



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
**АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

3.10.2025 г.

**X** 32-00-166/03.10.2025

Per. №

Signed by: ELISAVETA NIKIFOROVA MLADENOVA

**ДО**

**ИНЖ. НИКОЛАЙ ЙОРДАНОВ**  
**ДИРЕКТОР НА РИОСВ-ВРАЦА**  
**ул. "Екзарх Йосиф" №81**  
**гр. Враца**

**Относно:** Уведомление за инвестиционно намерение за обект: „Укрепване на свлачище на републикански път II-15 Мизия-Оряхово при км 74+880 до км 75+000 с идентификационен № VRC 31.54020.01.04“

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЙОРДАНОВ,**

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 инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

***Укрепване на свлачище на републикански път II-15 Мизия-Оряхово при км 74+880 до км 75+000 с идентификационен № VRC 31.54020.01.04***

**1. Възложител:**

**Агенция „Пътна инфраструктура“,**

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

лица за контакти: д-р Нина Стоилова – началник отдел ОВОС и ОС, тел. 02/91 73 268;

инж. Борислава Серафимова, главен експерт в АПИ, тел. 02/91 73 485;

**2. Резюме на инвестиционното предложение:**

Предмет на настоящето инвестиционно предложение е технически проект за: **Укрепване на свлачище на републикански път II-15 Мизия-Оряхово при км 74+880 до км 75+000 с идентификационен № VRC 31.54020.01.04.**

Компрометираният участък се намира в землището на гр. Оряхово в имот с идентификатор 54020.2.146 (вид собств. Държавна публична, вид територия Територия на транспорта, НТП За път от републиканската пътна мрежа), на територията на община Враца на републикански път II-15 от км 74+880 до км 75+000, свързващ населените места Мизия и Оряхово.

Свлачищните процеси са засегнали крайпътния откос от страна на вътрешната пътна лента. Откосът е оформен при строителството на пътя, чиито профил в участъка е изкоп – насип. Височината на откоса достига до 25-30м. В резултат на процесите на активизация свлечените земни маси запълват отводнителните съоръжения и се изсипват върху пътното платно. То е развито в долната средна част на древното свлачище, обхващало значителна част от долинния склон на река Дунав в района на град Оряхово. Свлачището е регистрирано през 1977 година под номер VRC 31.54020.01.04. В основата му е изградена подпорна стена с височина около 3,00м, предпазваща пътя от обрушени свлачищни маси. През 2016г. след период на интензивни валежи свлечените материали преливат обтичат, а свлачищните процеси разширяват обхвата си в западна посока. Локални обрушвания се установяват и в прилежащите високи крайпътни откоси източно и западно от свлачището, като общата им ширина достига до 230м, а дължината му нагоре по склона е около 100-110м. Свлачищния циркус е с ясно оформени граници, добре изразен свлачищен и бордови отстъпи, вълнообразен релеф на свлачищния циркус, наклонени дървета. Високите прилежащи крайпътни откоси западно и източно от свлачището също са засегнати от локални свлачищни обрушвания. Свлачищните процеси са с периодична активност, като при валежни периоди се наблюдава тяхната активизация, като земни маси затрупват пътното платно и отводнителните съоръжения, създавайки сериозни проблеми за експлоатацията и поддръжката им. Тъй като при разчистването на земните маси се отнема част от контрафорсната зона на свлачището и прилежащите откоси, опасността от увеличаване на обхвата активността на свлачищните процеси е реална и тя може да доведе до обрушване върху пътя на по-значими земно-скални маси, включително и до засягане на части от пътното платно. Това изисква да бъдат предприети мерки за укрепване на склона с цел да се осигури безопасната експлоатация на пътя в цялата свлачищната зона.

**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**

#### **3.1.1. Проектно решение**

Основни изисквания към проектното решение

- терен – равнинен
- клас на пътя – II

#### **3.1.2. Надлъжен профил**

Участъка в който ще се извършват СМР (строително-монтажни работи) е с дължина около 350, от км 74+733 до км 75+082.

Габаритът на съществуващия път е както следва: широчината на лентите за движение е по 3,75м, земен банкет с ширина 1,25м в ляво, а в дясно – бетонова ригола с ширина 1м.

#### **3.1.3. Ситуация и нивелета**

Геометричната ос се води в средата на пътната настилка, при максимално запазване на съществуващите елементи на пътя. В ситуационно отношение участъкът е решен с две прави, между които е проектирана хоризонтална крива с радиус  $R=571.0$  м, ракордирана с преходни криви с параметри съответно  $A1=200$  и  $A2=196$ . Участъкът е привързан ситуационно към предходния и следващия участък от второкласния път. В началото на участъка привързването е извършено в ситуационна права, а в края, в края на преходна крива, което практически е прав

участък. Привързването е извършено в участъци с дължина минимум 50.0 м съгласно изискванията на заданието за проектиране.

Нивелетата в предвидения за ремонт участък е решена с една изпъкнала вертикална крива с  $R=42179\text{м}$ . Съгласно изискванията на заданието за проектиране, нивелетната линия е проектирана при максимално придържане към съществуващото положение на пътя и при спазване на изискванията на Наредба РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища Обн. в ДВ бр. 79/25.09.2018 г. Предвидено е привързване към съществуващото положение и зануляване на нивелетната линия в началото и края на предвидения за ремонт участък, съответно при км 74+733 и при км 75+082. Привързването на нивелетната линия в началото и края на ремонтирания участък е извършено в нивелетна права. При привързването освен нивелетните разлики в оста на пътя са съблюдавани и нивелетните разлики в двата проектни ръба.

#### **3.1.4. Напречен профил:**

Запазва се съществуващия габарит на Път II–15, а именно:

- ленти за движение - 2 x 3,75 м
- направляващи ивици - 2 x 0,25 м
- земен банкет в ляво – 1бр. x 1,25м
- бетонова ригола в дясно – 1 x 1м

Разглеждания участък от пътя се намира в смесен профил, като в дясно по растящия километраж профила е в изкоп със стръмен откос, а в ляво – в насип.

В ситуационно отношение компрометирания участък се намира в две прави, между които има хоризонтална крива с радиус около  $R=580\text{м}$ . Районът е равнинен. Напречни профил е смесен, като от дясната страна пътят е в изкоп със стръмен откос. В дясно се наблюдават изградени декоративни бетонови стени с височина до 1м, които не са били ефективни.

#### **3.1.5. Настилка**

По асфалтобетоновата настилка се наблюдават единични и мрежовидни пукнатини. При направените огледи на място беше установено, че настилката има необходимата носимоспособност. В обхвата на участъка не се наблюдават пропадания на настилката и банкета. Износващия пласт е износен и с изтекъл експлоатационен период. Предвид факта, че повредите засягат покритието на асфалтобетоновата настилка, по която няма пропадания, локални деформации и разрушения, състоянието ѝ може да се характеризира, като сравнително задоволително.

#### **3.1.6. Принадлежности на пътя:**

В предвидения за ремонт участък се предвижда поставяне на ОСП N2W4 за пътна част в банкета в зоната на наличните малки съоръжения.

За начало на ОСП се предвижда се изгради дълго зануляване (12м.), а за край късо зануляване (4м), по посока на движението в дясно. Степента на задържане на предвидените ОСП е съобразена с допустимата скорост, с вида и обема на автомобилното движение по второкласния път, както и степента на опасност на обезопасените препятствия.

Поставянето на ограничителните системи за пътища е извършено съгласно изискванията на „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по РПМ“ 2010 г. на Агенция „Пътна инфраструктура“ и БДС EN 1317.

#### **3.1.7. Проектно решение за укрепване**

Предвид установеното сравнително задоволително състояние на пътната настилка, което се характеризира с повреди в пластове на покритието и основни пластове, които явно имат необходимата носимоспособност, за възстановяване на експлоатационните ѝ качества в

участъка от км 74+733 до км 75+082 се предвижда да бъде извършена подмяна на асфалтовите пластове на покритието (пренастилане). Ремонтът ще се извърши чрез полагане на два асфалтови пласта- изравнителен и износващ. Съгласно изискванията на заданието за проектиране ремонтния участък се предвижда с по-голяма дължина от засегнатия участък, като преди и след засегнатия участък (участъкът с регистрирано свличане на пътния откос) е осигурена изискуемата дължина от минимум 50 м за привързване на настилката в ситуационно и нивелетно отношение към съществуващото положение на пътя.

➤ **Ремонтни работи по пътната настилка:**

С цел възстановяване на експлоатационното състояние на пътната настилка в участъка от км 74+733 до км 75+082 се предвижда рехабилитация (пренастилане) с два асфалтови пласта в следната технологична последователност:

- Извършване на нивелетно фрезозване съгласно проектните данни от табл 5;
- Извършване на предварителни ремонти;
- Полагане на изравнителен пласт с променлива дебелина от неплътен асфалтобетон (биндер) 0/16 с ПМБ 25/55-55 за долен пласт на покритието –  $E2 = 1000 \text{ МПа}$  –  $h_{\min} = 4\text{см}$ ;
- Полагане на износващ пласт на покритието от плътен асфалтобетон тип „А“ АС 12.5 с ПМБ 45/80-65 за износващ пласт на покритието –  $E1 = 1200 \text{ МПа}$  с дебелина 4см;

➤ **Гранични зони между различните видове ремонти:**

За осигуряване на дълготрайност на ремонтните работи при привързване на предвидените видове ремонти към съществуващата асфалтобетонова настилка е предвидено в началото и края на ремонтния участък в зоните между предвидения за ремонт участък и съществуващата пътна настилка се предвижда настъпаване на асфалтовите пластове със стъпка 50 см и полагане на армираща геомрежа от стъклоvlakна с якост на опън 100/100 kN/m. Геомрежата се полага под пластта от неплътен асфалтобетон за долен пласт на покритието.

➤ **Ремонт на банкети:**

С проектната документация се предвижда изброяване на стабилизиращи банкети.

➤ **Отводняване:**

С проектът се предвижда възстановяване и уширяване до ширина 1.0м на бетоновата ригола в разглеждания участък, както и почистване и възстановяване на отводнителните функции на тръбните водостоци Ф 100 при км 74+908 и при км 75+035. Риголата е предвидена с наклон 10%.

С цел понижаване на нивото на подпочвените води в свлачищното тяло и намаляване на свлачищния натиск в обвата на свличането се предвижда изграждане на система от хоризонтални сондажни дренажи.

Водата от ХСД се зауства в терена в дясно чрез предвидената за възстановяване ригола и съществуващите тръбни водостоци в обхвата на пътния участък.

За обезпечаване преминаването на повърхностните води от пътната настилка, ската и ХСД в участъците от км 74+908 до км 74+976.84 и от км 74+976.84 до км 75+035 надлъжният наклон на риголата е увеличен, като за целта напречният наклон е проектиран променлив.

➤ **Укрепителна система от високоякостни мрежи:**

Проектната разработка предвижда освен укрепване на ската чрез изграждане на укрепителна стена, да се осигури и повърхностна защита срещу изнасяне на дребни частици чрез изграждане на система от високоякостни мрежи със синтетична рогозка.

Укрепването включва изпълнение на скални инжекционни анкери и покриване на откосите с синтетична рогозка, с вградена високоякостна мрежа и стоманени носещи въжета ф 8мм, съгласно спецификацията по т. 2 и стоманени диагонални въжета ф 12мм. Анкериранията

система ще осигури необходимото заздравяване на масива в дълбочина, поради което е избрана минимална дълбочина на анкериране по откоса съответно от 5.0m. Дължината на анкериране е приета въз основа на геоложкия доклад. Предвидената анкерираща система по билото на откоса включва изпълняване на анкери през 1,5 m. в комбинация със стоманено въже ф 14мм основен елемент за връзка с укрепващата система по откоса.

**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:**

В участъка няма пресичания с надземни и подземни комуникации.

**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 дейности.

**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:**

След утвърждаване на техническия проект за инвестиционното предложение и приключване на всички съгласувателни процедури, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж. Компетентен орган за издаване на разрешението е Министерство на регионалното развитие и благоустройството.

Предвид на това, че строително-монтажните работи ще се извършват в сервитута на съществуващия път, без да се засягат нови поземлени имоти, няма нужда от изработване и съгласуване на подробен устройствен план - парцеларен план за обекта.

**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:**

Обектът се намира в Северна България, на територията на община Оряхово и област Враца.

**5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:**

Инвестиционното предложение не попада в границите на защитени територии и защитени зони от мрежата Натура 2000.

Инвестиционното предложение ще се извърши изцяло в сервитута на съществуващия път.

**5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:**

Участъка не попада в регулацията на населени места и обекти, подлежащи на здравна защита. Проекта има за цел опазване на здравето и безопасността на пътуващите.

**5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:**

Дейностите няма да засегнат обекти на културното наследство.

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

Предмет на инвестиционното предложение е: „Укрепване на свлачище на републикански път II-15 Мизия-Оряхово при км 74+880 до км 75+000 с идентификационен № VRC 31.54020.01.04“, като с реализацията му няма да настъпят промени в съществуващата пътна инфраструктура. За извършване на транспортните дейности, свързани със строително-монтажните работи, ще бъде използвана съществуващата републиканска пътна мрежа и няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.

#### **5.6. Очаквано трансгранично въздействие:**

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

**6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено 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 материали - асфалтобетон, бетонови разтвори и елементи др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват пясък, трошен камък и др. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици.

#### **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. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици.

##### **7.2. Емисии в периода на експлоатация:**

По време на експлоатацията на обекта, атмосферния въздух ще се замърсява основно от изгорелите газове от двигателите на преминаващите превозни средства, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – азотни оксиди; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици, 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 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 по време на строителството ще се осъществява от изпълнителя на обекта. Дейностите по събиране и извозване на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с отпадъци по Закона за управление на отпадъците.

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

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

С проектът се предвижда възстановяване и уширяване до ширина 1.0м на бетоновата ригола в разглеждания участък, както и почистване и възстановяване на отводнителните функции на тръбния водосток Ф 100 при км 75+885. Риголата е предвидена с наклон 10%.

С цел понижаване на нивото на подпочвените води в свлачищното тяло и намаляване на свлачищния натиск в обвата на свличането се предвижда изграждане на система от хоризонтални сондажни дренажи Изготвен е план за отводняване на компрометирания участък, на който са посочени проектните коти и наклони на настилка и посоката на оттичане на повърхностните води. За обезпечаване преминаването на повърхностните води от пътната настилка, ската и ХСД в участъците от км 74+908 до км 74+976.84 и от км 74+976.84 до км 75+035 надлъжният наклон на риголата е увеличен, като за целта напречният наклон е проектиран променлив.

**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.

Разглежданият пътен участък не представлява съоръжения 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:** Ситуация и трасировъчен план на укрепването с координати в \*dwg и \*pdf формат;

**С уважение,**

3.10.2025 г.

**X**

---

ИНЖ. СТОЯН НИКОЛОВ

ЧЛЕН НА УС НА АПИ

Подписано от: STOYAN DRAGOMIROV NIKOLOV