

О Б Я В А

до заинтересованите лица и общественост

На основание чл. 95, ал. 1 от Закон за опазване на околната среда и чл. 4, ал. 2 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ бр. 25/2003 г., посл. изм. и доп. ДВ бр. 94/2012 г.), Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти” (НКСИП), гр. София, като Възложител

СЪОБЩАВА

на заинтересованите лица и общественост, за свое инвестиционно предложение (ИП) за „Подобряване на трасето на Лот 3.2 на АМ „Струма”.

За основния обект – трасето на АМ „Струма” е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в рамките на която е проведена процедура по оценка за съвместимост (ОС), приключила с влязло в сила Решение по ОВОС № 1-1/2008 г., издадено от министъра на околната среда и водите.

За района на Кресненското дефиле са проучени и разгледани в документацията по ОВОС и ОС общо 8 алтернативи за трасе. Допълнително предложените след обществено обсъждане варианти са т.нар. „син“ и „лилав вариант“, които започват от км 382+000 (южно от с. Крупник) и покриват частично трасето на т.нар. „зелен вариант“ (препоръчан в основния доклад за ОВОС за доразработване). Двата варианта са развити основно като тунели, като одобреният с решението по ОВОС вариант „лилав“ предвижда изграждане на два тунела – един с дължина около 2 км, непосредствено следван от още един тунел с дължина от 13,3 км.

Решението да се разработва тунел е взето през 2008 г. и е базирано на много ограничена информация за околната среда и технически данни. По това време са отчетени единствено последствията от експлоатацията на тунела, без да се взимат под внимание тези от прокопаването. В съответствие със Стратегията по околна среда за проекта за Лот 3 на АМ „Струма” (разработена от JASPERS и приета през 2012 г.) след завършване на проекта за тунела, последствията върху околната среда трябва да бъдат цялостно оценени. Съобразно тази оценка трябва да бъде взето решение как да се продължи развитието на проекта.

По време на разработването на проект за тунел през 2013 г. и 2014 г. се появиха различни проблеми. В това число са необходимостта от големи депа за съхранение на изкопния материал, изграждането на временни пътища и голямата интензивност на движение по време на строителството. Към тях се добавят рискът, че сериозен проект с такъв мащаб включва необходимостта да се завърши в ограничено време (Програмния период по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г.), голямата инвестиционна и експлоатационна стойност и значителни геоложки рискове (регионът е познат като такъв с голям брой силни земетресения за България, с възможност за достигане до 9 по скалата на Рихтер).

В тази връзка и след консултации с МОСВ, в началото на 2014 г. Министерството на регионалното развитие възложи на НКСИП да разработи допълнителен вариант за преминаване на Кресненското дефиле. За този участък от автомагистралата са разработени два варианта за трасе, условно наречени Дълъг тунелен вариант и Вариант с габарит Г20.

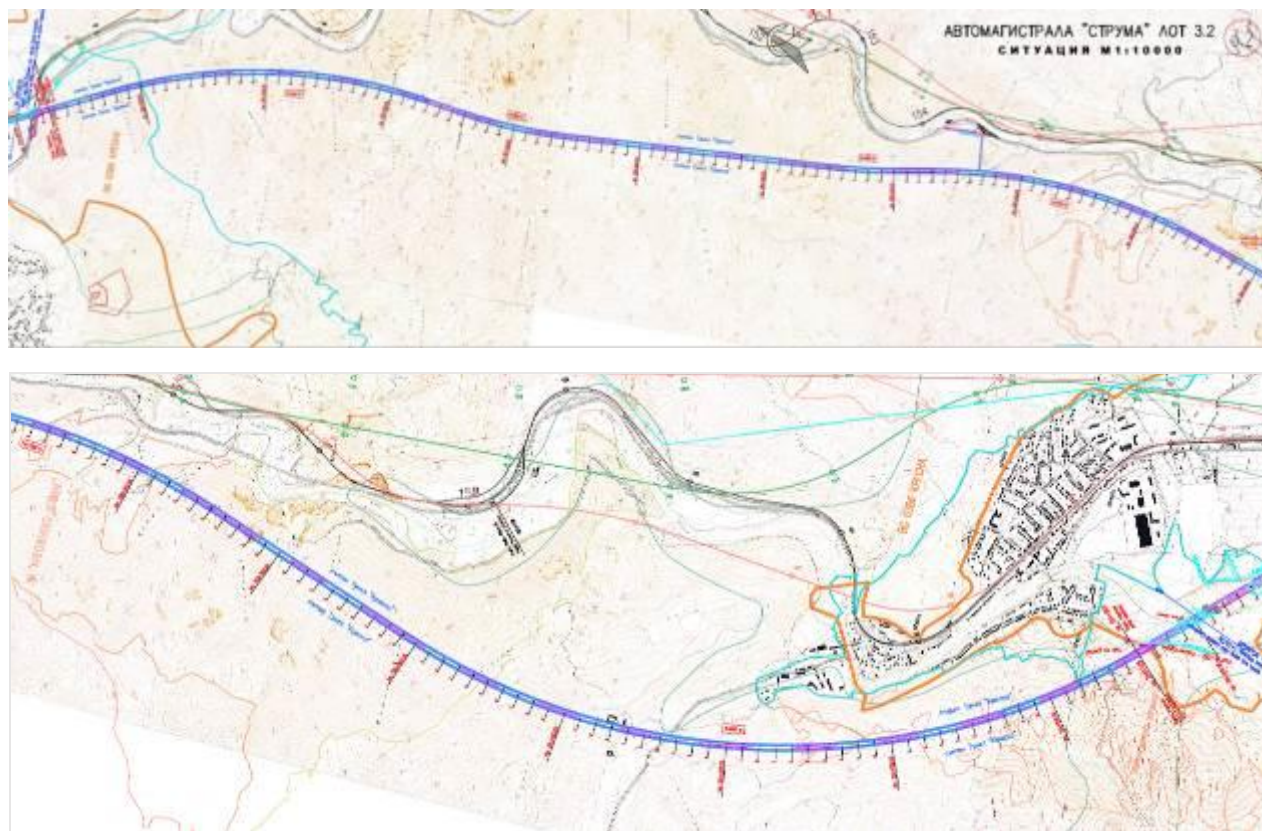
Описание на алтернативите

Двете предлагани алтернативи се развиват между п.в. Крупник (при км 377+700 от идейния проект) и п.в. Кресна (при км 396+232 от идейния проект).

ДЪЛЪГ ТУНЕЛЕН ВАРИАНТ:

Трасето започва при п.в. Крупник с автомагистрален (пътен) участък (с габарит Г29), с дължина 1,5 км и пресича р. Струма с мостово съоръжение. След мостовото съоръжение трасето преминава в тунел с дължина 15,4 км (тунел „Кресна“ е подробно описан по-долу). След преминаване на Кресненското дефиле с тунел, трасето отново пресича р. Струма с мостово съоръжение и непосредствено след това е предвидено изграждането на п.в. Кресна.

Тунел „Кресна“ е проектиран като тунел с две тръби с възможност за евакуация във втората тръба на тунела през напречни връзки. Тунелът се намира в зоната на планински райони и параметрите му съответстват на проектна скорост от 120 км/ч.



Фиг. 1. Трасе на тунел „Кресна“ съгласно идейния проект

Основните елементи на тунелния проект са:

- портали и предпортални площадки;
- постоянни пътища за достъп до порталите;
- две тунелни тръби;
- междинни достъпи за прокопаване на тунела;
- постоянен вентилационен тунел;
- строителни площадки и площадки за постоянно и временно депониране на земни маси.

Тунел „Кресна“ ще бъде изграден в пълната си дължина по класически тунелен метод. Участъци при порталите с дължина съответно 22 м при северния и 20 м при южния портал ще бъдат изпълнени по открит способ.

Тунел „Кресна” ще бъде прокопаван от двата основни портала (северен и южен портал) и от **междинните достъпи** (прозорци) **при км 380+745, км 386+664 и км 392+009**. Прокопаването на всяка тръба на тунела ще се извършва от осем забоя.

Прокопаването на тунел „Кресна“ се предвижда да се извърши по Новоавстрийски тунелен метод (НАТМ). Етапите на работа при този метод са:

- изкопаване чрез пробивно-взривни работи или тунелен багер, извозване на изкопаните маси;
- укрепване на сводовете с анкери и стоманени рамки;
- направа на първична тунелна облицовка от пръскан бетон;
- хидроизолация;
- направа на вторична тунелна облицовка от армиран бетон;
- отводнителни и други довършителни работи.

Между двете тунелни тръби се прокарват аварийни проходи за евакуация на хора, намиращи се в тунела, и за достъп отвън на аварийни екипи при извънреден случай.

Изграждането на проходи за достъп произтича от необходимостта да се ускори строителството на тунел „Кресна“. Междинните достъпи ще служат за транспортиране на изкопания материал извън тунела и за доставка на материали в тунела.

По време на строителството ще са необходими ограничения в режима на движение на съществуващия път Е-79, поради движение на строителна техника.

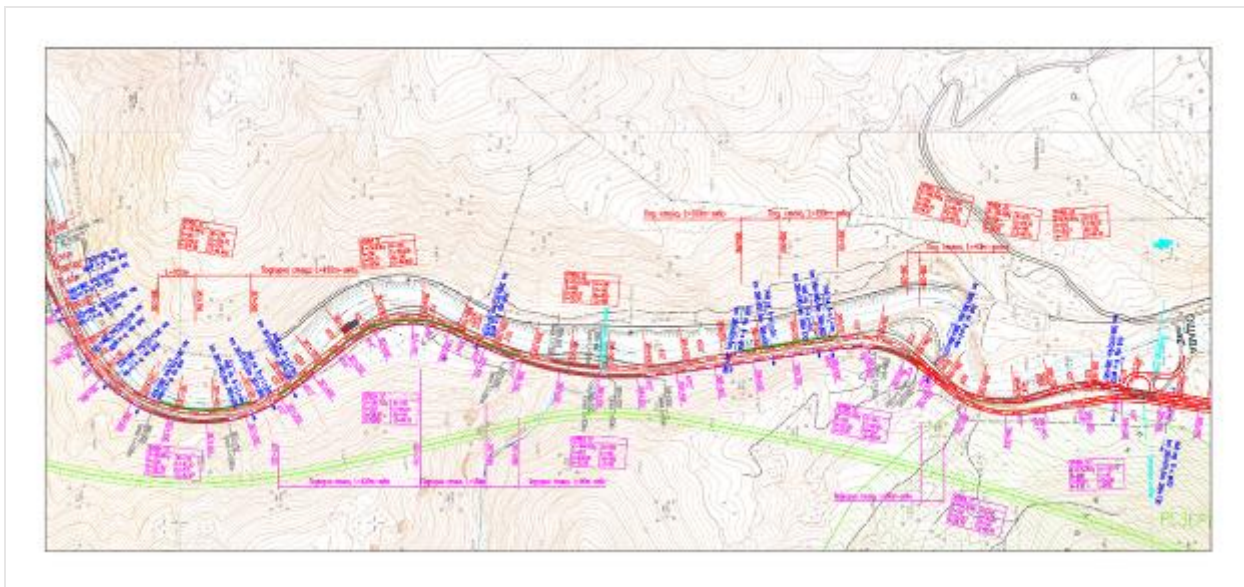
За обслужване на Лот 3.2 на АМ „Струма” е проучено Депо 1, което се намира в землището на село Железница и ще обслужва Лот 3.2. Имотите са собственост на Община Симитли.

Очакваната продължителност на строителство на тунел Кресна, включваща работно проектиране, изграждане, тестове и въвеждане в експлоатация, е 54 месеца

ВАРИАНТ С ГАБАРИТ Г20:

Трасето започва южно от пътен възел - п.в. Крупник с пътен участък (с габарит Г20), с дължина 0,6 км и пресича р. Струма с мостово съоръжение. В Кресненското дефиле едното платно следва съществуващия път Е-79, а другото се развива независимо с тунели и съоръжения в западния масив на дефилето. След излизане от Кресненското дефиле преминава източно от гр. Кресна и свършва при п.в Кресна.

Целта на разработването на варианта с габарит Г20 е да се изследват възможностите за използване на терените, заети от съществуващия път Е-79, така че да бъдат заети минимални територии в Кресненското дефиле.



Фиг. 7. Участък от варианта с габарит Г20

В участъка от км 378+600 до км 393+100 двете платна са разработени самостоятелно едно от друго, като се раздалечават и доближават в ситуационно и нивелетно отношение. Където е възможно, се следва и използва съществуващият път, а в други участъци се предвиждат тунели и виадукти. В някои случаи към р. Струма и скатовете се предвиждат подпорни стени.

- **Ляво платно:** началото на разглеждания участък е при км 378+600 след съществуващия пътен възел “Крупник”, където е началото на Кресненското дефиле. Трасето на лявото платно следва съществуващия път, като ползва съществуващия мост на река Струма и ж.п. линията от км 379+051 до км 379+271 и е по съществуващия път Е-79 до км 379+900.

В участъка от км 379+900 до км 380+800 се напуска съществуващия път Е-79, като с два моста и два тунела се минава по ново трасе, осигуряващо $V_{пр.} = 80$ км/ час.

От км 380+700 до км 382+500 се ползва съществуващия път и съществуващите мостове и тунел. От км 382+565 до км 382+735 се предвижда нов тунел.

От км 382+800 до км 384+700 се ползва съществуващия път, от км 384+740 до км 384+810 – нов тунел, от км 384+810 до км 388+360 отново трасето е в съществуващия път. От км 388+360 до км 388+480 се предвижда нов тунел и след него отново се ползва съществуващия път до км 393+100.

- **Дясно платно:** развива се вдясно от съществуващия път и е изцяло по нов терен, като следва ситуационно лявото, а в отделни случаи се отдалечава от него. В нивелетно отношение често е на второ, по-високо ниво от лявото, в изкоп или в тунел.

В участък от км 393+100 до км 399+789 \equiv 397+600 ляво и дясно платно се развиват заедно, като се раздалечават само в случаите на тунелно решение.

Началото на участъка е на около 2,5 км преди гр. Кресна, като се напуска съществуващия път по левия бряг на р. Струма, от км 394+050 до км 394+150 се премоства реката, а от км 394+360 до км 394+565 отново се минава над р. Струма съществуващ път I-1 и ж.п. линията “София – Кулата”.

От км 394+565 до км 394+700 се предвижда нов тунел, след него се пресича р. Влахинска и трасето обхожда от североизток и изток гр. Кресна.

При км 398+200 се минава над ж.п. линията “София – Кулата”, а при км 398+310 – над път I-1.

- Пътен възел при км 389+950 на път IV-10063 за с. Стара Кресна и Ощава

Пътният възел е тип „тромпет“, като осигурява необходимата пропускателна способност и безконфликтно движение.

Организация на изпълнението

Алтернативното проектно решение предлага вместо един дълъг тунел, да се изпълнят много на брой къси тунели, на много по-ниска строителна стойност и позволяваща тяхното едновременно изпълнение в по-къси срокове. Разделянето на пътните платна позволява безаварийно и безконфликтно осигуряване на движението, като движението се пропуска на едното платно, на другото платно се изпълнява строителство и обратно.

Разделянето на пътните платна позволява и етапност на строителството, ако това е необходимо.

Същевременно развитието на двете пътни платна в близост едно до друго, позволява бързото превключване на движението от едното в другото и обратно, което осигурява временната организация при строителството на автомагистралата, а също така временна организация при експлоатация на пътя, като отбиване на движението при ПТП, природни бедствия и други.

Разработеният вариант за $V_{пр.} = 80$ км/час на лявото платно, позволява максимално използване на съществуващия път.

Дясното платно се изпълнява самостоятелно в непосредствена близост до лявото, което позволява минимални земни работи и максимално вписване в терена.

Максималното използване на съществуващия път (при ляво платно) и максималното използване на терена и разработката на дясното платно до лявото като последователност от тунел и виадукт, позволяват максимално вписване в околния терен.

Технология на изпълнение:

- I-ви етап: Изпълнение на дясно платно:

Изпълнява се по изцяло нов терен, като движението се извършва по съществуващия път. Достигането до новия терен се осъществява по съществуващия път по нови изоставени пътни отсечки при неговата реконструкция. Тези неизползваеми пътни отсечки ще представляват строителни площадки пред тунелите и виадуктите.

- II-ри етап: Изпълнение на ляво платно:

Движението се прехвърля на новоизграденото дясно платно – двупосочно и се изпълнява ляво платно, максимално ползващо съществуващия път, който се затваря.

Изграждането на тунелите ще бъде по класически начин с пробивно-взривни работи и стоманобетонова облицовка. При по-късите тунели не са необходими вентилационни и пожарогасителни съоръжения, а само осветителна инсталация.

Съгласно разработен строителен график по окрупнени показатели, срокът за изпълнение на строителството е 48 месеца.

Инвестиционното предложение по *Дълъг тунелен вариант* ще се реализира в землищата на с. Долна Градешница, с. Горна Брезница, гр. Кресна, **община Кресна**, област Благоевград, и в землищата на селата Полето, Крупник, Железница и Градево, **община Симитли**, област Благоевград.

Инвестиционното предложение по *Вариант с габарит Г20* ще се реализира в землищата на селата Полето и Крупник, **община Симитли**, област Благоевград, и в землищата на гр. Кресна и с. Долна Градешница, **община Кресна**, област Благоевград.

В близост до проектните трасета (на разстояние между 20 до 120 м) се намират няколко административни и едно- и дву-фамилни жилищни сгради. Степента на въздействие и съответно необходимите мерки ще бъдат изяснени в хода на проектиране и процедиране по ОВОС. Същото се отнася и до ползването при необходимост на съществуващи пътища като част от транспортни маршрути по време на строителството.

По трасето на Лот 3.2 (*Дълъг тунелен вариант*) като част от Лот 3 на АМ „Струма” са проведени предварителни археологически проучвания – издирване на археологически обекти, за изграждането на АМ „Струма”. Установено е наличие на 4 археологически обекта в сервитута на Лот 3.2 – 1 обект (път в землището на с. Полето) в близост до подход северен портал и 3 обекта (Селище и некропол; Вероятно селище; Вероятно самостоятелна постройка – в землището на гр. Кресна) след южен портал на тунел Кресна.

За *Вариант с габарит Г20* на този етап не са провеждани предварителни археологически проучвания.

По време на строително-ремонтните дейности ще се използват инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл), асфалтобетон, бетонови разтвори от лицензирани бази, кариери, бетонови възли, които ще се посочат от строителя, който ще бъде избран след тръжна процедура.

Инвестиционното предложение е свързано с използване на определени водни количества, както в етапа на строителството (главно при изграждане на насипите за изкуствено уплътняване на строителната почва и през сухи периоди за ограничаване запрашаването при движението на строителната и транспортна техника), така и по време на експлоатацията (питейно-битово водоснабдяване на новопроектираните обслужващи магистралата обекти и противопожарно водоснабдяване на тунелите).

По време на строителство основно ще се генерират характерни за изкопните и строителните дейности отпадъци, а именно: изкопани земни и скални почви при изпълнение на изкопи; изкопан неподходящ за насип материал от изкоп; инертни строителни материали; асфалтови смеси; смесени строителни отпадъци; метални отпадъци; дървесен материал, както и смесени битови отпадъци от дейността на работниците.

Предвид характера на терена, където се предвижда извършване на строителните дейности, се очакват основно големи количества изкопни земни и скални маси. Част от тези маси може да бъдат оползотворени при строителството, но голямата част от тях ще бъде наложително да бъдат депонирани. Към момента са проучени няколко площадки, на които е възможно да бъдат депонирани излишните скални маси.

За третирането на строителните отпадъци ще бъде възложено изготвянето на План за управление на строителните отпадъци като част от инвестиционния проект.

Замърсяване на повърхностни водни тела може да се очаква в района на пресичането им чрез мостове, водостоци и т.н. Като цяло опасност има само по отношение на

замърсяване на водите с неразтворени вещества при строителни дейности по бреговете на водния обект или при изграждане на опори на съоръженията вътре в речното корито.

По време на експлоатацията на инвестиционното предложение отпадъчните води са свързани с отвеждане на атмосферните валежи извън пътните платна. Тези води се насочват чрез улеи, окопи, канавки, дренажи, изпарителни басейни и др. към местната хидрографска система.

Очакват се и дренажни води в районите около тунелите, които ще се отвеждат отделно към най-близкия водоприемник.

Лице за контакти: Ваня Златева, директор дирекция „ПИП“, тел.: 02/42 43 932, e-mail: v.zlateva@ncsip.bg

Писмени становища и мнения се приемат в **НКСИП**, гр. София 1618, бул. „Цар Борис III“ № 215, ет. 9, e-mail: office@ncsip.bg; в **МОСВ**, гр. София 1000, бул. „Мария Луиза“ № 22, както и в **съответната община или кметство на населено място**.