cm от съществуващите камертонни стълбове със запазване на армировката; Премахване на деламирираният бетон в долната част на стълба; Почистване на съществуващата армировка и полагане на антикорозионно покритие; Изпълнение на стоманобетонов кожух с дебелина 150mm в долната част на стълба; Изграждане на нов стълб с дебелина 800mm; Изграждане на нов стоманобетонов ригел; Поставяне на 8бр. еластомерни лагери 300x400x72 (неопрен).

4. Останалите стълбове - Усиливане на фундамента посредством микропилотни анкери, заложени в уширената част на фундамента; Почистване на съществуващата армировка и полагане на антикорозионно покритие; Изпълнение на стоманобетонов кожух с дебелина 150mm.

5. Пътната плоча - Премахване на деламирираният бетон; Почистване на армировъчната стомана и нанасяне на антикорозионно покритие; Премахване на отводнители; Премахване на всички асфалтобетонни пластове и разваляне на тротоарните блокове; Възстановяване на бетонното сечение по долната повърхност посредством

торкретиране; Изнасяване на дилатационната фуга зад устоите; Изграждане на нови тротоарни блокове; Изграждане на изравнителен бетон армиран с мрежа; Полагане на хидроизолация и асфалтобетонни пластове с обща дебелина 100мм;

- Съществуващ мост при км 383+436

Състояние на съществуващото съоръжение

Съоръжението е с пет отвора и с обща дължина $L=5 \times 21,5 = 107,5\text{m}$. Върхната конструкция се състои от 8бр. главни сглобяеми греди от обикновен стоманобетон обединени с пътна плоча. Статическата схема е „проста“ греда.

В план съоръжението е в права с постоянен надължен наклон. Стълбовете са едноколонни с двуконзолен ригел от монолитен стоманобетон. Колоната е с кръгло напречно сечение, а главните греди са подпрени на еластомерни лагери.

Конструктивно решение:

Габаритът под върхната конструкция не е достатъчен за пропускане на водното количество изчислено с 1% възможност за превишаване на 50 години. Допълнително, проектното положение на нивелетата трябва да бъде понижено с 150mm. Поради тази причина е решено върхната конструкция да бъде изцяло подменена. Новото конструктивно решение се състои от 13броя предварително напрегнати сглобяеми греди с конструктивна височина 650mm. Над съществуващите опори се оформя нов монолитен ригел, като по този начин върхната конструкция приема статическа схема „непрекъсната греда“.

Стълбовете са в добро състояние: няма деламириран бетон и нарушен бетонно покритие. Тяхната носимоспособност е недостатъчна за поемането на сейзмичните усилия от проектно сейзмично въздействие. Предлага се връзката между новата върхна конструкция и съществуващото долно строене да се осъществи чрез еластомерни лагери с оловно ядро (Lead Core Rubber Bearings). Тези лагери се характеризират с високо затихване и действат като сейзмоизолация за долното строене. Предвидени са по три лагера на стълб. С цел осигуряване на необходимото преместване на върхната конструкция, при устоите върхната конструкция се подпира на еластомерни лагери с PTFE площи.

Дилатационни устройства са предвидени единствено при устоите.

- Съществуващ мост при км 383+638

Състояние на съществуващото съоръжение

Съоръжението е с четири отвора и с обща дължина $L=4 \times 21,5 = 86\text{m}$. Върхната конструкция се състои от 8бр. главни сглобяеми греди от обикновен стоманобетон обединени с пътна плоча. Статическата им схема е „проста“ греда.

В план съоръжението е в права с постоянен надължен наклон. Стълбовете са едноколонни с двуконзолен ригел от монолитен стоманобетон. Колоната е с кръгло напречно сечение, а главните греди са подпрени на еластомерни лагери.

Конструктивно решение:

Новата върхна конструкция се състои от 6 броя предварително напрегнати сглобяеми греди от типа ГТ-75 обединени в надължно направление с монолитен ригел. Статическата схема е „непрекъсната греда“.

Стълбовете са в добро състояние: няма деламириран бетон и нарушен бетонно покритие. Тяхната носимоспособност обаче е недостатъчна за поемането на сейзмичните усилия от проектно сейзмично въздействие.

Предлага се връзката между новата върхна конструкция и съществуващото долно строене да се осъществи чрез еластомерни лагери с оловно ядро (Lead Core Rubber Bearings). Тези лагери се характеризират с високо затихване и действат като сейзмоизолация за долното строене. Предвидени са по три лагера на стълб. С цел осигуряване на необходимото преместване на върхната конструкция, при устоите върхната конструкция се подпира на еластомерни лагери с PTFE площи.

Дилатационни устройства са предвидени единствено при устоите.

- Съществуващ мост над р. Струма при км 392+707

Описание и състояние на съществуващото съоръжение

Съоръжението е с обща дължина $L=125\text{m}$, съставено от:

- Две инондачни аркови конструкции от двете страни на основната конструкция с $R=9.3\text{m}$;
- Основна част, състоящата се от две сводови конструкции с отвори между петите $L=50$;

В план съоръжението е в права с постоянен надлъжен наклон. Стълбовете са проектирани като стени с широчина 6000mm с конзолни части, дебелината им варира. Стълбовете са кораво свързани с върхната конструкция. Сводовата част е проектирана като класически свод. Върхната конструкция е монолитна стоманобетонна плоча, работеща като непрекъсната. Съоръжението е фундирано плоскостно. Не се забелязва подравяне на фундаментите.

По върхната конструкция се забелязват локални течове, които не са довели до сериозни повреди по нея. Забелязват се обрушвания на бетонното покритие или нарушена армировка. В местата на отводнителите има локално нарушен бетонно покритие. Под тротоарните блокове има течове, които не са довели до сериозни повреди.

Вътрешните стълбове са в добро състояние: няма деламириран бетон, нарушен бетонно покритие.

Течовете във фугите са довели до повреди на кусинетите при устоите преди инондачните аркови конструкции. Средният стълб е без достъп и неговото състояние в горната му част не може да се определи.

Сводовите конструкции са в добро състояние, с изключение при петата на вторият свод страна Кулата. Течове от фугата са довели до компрометиране на сечението.

Подходите към съоръжението са конструирани като аркови конструкции. Състоянието им е задоволително, като се забелязват течове в местата на отводнителите. Необходимо е локално възстановяване на бетонното сечение и почистване на корозираната армировка. Смяната на отводнителите и продължаването им до терена е наложително.

Конструктивно решение:

Проектното решение предвижда следното:

1. Сводовите части - Усиливане на петите на сводовете; Направа на стоманобетонен кожух в долната част на свода; Почкистване на всички бетонни повърхности; Полагане на пръскан бетон за направа на гладка повърхност за полагане на карбонови платна; Усиливане на фундамента, посредством микропилотни анкери.

2. Стените в зоната на свода - Стените се усилват чрез полагане на торкрет бетон; Усиливане на петите на стените с химически анкери.

3. Разделителен стълб - Усиливане на фундамента посредством микропилотни анкери, заложени в уширената част на фундамента; Повдигане на върхната конструкция; Премахване на горните 200cm от съществуващия стълб със запазване на армировката; Почкистване на съществуващата армировка и полагане на антикорозионно покритие; Изграждане на нов стоманобетонен ригел; Поставяне на 8бр. еластомерни лагери 300x400x72 (неопрен); Понижаване на върхната конструкция.

4. Инондачни арки - Премахване на асфалтобетонните пластове, тротоарните блокове и корнизите, предпазната замазка и хидроизолацията, деламирираният бетон, отводнители; Почкистване на армировъчната стомана посредством пясъкоструене и нанасяне на антикорозионно покритие; Възстановяване на бетонното сечение посредством торкретиране с бетон клас C30/37; Монтаж на нови отводнители; Изграждане на изравнителен бетон армиран с мрежа; Полагане на хидроизолация, защитен пласт бетон над XI; Повдигане на върхната конструкция и Премахване на горните 1000mm от съществуващия устой; Изграждане на армировъчен скелет от мрежа; Изграждане на нов

стоманобетонен ригел, преходна плоча, нови тротоарни блокове; Полагане на асфалтобетонни пластове с обща дебелина 100мм.

5. Пътната плоча - Премахване на деламигрираният бетон; Почистване на армировъчната стомана посредством пясъкоструене и нанасяне на антикорозионно покритие; Премахване на отводнители; Премахване на всички асфалтобетонни пластове; Разваляне на тротоарните блокове и корнизите; Възстановяване на бетонното сечение по долната повърхност посредством торкретиране; Изпълнение на нови легла за дилатационни фузи; Изграждане на нови тротоарни блокове; Изграждане на изравнителен бетон армиран с мрежа; Полагане на хидроизолация и на асфалтобетонни пластове с обща дебелина 100мм;

3.2.3. ТУНЕЛИ

- Тунелно съоръжение от км 383+556 до км 383+632

Тунел „Малък“ на път I-1/E-79/ „София-Кулата“ при км 383+556 е тунел с една тръба, Габаритът на тунела е представен в следващата таблица:

Дължина на тунела (m)	Ширина настилка (m)	Ширина тротоари (m)	Височинен габарит	
			При регулата (m)	В средата (m)
76,00	8,50	2x1,00	4,40	5,40

Тунелът е скатен, с неголямо покритие, като скалния масив през който преминава е с добре изразена блокова структура. Тунелът попада в най-силно активната сейзмична зона, регистрирана на територията на България. При проучването не е установено наличието на активни разломи които да пресичат тунела или да са в непосредствена близост.

При направените огледи са констатирани следните дефекти:

- Конструктивни пукнатини образувани в резултат на лош контакт между бетона, излят в различни периоди;
- Структурни пукнатини образувани в резултат на външни въздействия върху конструкцията; Водопроводящи пукнатини през които в тунела навлиза вода;
- Микропукнатини с простиране в зони с развитие на система от повърхностни микронарушения;
- Зони на плитка деградация на бетона, проявяваща се с изронване на повърхностния слой;
- Сухи локални водопроводящи зони, запълнени с цимент;
- Водни течове и капежи;
- Овлаожнени зони.

По протежение на цялата тунелна тръба по предпазното покритие се констатират надлъжни и напречни пукнатини, както и петна най-вероятно от овлаожняването му.

При извършените огледи беше констатирано, че в местата на отлепване на предпазното покритие зад него се е образувал пласт от ронлив бетон, който също ще трябва да се почисти при изпълнението на ремонтните дейности.

Техническо решение за извършване на ремонтни дейности на тунелната конструкция

- Привеждане на напречното сечение на тунела в съответствие с нормативните изисквания за клас на пътя/тип на пътното платно / I и II клас / Г10.50 – това ще доведе до понижение в нивелетните коти на пътната настилка с до 25 см;

- Повърхностно отводняване на пътното платно на тунела – напречния наклон на пътната настилка в тунела е едностраниен 2.5%. Предвиден е монтаж на наддължни линейни улеи, ревизионни шахти за отводнителна система в тунела на всеки 50m в наддължна посока, задържателен резервоар за отпадъчни води; сепаратор за нефтопродукти; ревизионни шахти извън тунела; заустване. Включването на отпадъчните води след сепаратора е предвидено да се извърши в р.Струма. Задържателен резервоар е предвиден за да задържа масла при евентуален разлив;

• Почистване на облицовката до основен бетон, като в обрушени зони се изисква изчукване на бетона и извършване на репарационни работи за възстановяване на бетонното покритие, запълване на фуги и пукнатини, обработка на места с десортиран бетон и други дефекти по бетонната повърхност. Изчуканата и здрава бетонова повърхност ще се почиства чрез хидробластиране, след което върху влажна, но не мокра повърхност ще се нанася адхезионно покритие за връзка стар-нов бетон.

- Изграждане на дренажна система в тунела за повсеместно осушаване на вътрешната повърхност и пътното платно състояща се от:

- Хидроизолационна система по стени и свод на тунела изпълнена от рулонно двуслойна геомембрана състояща се от PVC фолио с дебелина 2 mm;

- За отвеждане на дренираните води се предвижда изпълнението на нови наддължни дренажи в тротоарния блок.

- Наддължен дренажен колектор, отвеждащ филтрираните под пътната настилка води извън тунела, разположен в най-ниската част на пътната настилка с ревизионна шахта разположена в тротоарния блок.

• Изграждане на вторична облицовка по свода и частично по стените на тунела с пръскан бетон клас С30/37 с дебелина 10 см и армировка от два реда мрежи Q251. Предвидено е върху пръсканата хидроизолация да се изпълни защитно покритие от пръскан бетон;

• Изграждане на монолитни тротоарни блокове и стени от бетон клас С30/37 на височина 3 m от кота тротоар;

• Изграждане на противопожарен резервоар за съхранение на 80m³ вода за пожарогасене.

- Тунелно съоръжение „Кривия“

Тунел „Кривия“ на път I-1/E-79/ „София-Кулата“ е по индивидуален проект и не е цел на настоящата разработка. За инвестиционното предложение „Технически проект за обект „Извършване на проучвателно-проектантски работи и строителство /инженеринг/ на обект: „Тунел Кривия при км 388+897 на път I-1 /E 79/ „София-Кулата““ от страна на АПИ беше изпратено уведомление с наш изх.№ 32-00-47/ 28.08.2018 до РИОСВ Благоевград. Компетентният орган с писмо изх.№ 3102/1 // 07.09.2018 е постановил, че инвестиционното предложение не подлежи на задължителна ОВОС, както и на преценяване на необходимостта от ОВОС, съгласно Закона за опазване на околната среда. Също така е преценено, че не е необходимо провеждане на процедура по оценка за съвместимост по реда на Глава втора 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.

3.2.4. ИНФРАСТРУКТУРА – ИНЖЕНЕРНИ МРЕЖИ

➤ РЕКОНСТРУКЦИЯ И ОПАЗВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ СЪОРЪЖЕНИЯ 0,4 KV И 20 KV

Съществуващия път I-1 или дясното платно на АМ „Струма“ Лот 3.2 се пресича от множество въздушни електропроводи 20 kV. За въздушните електропроводи, които имат

изискуемите хоризонтални и вертикални габарити съгласно Наредба № 3 от 2004г. за устройството на електрическите уредби и електропроводни линии (НУЕУЕЛ) се предвижда само опазване по време на извършване на строително монтажните работи, а за тези електропроводи за които е констатирано нарушение на изискванията на НУЕУЕЛ се предвижда реконструкция.

В някои участъци по трасето на съществуващия път са разположени и кабелни линии 20kV, за които също се предвижда реконструкция.

➤ ИЗГРАЖДАНЕ НА ЗАХРАНВАЩИ ЛИНИИ 20 kV И КТП 20/0,4 kV ПРИ ПЪТНИТЕ ВЪЗЛИ И ПЛОЩАДКАТА ЗА ДЪЛГОТРАЕН ОТДИХ

- Площадка за дълготраен отдих от км 379+700 до км 380+140 (дясно), преди ПВ „Крупник“

За захранване на площадката се предвижда изграждане на нова кабелна линия 20 kV с дължина 22м (подземно трасе 12м). Кабелът ще се положи в нова кабелна канална система, като ще се изградят и необходимите нови кабелни шахти. Ще бъде изграден и нов КТП 20/0,4 kV с трансформатор с мощност 50 kVA за електрозахранване на площадкови обекти и осветление.

- Пътен възел „Крупник“ при км 380+600

За захранване на ново предвиденото улично осветление на пътния възел се предвижда изграждане на нова кабелна линия 20 kV с дължина 115м (подземно трасе 100м). Кабелът ще се положи в изкоп на дълбочина 1,0м. Трасето ще бъде обозначено с репери. Ще бъде изграден и нов КТП 20/0,4 kV с трансформатор с мощност 25 kVA .

- Пътна връзка с общински път BLG 2130 Стара Кресна - Ощава при км 392+490

За захранване на ново предвиденото улично осветление се предвижда изграждане на нова кабелна линия 20 kV с дължина 840м (подземно трасе 791м).

➤ ОСВЕТЛЕНИЕ

Предвижда се изграждане на ново улично осветление в следните участъци:

- Площадка за дълготраен отдих от км 379+700 до км 380+140 (дясно);
- Пътен възел „Крупник“ при км 380+600;
- Пътна връзка с общински път BLG 2130 Стара Кресна - Ощава при км 392+490;

За всеки пътен възел уличното осветление ще се захранва от ел. таблица за улично осветление ТУО.

➤ РЕКОНСТРУКЦИЯ И ОПАЗВАНЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИ СЪОБЩИТЕЛНИ МРЕЖИ И СЪОРЪЖЕНИЯ

Успоредно по трасето на съществуващия път I-1 (дясното платно на АМ „Струма“ Лот 3.2) са разположени оптични, медни и други съобщителни кабели, собственост на различни дружества – „Вайтъл И“ ЕООД, „Вестител БГ“ АД, БТК АД и други. Идейното проектно решение предвижда всички засягащи се съобщителни мрежи и съоръжения да бъдат реконструирани и изместени.

➤ ИЗГРАЖДАНЕ НА НОВИ СЪОБЩИТЕЛНИ МРЕЖИ И СЪОРЪЖЕНИЯ

- От км 378+318 до км 396+137

По цялата дължина на съществуващия път I-1 (дясното платно на АМ „Струма“ Лот 3.2) ще бъде изградена тръбно – канална мрежа от 3 бр. тръби HDPE ф40, положени в изкоп, които ще обслужват нуждите на АПИ и ДА ЕУ. По трасето на тръбно – каналната мрежа ще бъдат изградени кабелни шахти през 1800 – 2000 метра една от друга.

➤ ВОДОСНАБДЯВАНЕ И КАНАЛИЗАЦИЯ

- Площадка за дълготраен отдих при км 379+700 – км 380+140

Водоснабдяване

За водоизточник на площадката е избран вариант на сондажно водовземане от речната тераса на р. Струма. От сондажа, който попада в границите на парцеларния план, който ще се изработва, до площадката за отдих се проектира питейно-битов водопровод с дължина 200м от полиетиленови тръби с висока плътност – ПЕВП достигащи до площадката и осигуряващи нейното водоснабдяване. От сондажа до площадката за отдих се проектира и водопровод за противопожарни нужди с дължина 200м от полиетиленови тръби с висока плътност – ПЕВП. При полиетиленовите тръби за противопожарни нужди са монтирани пожарни хидранти ф100 на две места в площадката. Преди площадката са разположени водомерно арматурен възел и резервоар за питейно-битови и противопожарни нужди.

Канализация

Канализацията на площадката за дълготраен отдих е решена разделно – битово-фекална и дъждовна.

За битово-фекалните отпадъчни води е предвидена новопроектирана канализация от полипропиленови инфраструктурни канализационни тръби PP SN10. При всички хоризонтални и вертикални чупки на новопроектираната битово-фекална канализация са предвидени ревизионни шахти ф1000. За приемник на отпадъчните води е предвидено локално пречиствателно съоръжение, от което след пречистване, отпадъчните води се отвеждат с колектор до заустване в река Струма.

Дъждовните води от площадката се събират посредством система от новопроектирани полипропиленови тръби PP SN10 и ревизионни шахти и се отвеждат в кало-масло утайтел. От там дъждовните води е предвидено да се оттичат към отводнителните пътни елементи и системи.

- Реконструкция на съществуващ водопровод към ВиК „Благоевград“ при п.в. „Крупник“.

Съществуващия питейно-битов водопровод при км 380+520 преди пътен възел „Крупник“ е изграден от азбестоциментови тръби ф125 и пресича криволинейно дясното платно на автомагистралата.

Преминаването под дясното платно на АМ „Струма“ ще се извърши посредством подмяна на тръбите в обхвата на автомагистралата с полиетиленови тръби с висока плътност (ПЕВП), съответния диаметър и налягане, в обсадна стоманена дебелостенна тръба с антикорозионна защита посредством дистанционни втулки. От двете страни на пътното платно се изграждат обслужващи ревизионни шахти. В шахтите се изпълнява връзката между съществуващия и реконструирания участък от съществуващия водопровод. В двете шахти се монтират демонтажни връзки, а след отклонението от съществуващия водопровод се монтира спирателен кран.

- Съществуващи пунктове за мониторинг и анализ към "БД-ЗБР" Благоевград

В ситуацията на проекта са показани съществуващи пунктове за мониторинг и анализ, попадащи в обхвата на проектното трасе на магистралата:

- 380+690 ППХА - Пункт за подземен химически анализ - Съществуващ пункт за подземен химически анализ попада в обхвата на ПВ Крупник

- 380+850 ПМПВ - Пункт за мониторинг на повърхностни води Съществуващ пункт за мониторинг на повърхностните води на р.Резена попада в обхвата на пътното платно

- 380+850 ПХБМ - Пункт за хидро-биологичен мониторинг - Съществуващ пункт за хидро-биологичен мониторинг на р.Резена попада в обхвата на пътното платно.

➤ ИТС И СИСТЕМИ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

При изготвянето на идейния проект, с оглед осигуряване на по-високо ниво на безопасност, се предвижда изграждането на пътни станции, с цел внедряване на интелигентни транспортни системи, способстващи за съвременното управление и безопасно преминаване на движението през съответния автомагистрален участък.

По протежение на цялото дясно платно на АМ „Струма“ Лот 3.2, в ново предвидената тръбно – канална мрежа ще бъде изтеглен оптичен кабел.

3.2.5 ОПАЗВАНЕ НА ОКОЛНАТА СРЕДА

Съгласно Решение по ОВОС № 3-3/2017 г. на МОСВ на инвестиционно предложение за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма““ по Източен вариант Г 10.50 вариантът е приемлив за реализиране при положение, че се изпълняват предложените мерки за минимизиране на негативните въздействия върху биологичното разнообразие, а именно:

- оградни съоръжения, непозволяващи излизане на пътното платно,resp. смъртност, на индивиди от посочените видове;

- проходни съоръжения, предвидени за реализация по цялата дължина на дясното платно, с изключение на мостовете и тунелите, които също представляват съоръжения, позволяващи безпрепятствено преминаване на диви животни от двете страни на магистралата. Проходните съоръжения са съществуващи такива – водостоци, прокари и пр., някои модифицирани, и (по-голямата част) новопроектирани такива, имащи за цел предотвратяване на функционалната фрагментация на populациите на видовете от двете страни на платното.

Комбинацията от предпазни и проходни съоръжения ще елиминира риска от смъртност и ще намали барьерния ефект за видовете индивиди от земноводни и влечуги и дребни бозайници.

За минимизиране на риска от унищожаване на въпросните индивиди и намаляване на степента на фрагментация на populациите и прекъсване на биокоридори, както и за предотвратяване на сблъсък на птиците с преминаващите МПС са проектирани следните съоръжения:

1. Нови съоръжения за предотвратяване на фрагментация на populациите на земноводни, влечуги и други дребни животни. Отчетени са особеностите на прилежащия терен.

2. Модифицирани съществуващи тръбни и правоъгълни водостоци.
3. Мрежа за птици при големи съоръжения.

4. Предпазна мрежа с размери 0,5/0,5 см за дребни животни. Двустранното разположение на мрежата по дълчината на пътното платно ефективно ще възпрепятства достъпа на земноводни, влечуги и дребни бозайници до активните ленти на пътя и ще минимизира риска от унищожаване на индивиди.

5. Ограда Тип Б: Проектираната ограда, изпълнена от стоманена плетена мрежа ще бъде разположена високо по стръмни скатове или зад укрепителни стени. Проектираната ограда надеждно ще предотврати достъпа до пътното платно на по-едри животни.

6. Ограда Тип Б с допълнителна мрежа с размери 0,5/0,5 см и височина 120 см за дребни животни. Разположението на мрежата е двустранно на пътното платно, като го покрива по дължина почти изцяло, с изключение на мостове, тунели и на места, където е възможно поставянето само на стандартната ограда Тип Б (стръмни скатове и укрепителни стени).

Всички проектирани съоръжения са съобразени с конкретните особености на прилежащия терен на дясното платно на АМ „Струма“, изцяло отговарят на заложените технически параметри в Решение № 3-3/2017 г. на МОСВ и тяхната реализация ще доведе до елиминиране или значително намаляване на степента на въздействие върху засегнатите видовете, предмет на опазване в 33 (*Testudo hermanni*, *T. graeca*, *Elaphe quatuorlineata*, *E. situla*, както и за други земноводни, влечуги и дребни бозайници).

За съоръженията, за които е приложимо, ще бъдат предприети действия за издаване на Разрешително за ползване на воден обект съгласно изискванията на Закона за водите.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно през време на строителството и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни дейности. Максималната дълбочината на изкопите ще бъде 2м.

3.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда.

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:

Ще бъде необходимо изработването на подробен устройствен план – парцеларен план за цялата дължина на дясното платно на АМ „Струма“ Лот 3.2, както следва:

- ✓ В участъка от км 378+318 (*по километража на първокласен път I-I*) ≡ км 376+000 (*по километража на АМ „Струма“ Лот 3.1*) до км 381+447,60 (*по километража на първокласен път I-I*) – засягат се територии извън имотите представляващи транспортна територия - за път от РПМ по действащите карти на възстановената собственост. Парцеларният план ще се разработи за землищата на Крупник и Полето. Необходимостта от отчуждения се обуславя от:
 - Предвиждане на площадка за дълготраен отдих от км 379+700 до км 380+140;
 - Обособяване на Пътна връзка за кариера за добив на инертни материали при км 379+678;
 - Обособяване на Пътна връзка за газостанция при км 381+389;
 - Промяна в геометрията на Пътен възел „Крупник“ при км 380+600.
- ✓ В участъка от км 381+447,60 (*по километража на първокласен път I-I*) до км 396+137 (*по километража на първокласен път I-I*) – не се засягат територии извън обхвата на имотите представляващи транспортна територия - за път от РПМ по действащите карти на възстановената собственост. Отчуждения не се налагат. Парцеларният план ще се изготви с цел промяна отреждането на транспортната територия – от „за път от РПМ“ в „дясно платно на АМ“.

След изготвяне на заданието за изработване на подробен устройствен план – парцеларен план за цитиряните по – горе два участъка от дясното платно на АМ „Струма“ Лот 3.2, същото ще бъде предоставено на МОСВ за съгласуване.

След приключване на всички изискващи се законови 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 инвестиционното предложение е МПРБ.

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:

Предвидените с настоящето инвестиционно предложение дейности ще бъдат извършвани в землищата на с. Крупник (ЕКАТТЕ 40052), с. Полето (ЕКАТТЕ 57203), община Симитли, с. Горна Брезница (ЕКАТТЕ 16136) и град Кресна (ЕКАТТЕ 14492), община Кресна.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение попада в обхвата на защитена зона **BG 0002003 „Кресна“** по Директива за птиците, която при покрива защитена зона по Директива за местообитанията, обявена със Заповед № РД-748/24 октомври 2008 г. (ДВ, бр.97/2008 г.) на министъра на околната среда и водите и защитена зона **BG 0000366 „Кресна – Илинденци“** по Директива за местообитанията, която при покрива защитена зона по Директива за птиците, приета от Министерския съвет с Решение №122/2007г. (ДВ бр.21/2007 г.), изменена с РМС № 811/2010 г. (ДВ, бр.96/2010 г.).

В близост до трасето се намират резерват „Тисата“, защитена местност „Моравска“, защитена местност „Естествено находище на чинар – Буйна“ и природна забележителност „Момина скала“, като трасето **не засяга** посочените защитени територии.

Позволяваме си да напомним, че през 2016 година (писма с изх. № 04-09-99/19.08.2016г. и № 04-09-127/02.12.2016г.) сме уведомили МОСВ за необходимостта от актуализиране на площта на защитена местност „Кресненско дефиле“, въз основа на извършеното геодезическо заснемане на действителния и съществуващ обхват на републикански път I-1 в участъка преминаващ през землищата на с. Крупник, с. Ракитна, с. Горна Брезница и гр. Кресна, обл. Благоевград. През 2017 г. (писмо изх. № 12-2451/26.09.2017г.) от страна на МЗХГ сме уведомени, че в картите на възстановената собственост на посочените по-горе землища са извършени необходимите корекции за отразяване на действителния обхват на републикански път I-1.

Реализацията на инвестиционното предложение **не засяга защитени територии** по смисъла на Закона за защитените територии.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Експлоатацията на разглежданите съоръжения не е свързана с негативни въздействия върху живеещото в близост население, освен в тежки аварийни ситуации.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културното наследство.

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

- Пътен възел „Крупник“ при км 380+600

Запазва се част от съществуващия пътен възел, като пътни връзки „Брежани – София“ и „Кулата – Брежани“ се премахват. Създава се нова пътна връзка Газстанция – Брежани (Кулата). Останалите пътни връзки се запазват. За посоката „София – Кулата“ на директно трасе се предвиждат забавителен и ускорителен шлюз. Съществуващият пътен надлез се разрушава и се предвижда нов, който премоства и пътната връзка Газстанция – Брежани (Кулата)

- Пътна връзка - кариера за добив на инертни материали с път III-1007 – км 379+678

Предвижда се нова пътна връзка от съществуващия път III-1007 до кариерата за добив на инертни материали източно от съществуващия път I-1 (E79). Пътната връзка започва след съществуващия мост на р.Струма (към Крупник), продължава по съществуващия стопански път успореден на ж.п.линията, обхожда новата площадка за дълготраен отдих, при км 379+678 с пътен надлез преминава над път I-1 (E79) и се включва в съществуващия асфалтов път за кариерата.

Пътната връзка осъществява и транспортна връзка със задната (западна) част на площадката за дълготраен отдих, с товарна гара Черниче, а също с терените, ограничени от път E79 и река Струма.

- Пътни връзки за съществуваща компресорна, газопълночная, метан станция и газоизмерителна станция – км 381+389

Всички въпросни съоръжения са собственост на „Булгартрансгаз“ ЕАД и имат осигурени връзки като вливане и отливане от съществуващия път. Съществуващите връзки са много тесни (около 2 м разбита асфалтова настилка), липсват банкети и сигнализация.

Предвижда се реконструкция на подходните връзки както следва :

Връзка 1 : София – Газстанция от км 0+000 до км 0+600

Връзка 2 : Газстанция - София (Кулата) от км 0+600 до км 1+338.01

От км 0+600 до км 1+000 връзката запазва ситуациянното си положение, от км 1+000 продължава по нов терен, като се развива успоредно на път I-1 (E79). При км 1+100 се предвижда нов мост над река Крупнишка а при км 1+300 се включва в пътен възел „Крупник“.

По цялата дължина на пътната връзка се предвижда разваляне на съществуващата пътна настилка и направа на нова.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглежданите обекти изключват възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

За реализирането на инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл), асфалтобетон, бетонови разтвори от лицензиирани бази, карieri, бетонови възли.

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 еmitира 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.

Едновременното извършване на строителните работи по изграждане на обекта има вероятност да доведе до кумулиране на въздействието от вредните емисии. Този кумултивен ефект се очаква да бъде незначителен.

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 единствено 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 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*.
- 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 строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагани 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 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/водопътна изгребна яма и др.):

Отводняването на пътното платно се осъществява чрез надлъжния и напречен наклон на настилката, откъдето водата се отвежда извън пътя или в окопите (риголите), които се отвеждат на подходящи места (дерета, оврази, реки, малки съоръжения и други).

Съществуващият път I-1 (E79) се предвижда като дясно платно на АМ „Струма“ и се оформя с едностраничен напречен наклон към реката, двустранен наклон се предвижда само при две съоръжения на р.Струма.

Съществуващите отводнителни съоръжения – водостоци се почистват, ремонтират, обезопасяват, ако е необходимо се заменят с нови.

Съществуващите бетонови окопи се почистват и ремонтират.

Съществуващите риголи са запазват и оформят с бетон.

При риголите при смяна на напречния наклон се предвиждат нови напречни отводнители.

Канализацията на площадката за дълготраен отдих е решена разделно – битово-фекална и дъждовна.

За битово-фекалните отпадъчни води е предвидена новопроектирана канализация от полипропиленови инфраструктурни канализационни тръби. За приемник на отпадъчните

води е предвидено локално пречиствателно съоръжение, от което след пречистване, отпадъчните води се отвеждат с колектор до заустване в река Струма.

Дъждовните води от площадката се събират посредством система от новопроектирани полипропиленови тръби и ревизионни шахти и се отвеждат в кало-масло утайтел. От там дъждовните води е предвидено да се оттичат към отводнителните пътни елементи и системи.

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, заложени 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 площиадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарati 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.

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

Моля за Вашето становище, относно реализацията на инвестиционното предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“, както и да уведомите местното население чрез приложената обява и/или по друг подходящ за Вас начин.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Ситуация на хартиен носител;

2. Обява

С уважение,



**ИНЖ. ДОНЧО АТАНАСОВ
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

ОБЯВА

до заинтересованите лица и общественост

На основание чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

**Агенция „Пътна инфраструктура“ със седалище:
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3**

СЪОБЩАВА

За следното инвестиционно предложение:

Идеен проект за „Рехабилитация на Път I-1 „София - Кулата“ в участъка от км 378+318 (по километража на първокласен път I-1/E79) ≡ км 376+000 (по километража на АМ „Струма“ Лот 3.1) до км 396+137 (по километража на първокласен път I-1/E79), като част от дясно платно на АМ „Струма“ Лот 3.2““

За инвестиционно предложение „Строителство на АМ „Струма“ (Долна Диканя-Кулата)“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), чрез която е извършена и процедура по оценка на съвместимостта (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Натура 2000. Постановено е Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

За инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма““ е проведена процедура по ОВОС с ОС, като е постановено Решение № 3-3/2017 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение по Източен вариант Г10.50.

Предвид предстоящата реализация на АМ „Струма“ в участъка на Лот 3.2 „Крупник - Кресна“ и постановеното Решение по ОВОС № 3-3/2017 г., Агенция „Пътна инфраструктура“ планира извършването на рехабилитация на път I-1 (E79), участък от км 378+318 до км 396+137, явяващ се част от дясното платно на АМ „Струма“.

С рехабилитацията на път I-1 се цели възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението и добро отводняване на пътя.

Повече подробности за предвижданията на инвестиционното предложение са представени в уведомлението на Агенция „Пътна инфраструктура“, което е достъпно на официалната й интернет страница:

www.api.bg ► раздел „Нормативна база“ ► подраздел „Документи“.

Съгласно Наредбата за ОВОС уведомлението е достъпно на хартиен носител в кметство - с. Крупник, кметство - с. Полето, община Симитли, кметство - с. Горна Брезница и община Кресна.

Писмени становища могат да се представят в Агенция „Пътна инфраструктура“ на адрес: гр. София, бул. „Македония“ № 3.

Телефон за контакти: 02 / 952 1993; 02 / 9173 295

ОБЯВА

до заинтересованите лица и общественост

На основание чл. 4, ал. 2 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда

**Агенция „Пътна инфраструктура“ със седалище:
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3**

СЪОБЩАВА

За следното инвестиционно предложение:

Идеен проект за „Рехабилитация на Път I-1 „София - Кулата“ в участъка от км 378+318 (по километраж на първокласен път I-1/E79) ≡ км 376+000 (по километраж на АМ „Струма“ Лот 3.1) до км 396+137 (по километраж на първокласен път I-1/E79), като част от дясното платно на АМ „Струма“ Лот 3.2““

За инвестиционно предложение „Строителство на АМ „Струма“ (Долна Диканя-Кулата)“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), чрез която е извършена и процедура по оценка на съвместимостта (ОС) с предмета и целите на опазване на защитените зони от мрежата Натура 2000. Постановено е Решение по ОВОС № 1-1/2008 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение.

За инвестиционно предложение „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма““ е проведена процедура по ОВОС с ОС, като е постановено Решение № 3-3/2017 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено осъществяването на инвестиционното предложение по Източен вариант Г10.50.

Предвид предстоящата реализация на АМ „Струма“ в участъка на Лот 3.2 „Крупник - Кресна“ и постановеното Решение по ОВОС № 3-3/2017г., Агенция „Пътна инфраструктура“ планира извършването на рехабилитация на път I-1 (E79), участък от км 378+318 до км 396+137, явяващ се част от дясното платно на АМ „Струма“.

С рехабилитацията на път I-1 се цели възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението и добро отводняване на пътя.

Повече подробности за предвижданията на инвестиционното предложение са представени в уведомлението на Агенция „Пътна инфраструктура“, което е достъпно на официалната й интернет страница:

www.api.bg► раздел „Нормативна база“ ► подраздел „Документи“.

Съгласно Наредбата за ОВОС уведомлението е достъпно на хартиен носител в кметство - с. Крупник, кметство - с. Полето, община Симитли, кметство - с. Горна Брезница и община Кресна.

Писмени становища могат да се представят в Агенция „Пътна инфраструктура“ на адрес: гр. София, бул. „Македония“ № 3.

Телефон за контакти: 02 / 952 1993; 02 / 9173 295

