



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО

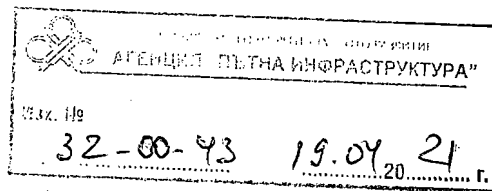
Г-Н КОСТАДИН ГЕШЕВ

ДИРЕКТОР НА РИОСВ - ПАЗАРДЖИК

УЛ. „ГЕНЕРАЛ ГУРКО“ № 3, ЕТ.4

П.К. 220

4400 ПАЗАРДЖИК



Относно: *Инвестиционно предложение за обект „Западен обход на град Пазарджик от км 123+000 до км 128+900“*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ГЕШЕВ,

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:

Западен обход на град Пазарджик от км 123+000 до км 128+900

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 446

лица за контакти: д-р Нина Стоилова- началник отдел ОВОС и ОС;

инж. Гюлер Алиева – гл. експерт в отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Трасето на Републикански път II-37 „Джурово – Етрополе – Пирдоп – Панагюрище – Пазарджик – Пещера – Батак – Доспат – Барутин“ преминава през централната улична мрежа на гр. Пазарджик. Съществуващият габарит не е проектиран да обслужва наличния тежкотоварен трафик, преминаващ през града. В посочения участък, път II-37 осъществява най-близката връзка между АМ „Тракия“ и републикански път I-8 по направление „Калотина – Пазарджик – Пловдив – Капитан Андреево – граница РТурция“. Предвид високата интензивност на транспортния трафик, жителите на град Пазарджик са подложени на влошено качество на атмосферния въздух, шумово натоварване и високи нива на вибрации.

През годините между Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) и община Пазарджик е водена активна кореспонденция с цел подобряване на съществуващото положение. Община Пазарджик предлага решение, чрез което транзитното движение да бъде изведено извън

града по ново трасе. Проектът предвижда извеждане на транзитния поток, чрез ново трасе на път II-37 западно от град Пазарджик.

Въз основа на гореизложеното, през 2020 г. е сключено споразумение между АПИ и община Пазарджик за реализиране на обект „Западен обход на град Пазарджик от км 123+000 до км 128+900“, предмет на настоящото уведомление.

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/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси

Проектното ново трасе на път II-37 западно от гр. Пазарджик е със следните технически параметри:

- Проектна скорост - $V_{пр} = 50$ км/час;
- Минимално разстояние между пътни кръстовища - 250 м;
- Максимален надлъжен наклон - 7.5 %;
- Минимален R при $q = 2.5\%$ - 160 м;
- Минимален радиус на вертикални криви
 - Изпъкнали - 2000 м;
 - Вдлъбнати - 1000 м.
- Минимален R на бордюри, криви в кръстовища 10 м;
- Ширина на ленти за движение - 3.5 м

3.1.2. Ситуация

Началото на участъка е км 123+000 на път II-37 преди град Пазарджик /страна Панагюрище/. Краят на участъка е при км 128+900 на път II-37 /преди село Главиница/.

Участъкът е разделен на три етапа, както следва:

1. Етап II - от км 123+000 до км 124+940 - участък от път II-37 „Джурово – Пазарджик – Доспат“ до бул. „Александър Стамболийски“ с дължина 1940 м;
2. Етап I - от км 124+940 до км 126+430 - участък от бул. „Александър Стамболийски“ до ул. „Любен Боянов“ с дължина 1490 м;
3. Етап III - от км 126+430 до км 128+900 - участък от ул. „Любен Боянов“ до път II-37, вход с. Главиница, с дължина 2470 м;

II Етап - участък от км 123+000 до км 124+940

Началото на Етапа е при км 123+000 на път II-37 на около 300 м преди стадиона на град Пазарджик. На съществуващия път II-37 се устройва кръгово кръстовище с диаметър на външния кръг $D=50$ м. Трасето продължава на юг до км 123+757. От км 123+755 до км 123+995 се оформя хоризонтална крива с $R=300$ м и отново се продължава на юг до път III-3704. На път III-3704 „Пазарджик – Бошуля – Ветрен“ е предвидено кръгово петклонно кръстовище с външен диаметър $D=74$ м. Краят на Етапа е при км 124+940 след кръговото кръстовище.

Директното трасе в този участък е с две платна по 7.5 м и средна разделителна ивица 3.0 м. Предвидени са локални платна от двете страни с ширина 6.0 м разделени от директното трасе със зелени ивици 2.0 м и от външна страна тротоари по 1.5м. Локалните

платна завършват преди кръстовищата, като се превключват в директно трасе. В локалните платна се заустват всички прилежащи улици.

Етап I от км 124+940 до км 126+430

Започва след кръговото кръстовище на път III-3704 „Пазарджик – Бошуля – Ветрен – АМ „Тракия“ и преминава плътно до Западна промишлена зона на град Пазарджик. От км 126+054 до км 126+232 е в крива $R=250$ м. Трасето преминава през вилната зона, след което с обратна крива с $R=120$ м завършва при км 126+430.

При км 126+420 се пресича напоителен канал „Паша Арк“, над който се предвижда нов мост.

От км 124+940 до км 126+100 трасето се намира върху напоителен канал Р-2 Драгор, същият се предвижда да бъде вкаран в тръби под обходния път.

Директното трасе в участъка се състои от две платна с 7.5 м настилка и средна разделителна ивица от 3.0 м. В дясно се предвижда локално платно 6.0 м с тротоар 1.5 м. В ляво ролята на локално платно изпълнява ул. „Проф. Иван Батаклиев“.

Етап III от км 126+430 до км 128+900

Началото на участъка е преди ул. „Любен Боянов“, където е предвидено кръгово кръстовище с външен диаметър $D=54$ м. От км 126+600 до км 126+900 се пресича р. Марица с нов мост, разположен непосредствено западно от съществуващия. При км 127+030 се пресича път I-8, където се предвижда кръгово пътно кръстовище с външен диаметър $D=50$ м. При км 128+000 се пресича ж.п. линията „София – Бургас“ като е предвиден надлез $L=196.00$ м. Участъкът завършва при км 128+900 на съществуващия път II -37 преди с. Главиница. При км 129+850 се пресича отводнителен канал, при който е необходимо да се ушири съществуващото съоръжение $L=5.00$ м.

Напречния профил в участъка е две платна по 7.5 м, разделителна ивица 3.0м и тротоари по 1.5м. В участъка от км 126+200 до км 127+700 са предвидени локални платна с ширина 6.0 м.

3.1.4. Напречен профил и за трите етапа

Директно трасе с локални платна - габарит 37м

1. ленти за движение	- $2 \times (0.25\text{м} + 3.5\text{м} + 3.5\text{м} + 0.25\text{м}) = 15.00\text{м}$
	- 3.00м
2. средна разделителна ивица	
3. локални платна	- $2 \times 6.00 = 12.00\text{м}$
4. разделителна ивица между локали и директно трасе	- $2 \times 2.00\text{м} = 4.00\text{м}$
5. тротоар	- $2 \times 1.50\text{м} = 3.00\text{м}$
Общо:	37.00м

Директно трасе - габарит 21м

6. ленти за движение	- $2 \times (0.25\text{м} + 3.5\text{м} + 3.5\text{м} + 0.25\text{м}) = 15.00\text{м}$
	- 3.00м
7. средна разделителна ивица	
8. тротоар	- $2 \times 1.50\text{м} = 3.00\text{м}$
Общо:	21.00м

Пътната настилка в правите участъци на директното платно и локалите се оформя с едностранен напречен наклон 2.5%. Тротоарите са с напречен наклон 2% в посока към пътното платно.

- Кръгово кръстовище с път II-37

Кръгово кръстовище с външен диаметър на кръга 50.0м ($R=25.0\text{м}$) и ширина на платното 10.0м = $(0.25\text{м}+2\times 4.75\text{м}+0.25\text{м})$ с тротоар от външната страна 1.5м.

- Кръгово кръстовище с улица „Александър Стамболийски“ и път III-3704

Кръгово кръстовище с външен диаметър на кръга 74.0м ($R=37.0\text{м}$) и ширина на платното 9.0м = $(0.25\text{м}+2\times 4.25\text{м}+0.25\text{м})$ с тротоар от външната страна 1.5м.

- Кръгово кръстовище с улица „Любен Боянов“

Кръгово кръстовище с външен диаметър на кръга 54.0м ($R=27.0\text{м}$) и ширина на платното 9.0м = $(0.25\text{м}+2\times 4.25\text{м}+0.25\text{м})$ с тротоар от външната страна 1.5м.

- Кръгово кръстовище с улица „Христо Касабвелев“ (път I-8)

Кръгово кръстовище с външен диаметър на кръга 50.0м ($R=25.0\text{м}$) и ширина на платното 10.0м = $(0.25\text{м}+2\times 4.75\text{м}+0.25\text{м})$ с тротоар от външната страна 1.5м.

Напречния наклон на настилка в кръговите кръстовища е едностранен 2.5% насочен към външния ръб на настилка. Тротоарите са с напречен наклон 2% в посока към пътното платно.

3.1.5. Конструкция на пътната настилка и за трите етапа

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

Директно трасе, локални платна, кръгови кръстовища и второстепенни направления

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. Плътен асфалтобетон тип „А“ с полимермодифициран битум - | $E=1200\text{ МПа} - 4\text{см}$ |
| 2. Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) 0/20 с полимермодифициран битум - | $E=950\text{ МПа} - 6\text{см}$ |
| 3. Битумизиран трошен камък - | $E=800\text{ МПа} - 11\text{см}$ |
| 4. Трошен камък с подбрана зърнометрия фракция (0-63) мм - | $E=450\text{ МПа} - 35\text{см}$ |
| 5. Механична стабилизация - 50см от почви група А-1-а | |

Тротоари

1. Бетонни плочи 40/40/5 – 5см
2. Цименто-пясъчен разтвор – 3см
3. Трошен камък – 30см

3.1.6. Пътни кръстовища

3.1.6.1. Пътно кръстовище при км 123+300

Представява триклонно кръгово кръстовище на км 123+368 с външен диаметър на кръга $D=50\text{м}$.

3.1.6.2. Пътно кръстовище при км 124+900

Предвижда се кръгово кръстовище с външен диаметър $D=74\text{ м}$, с пет посоки, както следва :

- Обходен път гр.Пазарджик - посока София (АМ „Тракия“);
- Обходен път гр.Пазарджик – посока Пещера;
- Път III-3704 - посока Ветрен;
- Път III -3704 (бул.“Александър Стамболийски“) – посока център Пазарджик;
- Ул. „Стоян Ангелов“ – посока кв. Стадиона.

- 3.1.6.3. Пътно кръстовище при км 126+460

Представява кръгово кръстовище с диаметър външния кръг $D=54\text{м}$. Кръстовището е четириклонно със следните посоки:

- Обходен път Пазарджик – посока София (АМ „Тракия“);
- Обходен път Пазарджик – посока Пещера;
- Ул. „Любен Боянов“ – център Пазарджик;
- Вилна зона.

Кръстовището е ситуирано така, че да се запази напоителния канал „Паша Арк“.

- 3.1.6.4. Пътно кръстовище при км 127+030

Предвиденото кръгово кръстовище е с диаметър на външния кръг $D=50\text{м}$.

Кръстовището е четириклонно със следните посоки:

- Обходен път Пазарджик – посока София (АМ „Тракия“);
- Обходен път Пазарджик – посока Пещера;
- Път I-8 - посока Костенец;
- Път I-8 - посока Пловдив.

- 3.1.6.5. Пътно кръстовище при км 128+730

Предвиденото кръстовище е триклонно, като второстепенното направление (съществуващия път II-37) е коригирано с $R=50\text{м}$ на главното направление – обхода на гр.Пазарджик. Второстепенното направление е оформено с капковиден и триъгълни острови.

3.1.7. Големи съоръжения

Големите съоръжения, предвидени по трасето на обхода на гр. Пазарджик са както следва:

1. Нов мост при км 126+420 над напоителен канал „Паша Арк“;
2. Нов мост при км 126+700 над река Марица – дясно платно;
3. Съществуващ мост при км 126+700 над река Марица – ляво платно;
4. Нов надлез при км 128+000 над ж.п. линия „София- Пловдив“;
5. Съществуващ мост на км 129+850 над отводнителен канал.

3.1.8. Пътни принадлежности

Ограничителна система за пътища - в проекта е предвидено поставянето на ограничителни системи за пътища.

3.1.9. Паркоустройство и благоустройство

С проекта е предвидено озеленяване по протежение и на трите етапа на Западен обход на град Пазарджик.

Подборът на новопроектираните растителни видове ще бъде съобразен с конкретните климатични и почвени условия, характерни за ландшафтният район и естеството на обекта.

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:

Не се предвижда използване на взрив.

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

Отчуждителните процедури за Етап I са извършени от община Пазарджик и са приключили, т.е. участъкът е теренно обезпечен. Като част от идейния проект е изготвен проект на ПУП-ПП за Етап II и III, като площта за промяна на предназначението за двата етапа е около 160 дка.

След приключване на всички изискващи 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 засяга следните землища: Драгор (ЕКАТТЕ 23457); Главница (ЕКАТТЕ 15028); Мокрище (ЕКАТТЕ 48876); Пазарджик (ЕКАТТЕ 55155), община Пазарджик, област Пазарджик.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение засяга Защитена зона BG0000578 Река Марица - Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на Закона за Защитените територии.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

С проекта се предвижда изграждането на обходен път град Пазарджик. Извеждането на движението извън рамките на населеното място ще повиши значително качеството на средата за живот на местното население.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

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

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

Инвестиционното предложение разглежда нов участък от републиканската пътна мрежа. На места, където е необходимо, ще се извърши реконструкция/рехабилитация на съществуващите републикански/ общински/селскостопански пътища и улици.

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 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 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 извънпътна 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/водопълтна изгребна яма и др.):

Отводнителната система на проектния Западен обход на град Пазарджик се състои от:

- Едноставни, точкови улични водостоци (УО);
- Дъждовни клонове с ревизионни шахти;
- каломаслоуловители.

9.1. Отводнителна система Етап II

Местоположението на уличните оттоци е избрано така, че да пресича и приема водния поток от уличните ригули. Подбраното разстояние между тях в прав участък е 40м. Между шахтите на дъждовните клонове и уличните оттоци има тръбна връзка.

Отводнителната система на Етап II се състои от:

9.1.1. ДКЛ.1 от РШ11 до РШ59

Началото на ДКЛ.1 е на 6,50м. преди км 123+360, а крайт - при км 124+940. Местоположението му е от новопроектираното кръгово кръстовище в началото на Етапа на юг до ул. „Александър Стамболийски“. Трасето първоначално е в централната разделителна ивица, след това е в източното платно и преминава в източната зелена ивица. Около 45м преди кръговото кръстовище на ул. „Александър Стамболийски“ приема ДКЛ.2 в РШ 150 и преминава отново в централната разделителна ивица.

9.1.2. ДКЛ.2 от РШ110 до РШ150

Началото на ДКЛ.2 е при км 123+432,78, а крайт при км 124+480. Местоположението му е в западната разделителна ивица и се влива в ДКЛ.1 в РШ 150.

Отводняването на кръгово кръстовище в началото на Етапа е с отводнителни клонове. Те поемат водите от УО и ги отвеждат в ДКЛ. 1.

Отводняването на кръгово кръстовище на ул. „Александър Стамболийски“ е с отводнителен клон. Той поема водите от УО и ги отвежда в ДКЛ. 1. УО в източната част на кръговото кръстовище е с дълги връзки към ДКЛ.1.

9.2. Отводнителна система на Етап I

Отводнителната система на Етап I се състои от:

9.2.1. ДКЛ.1 от РШ59 до заустване в р. Марица

За да изпълнява своите функции, отводнителната система е необходимо да бъде зауствена в приемник. По този начин тя ще работи нормално по време на дъжд. Изграждането на отводнителната система на Етапа започва от заустването в приемника, в случая това е р. Марица, и продължава срещу течението на приетите дъждовни води.

Началото на ДКл.1 е при км 124+910, а краят при км. 126+660. Трасето на ДКл. 1 се насочва на юг от РШ 59, между РШ 59 и РШ 60 преминава под новопроектираният тръбен напоителен канал (НК) „Драгор“. Продължава в централната разделителна ивица до РШ 61 и след това преминава в западната зелена ивица. След РШ 98 отново се връща в централната разделителна ивица, където приема ДКл.3 в РШ 186. Продължава на юг и перпендикулярно пресича съществуващия НК „Паша Арк“. Пресичането на „Паша Арк“ е предвидено да се изпълни с хоризонтален сондаж с дължина 20 м с обсадна стоманена тръба ф 1020.

Трасето пресича третото кръгово кръстовище на ул. „Любен Боянов“ и продължава към река Марица в средната разделителна ивица до РШ 192. Веднага след тази шахта се отклонява на югоизток към реката, където е разположен каломаслоуловител. Каломаслоуловителят е съобразен с оразмерителното водно количество на отводнителния клон и е за водно количество от 700 l/s.

9.2.2. ДКл.3 от РШ54 до РШ186

Началото на ДКл.3 е при км 125+120, а краят при км 126+290,28. Трасето му е в източната разделителна ивица и се влива в ДКл.1 в РШ 186.

9.2.3. ДКл.9 от РШ303 до РШ327

Началото на ДКл.9 е при км 125+040, а краят при км 125+830. Трасето на ДКл.9 е разположено по ул. „проф. Иван Батаклиев“ от север на юг. Началото му е южно от ул. „Александър Стамболийски“ на около 180 м. Първоначално е в широката зелена ивица на новият път, а след това в самостоятелното локално платно на ул. „проф. Иван Батаклиев“. Достига до ул. „Панайот Волов“, където завива на запад. Преминава перпендикулярна под тръбния НК „Драгор“ и зауства в РШ170 на ДКл.3.

9.2.4. Напоителен канал „Р-1 Драгор“

По трасето на новият път и разширението му в западна посока, се намира откритият напоителен канал „Р-1 Драгор“. Това налага откритият канал да премине в тръбен, който да транспортира водите до заустването му в напоителен канал „Паша Арк“. Трасето на НК „Драгор“ е избрано така, че да следва максимално съществуващото трасе. Ситуационно по-голямата му част е в зелената ивица на източното локално платно.

По трасето са разположени следните съоръжения:

- Вток – Шахта, в която откритият трапецовиден профил преминава в тръба с диаметър DN1200;
- Ревизионни шахти – служат за ревизия и почистване на канала при необходимост;
- Отток – заустване на тръбния канал в съществуващия открит, необлицован профил на напоителния канал.

9.2.5. Пресичане на ДКл.1 под напоителен канал „Паша Арк“

Трасето на Дъждовен клон 1 при РШ108 и РШ109 преминава под съществуващ напоителен канал „Паша Арк“. Каналът в този участък е облицован с трапецовидно сечение 4.50/9.00m. и дълбочина от 1,50 до 2,00m. Преминаването ще се изпълни с хоризонтален сондаж.

9.3. Отводнителна система на Етап III

Отводнителната система на Етап III се състои от:

9.3.1. ДКл.4 от РШ204 до заустване в р. Марица

Началото на ДКл.4 е при км 127+875, а краят км 126+960. Трасето от РШ 204 до РШ 207 е в централната разделителна ивица, след това преминава в източното платно до РШ270, отново се връща в централната разделителна ивица, където в РШ 248 приема ДКл. 5. Пресича централно, на север кръговото кръстовище на ул. „Христо Касапвелев“. В РШ 227, преди

моста завива в дясно и се отправя към р. Марица, където зауства. Предвиден е каломаслоуловител, който е съобразен с оразмерителното водно количество на отводнителния клон. Избраният каломаслоуловител е за водно количество от 350 l/s.

9.3.2. ДКл.5 от РШ230 до РШ248

Началото на ДКл.5 е при км 127+760, а крайт при км 127+080. Трасето от РШ 230=РШ207 до РШ 232 от централната разделителна ивица преминава в източната разделителна ивица до РШ247, а след това в централната разделителна ивица, като в РШ 248 зауства в ДКл.4.

9.3.3. ДКл.6 от РШ224 до заустване 3 в ОК „Чакъша“

Началото на ДКл.6 е при км. 128+120, а крайт при км 128+840. Трасето от РШ 224 до РШ 258 е в централната разделителна ивица, след това преминава в оста на пътя. От север на юг - от надлеза над ж.п. към открит отводнителен канал „Чакъша“, където зауства. След РШ261 е предвиден каломаслоуловител. Заустването е тип брегово. Предвиденият каломаслоуловител е съобразен с оразмерителното водно количество на отводнителния клон и е за водно количество от 200 l/s.

9.3.4. ДКл.7 от РШ265 до заустване 4 в ОК „Чакъша“

Началото на ДКл.7 е при км 128+900, а крайт при км 128+860. Трасето от РШ 265 до РШ 266 е в оста на пътя. От юг към север към открития отводнителен канал „Чакъша“, където зауства. След РШ266 е предвиден каломаслоуловител. Заустването е тип брегово. Каломаслоуловителят е съобразен с оразмерителното водно количество на отводнителния клон и е за водно количество от 75 l/s.

9.3.5. ДКл.8 от РШ59 до РШ259=РШ300

Началото на ДКл.8 е при км 128+716, а крайт при км 128+760. Трасето е разположено в източната лента близо до регулационната линия на пътя от Пазарджик към Пещера. В РШ 259 зауства в ДКл.7.

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 и pdf формат.

С уважение,

ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ

**Член на Управителния съвет
на Агенция „Пътна инфраструктура“**

