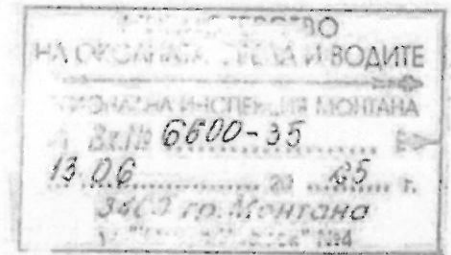




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
ИНЖ. ЛЮБОМИР ИВАНОВ
ДИРЕКТОР
НА РИОСВ-МОНТАНА
УЛ. „ЮЛИУС ИРАСЕК“ № 4, ПК 55
3400, ГР. МОНТАНА

мрс. № 32-00-11 / 12.06.2025



Относно: Уведомление за инвестиционното намерение за обект:

„Основен ремонт на път III-133 „Граница ОПУ-Враца– Септемврийци –Вълчедръм- Мокреш -
(о.п. Монтана-Лом)“ в участъка от км 36+368 до км 70+349

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИРЕКТОР,

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“:

„Основен ремонт на път III-133 „Граница ОПУ-Враца– Септемврийци –Вълчедръм- Мокреш -(о.п. Монтана-Лом)“ в участъка от км 36+368 до км 70+349 с дължина 33,984км (33,958км – след оптимизация), на територията на община Вълчедръм, област Монтана“

1. Възложител:

ОПУ-Монтана, Агенция „Пътна инфраструктура“
гр. Монтана 3400, бул. „Христо Ботев“ № 6,

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Инвестиционното намерение предвижда изпълнение на „Основен ремонт на път III-133 „Граница ОПУ-Враца– Септемврийци –Вълчедръм- Мокреш -(о.п. Монтана-Лом)“ в участъка от км 36+368 до км 70+349.

Целта на проекта е възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката, осъществяване на оптимално отводняване, както и укрепване на пътното тяло и пътните откоси. Разработване на временна и постоянна организация на движението, съобразена с ремонтните работи и характера на движението.

Всичко това цели осигуряване условия за безопасност на движението, комфорт на пътуващите и удължаване експлоатационния живот на пътя.

„Основен ремонт на път III-133 „Граница ОПУ-Враца– Септемврийци –Вълчедръм-Мокреш -(о.п. Монтана-Лом)“ в участъка от км 36+368 до км 70+349 с дължина 33,958км(след оптимизация), на територията на община Вълчедръм, област Монтана е част Републиканската пътна мрежа – трети клас.

Инвестиционното намерение се предвижда да бъде реализирано в съществуващия обхват на пътя и придържане към съществуващото положение в план и профил.

На най-ранен етап от реализацията на проектната идея, е изготвено настоящото уведомление, с което АПИ да информира компетентния орган по околна среда и водите - РИОСВ Монтана за параметрите на настоящото инвестиционно намерение

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, електронпроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси

Началото на пътната отсечка е на км 36+368 – граница с ОПУ- Враца, а краят му при км 70+349 – при пътно кръстовище с републикански път II-81 (о.п.Монтана-Лом).

Дължината на участъка е 33,958 км, след оптимизация на трасето.

Участъците от трасето, които попадат в граници на населени места, както следва:

- с. Септемврийци – от км 33+512.00 до км 41+166;
- гр. Вълчедръм – от км 48+799 до км 52+637
- с.Мокреш – от км 56+785 до км 59+398

3.1.1. Ситуация

Пътят е със следните технически характеристики:

- клас на пътя – III
- проектна скорост:
 - в населените места – 50 км/ч;
 - извън населените места – 70 км/ч;

3.1.2. Надлъжен профил и напречни наклони

Проектното решение в по голямата си част следва съществуващото нивелетно развитие на пътя, по начин по който осигурява постигане на правилна геометрична форма на пътната повърхност и добро отводняване на пътното платно с възможно най-малко количество асфалтови смеси.

Нивелетата е проектирана чрез прави и вертикални криви и е разработена за проекти скорости от 50км /ч до 70км /ч.

В правите участъци проектният напречен наклон е 2.5%. При хоризонталните криви той съответства на приетите проектни скорости за съответните участъци. Допуснати са следните минимални и максимални елементи :

- минимален надлъжен наклон – $i=0.002\%$ в населено място гр.Вълчедръм;
- минимален надлъжен наклон – $i=0.037\%$ о открит път;

3.1.3. Габарит

Габаритите са съобразени със съществуващото положение на пътя и се променят с ширини, кратни на 0,25м, като участъците с постоянен габарит са с гарантирана минимална дължина равна на два пъти проектната скорост.

Габаритът на разглеждания участък от път III-133 в населените места е както следва:

За с. Септемврийци

- платно за движение: от 2 x 3.00 м до 2 x 4.25 м – съгласно съществуващата регулация
- тротоари - 2 x 1,50 м;

За гр. Вълчедръм

- платно за движение: от 2 x 3.00 м до 2 x 4.25 м – съгласно съществуващата регулация (от км 51+060 до км 51+300- платно за движение -8,00м с прилежащи площи за паркиране с ширина от 5,50м до 6,50м)
- тротоари - 2 x 2,00 м;

За с. Мокреш

- платно за движение: от 2 x 3.00 м до 2 x 4.00 м – съгласно съществуващата регулация
- тротоари - 2 x 2,00-2,50 м;

3.1.4. Настилки

Типът на износващия пласт е плътен асфалтобетон тип „А“ с дебелина 4 см, с полимермодифициран битум категория ПмБ 45/80-65, като едрия скален материал, с изключение на участък от км 46+460 до км 48+115, за който е предвиден плътен асфалтобетон тип Б1 с набита фракция.

Долният пласт на покритието да се изпълни с непътен асфалтобетон – бем.

Приета е следната пътна конструкция:

- плътен асфалтобетон - 4 см;
- асфалтобетон за долен пласт на покритието - 6 см;
- битумизиран трошен камък – 10 см;
- нефракциониран скален материал с подбрана зърнометрия - 45 см;
- зона А - 50 см.

В участъците за рехабилитация ще се изпълняват необходимите усиливащи пластове. Те се състоят от износващ пласт – 4 см, и изравнителен пласт с променлива дебелина (минималната е 4 см). При по-малка работна разлика от 8 см и гарантирана носимоспособност на настилката се предвижда технологично фрезование.

Локалните ремонти се изпълняват чрез реконструкция на пътната настилка, изразяваща се в полагане на пълна пътна конструкция съгласно оразмеряването или ремонт на покритието, съгласно следните технологии за ремонт:

Тип 1: Изпълняване на реконструкция съгласно получените данни от извършеното обследване, нивелетно решение, направен оглед и сондажи. Прави се изкоп с дълбочината на оразмерената настилка от 115 см и се полагат всички пластове, съгласно конструкцията на настилката.

Тип 2: Изпълняване на дълбоко фрезование съгласно данни от извършеното обследване, направен оглед и сондажи. Предвижда се фрезование на асфалтовите пластове на пълна дълбочина или частично фрезование (в зависимост от характера на повредите, както е показано на схемите за ремонт на повредите), с последващо изкърпване до ниво съществуващ асфалт и полагане на изравнителни пластове съгласно нивелетното решение.

Тип 3: Изпълнява се пълна пътна конструкция съгласно оразмеряването при недостиг на габарит по- голям от 25 см, на ширина от 1,00м. В тези участъци се предвижда възстановяване на съществуващата пътна настилка.

Тип 4: Пълна реконструкция на цяло или половин платно по нивелетни причини – ремонта е предвиден за участъци, където не може да се осигурят необходимите пластове за носимоспособност (при малки положителни или отрицателни нивелетни разлики). Прави се изкоп с дълбочината на оразмерената настилка от 115 см и се полагат всички пластове, съгласно конструкцията на настилката. При ремонт на половин платно се прави връзка между стара и нова конструкция на ширина 2 м, като се фрезват съществуващите асфалтови пластове с дебелина 6 см, поставя се геомрежа с опънна якост min 100/100 kN/m на ширина 2 м и след това се полага асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) с дебелина 6 см.

Тип 5 – Пълна реконструкция на половин или цяло платно при нивелетни разлики над 24 см – ремонта се изпълнява като се фрезват съществуващите асфалтови пластове, допълва се с трошен камък минимум 15 см в уплътнено състояние и след това се полагат 20 см асфалтовите пластове, съгласно оразмерената настилка.

3.1.5 Малки съоръжения

За всички малки съоръжения се предвижда почистване на втоци и оттоци, радиета, ремонт или нови крила, надзиждане на челни стенички в зависимост от нивелетното решение.

Предидена е подмяна на съществуващ водосток на км 43+691 с хов тръбен $\phi 100$ и на км 67+078 – с $2\phi 100$.

Съществуващите бетонови бордюри и каскадните улеи се подменят с нови и са допълнени, там където липсват. За съществуващите необлицовани окопи е предвидено почистване и профилиране.

За населените места ще се подменят всички бетонови бордюри 18/35 с нови. Банкетите се почистват от растителност, изземва се хумусния пласт с дебелина 15 см от нивото на съществуващата настилка и се полагат несортирани каменни материали в два пласта.

За целия участък се предвижда демонтаж на съществуваща ограничителна система за пътища и направа на нова. При големите съоръжения ще бъде комбинирана с парапет.

3.1.6 Укрепване на откоси

В участъка има изградена подпорна стена – ляво на км 36+623 до км 36+676..

Не са регистрирани срутища и свлачища.

3.1.7 Големи съоръжения

В участъка има две големи съоръжения:

3.1.7.1. Мост на р.Цибрица на км 48+556

Съоръжението е петотворно, с отвор $L_{св} = 104,50\text{m}$ и светли отвори $L = 15,40 + 3 \times 19,91 + 15,40\text{m}$

Съществуващ габаритът на съоръжението:

- пътнo платно – 4,20 m
- тротоари: $2 \times 0,75\text{ m}$, с монтирани стоманени парапети.

Проектно предложение:

-Проектен габарит –

Габаритът на съоръжението :

ширина на настилката -4,20м- запазва се

тротоари: $2 \times 0,90$)

-Ремонтни работи:

- разваляне на съществуващата настилка до горен ръб пътна плоча;
- разваляне на същ. хидроизолация;
- демонтаж на съществуваща СПО, комбинирана с парапет;
- разваляне на съществуващи тротоари;
- изпълнение на надливка от бетон клас C30/37, армирана и анкерирана за съществуващата стоманобетонна плоча, като върху нея директно се полага новата хидроизолация и новите асфалтобетонни пластове;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове, полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове от пълтен асфалтобетон с обща дебелина 10 см;
- монтаж на нова ограничителна система H2W4, комбинирана с парапет,

- обработка на всички открити бетонни повърхности, съгласно принципите на БДС EN 1504-2 – принципи № 1, 2 и 8, а за тротоарни блокове – включително и за устойчивост на размразяващи соли;
- нови fugи „открит тип“ при устоите;
- почистване на корозирала армировка. Възстановяване на фугировката на каменната зидария чрез почистване и нанасяне на зименто-пясъчен разтвор.
- почистване и нанасяне на защитно покритие и консервиране на стоманените ролкови лагери
- ремонт на каменна зидария при устон и стълбове;
- Изграждане на бетонен кожух за защита на оголените фундаменти на трети и четвърти стълб;
- почистване на подмостовото пространство от отпадъци и растителност

Мост над река Цибрица на km 57+143

Мостът премества река Душилка на km 57+120 в открит път.

Съоръжението е едноотворно, с дължина 20,0 m, заедно с крилата. Светъл отвор Лев~15,00 m. Връхната конструкция е стоманобетонна, сглобяемо – монолитна. Състои се от 7бр. надлъжни греди с правоъгълно напречно сечение, с дължина 16 m, височина 0,80m и широчина 0,32m. Пътната плоча е монолитно изпълнена върху сглобяеми кофражни панели с дебелина ~5 cm. Долното строене е монолитно изпълнение. Устоите и крилата представляват стоманобетонни стени. Фундирането е плоско.

Габаритът на съоръжението включва:

- пътно платно 7,40 m;
- тротоари – 2x1,50 m;

Върху тротоарите са монтирани СПО и стоманен парапет.

Проектно предложение : Проектният габарит на моста се преоформя съгласно проектния габарит на прилежащия пътен участък. • настилка 7,00 m;

- тротоари – 2x1,80 m, с възможност за монтиране на парапет и ограничителна система за мостове;

- разваляне на съществуващата настилка до горен ръб връхна конструкция;
- демонтаж на съществуващи стоманени парапети и предпазни огради;
- разваляне на съществуващи бетонни тротоари;
- изпълнение на надливка от бетон клас C30/37, армирана и анкерирана за връхната конструкция. Наклоните ѝ са съгласно нивележното решение, като върху нея директно се полага новата хидроизолация и новите асфалтобетонни пластове;
- безфугово преминаване при устон;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон C35/45 Cw0.8 Cfr150, клас по въздействие на околна среда XF4, XC4, XD3, съгласно БДС EN 206: 2013+A1:2016 / NA, с вградени тръби за комуникации;
- монтаж на нова ограничителна система H2W4, отговаряща на БДС EN1317-2: 2010 и нов стоманен парапет с височина H=110 cm;
- полагане на нова хидроизолация;
- полагане на нови асфалтобетонни пластове от пътен асфалтобетон с обща дебелина 10 cm;
- почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:
 - отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или пясъкоструене;
 - инжектиране на пукнатини, съгласно БДС EN 1504-5;
 - почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие, съгласно БДС EN 1504-7;
 - нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;
 - възстановяване на бетонното сечение с продукти, съгласно БДС EN 1504-3 (R3 или R4) или торкретбетон, съгласно БДС EN 14487;

- обработка на всички открити бетонни повърхности, съгласно принципите на БДС EN 1504-2 – принципи № 1, 2 и 8, а за тротоарни блокове – включително и за устойчивост на размразяващи соли;
 - нови отводнителни улеи при подходи;
 - почистване на боклуци, храсти и др. растителност в обсега на моста;
- Изпълнението на ремонтните работи при моста на река Душилска се осъществява при работа на половин платно, съгласно пътен проект за временна организация на движението.

3.1.7 Кръстовища

- км 39+296 – дясно - триклонно кръстовище от I тип с път MON 3075 „Септемврийци - Бъзовец“. Съществуващото геометрично решение не налага съществена промяна. Няма обособени ленти за ляв и десен завой. Кръстовището не създава опасност за движението.

- км 39+739 – ляво - триклонно кръстовище от I тип с път III-1011 „Владимирово – Мадан - Септемврийци“. Съществуващото геометрично решение не налага съществена промяна. Няма обособени ленти за ляв и десен завой. Кръстовището не създава опасност за движението.

- км 49+940 – дясно - триклонно кръстовище от I тип с РП III-818 „Септемврийци – Вълчедръм-Монтана“. Съществуващото геометрично решение на кръстовището има нужда от промяна за по-добро канализиране на транспортните потоци в обхвата му. Не са обособени ленти за ляв и десен завой.

- км 51+321 – дясно - триклонно кръстовище от I тип с РП III-818 „Долни Цибър – Вълчедръм - Мокреш“. Съществуващото геометрично решение не налага съществена промяна. Няма обособени ленти за ляв и десен завой. Кръстовището не създава опасност за движението.

- км 58+609 дясно – триклонно кръстовище от I-ви тип с общински път MOV-1070 за с. Ботево. Съществуващото геометрично решение не налага съществена промяна – възможно е обособяването на капковиден остров с понижени бордюри на второстепенното направление. Кръстовището не създава опасност за движението.

- км 58+950 дясно – второ триклонно кръстовище от I-ви тип с общински път MOV-1070 за с. Ботево. Съществуващото кръстовище е много косо. За подобряване на косотата е необходимо друго решение, което излиза извън обхвата на съществуващия път и налага отчуждения на прилежащи парцели от северната страна на пътя. При запазване на съществуващата косота на кръстовището за подобряване на безопасността на движението са необходими допълнителни мероприятия относно разпознаваемостта му (поставяне на направляващи стрелки) за идващите МПС от Лом по главното направление.

- км 70+326 (край на пътя) – триклонно кръстовище от II-ри тип с републикански път II-81 о. п. Монтана – Лом. Съществуващото геометрично решение не налага никакви промени. По главното направление (републиканския път) са развити ленти за ляво завиване по посока Лом – Граница ОПУ Враца, ленти за дясно завиване по посока Монтана – Граница ОПУ Враца, както и съответните капковидни острови, изпълнени с боя.

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. Мрежи и съоръжения на други ведомства

Проверки на съществуващи габарити на електропроводи 20 kV, в които са проучени всички съществуващи електропроводи. От тях е видно, че не се налагат реконструкции.

Съгласно изходните данни има инженерни мрежи успоредно на пътното трасе (в близост до обхвата на път III-133), както следва:

1. „Вик“ ООД гр. Монтана
2. „Виваком България“ ЕАД / „БТК“ ЕАД

3.2. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности. При експлоатация на кабелни мрежи отпадъчни продукти няма.

3.3. 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:

Инвестиционното предложение съответства на предвижданията на действащите за територията планове.

Всички имоти, попадащи в обхвата на проекта, са публична държавна собственост, с предназначение за транспортна инфраструктура.

За обекта са проведени всички съгласувателни процедури с експлоатационни дружества и засегнати ведомства.

За осъществяването на проекта предстои получаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване на техническия проект за обекта 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 попада в землищата на с. Септемврийци, (ЕКАТТЕ:16184), на гр. Лом, община Лом (ЕКАТТЕ 44238), на гр. Вълчедръм (ЕКАТТЕ:12543) и с. Мокреш (ЕКАТТЕ:48859)

За обекта е изготвен проект за отстраняване на ЯФГ, за който е започнато производство по изменение на кадастралната карта по чл.51 от ЗКИР(ДВ бр.75 от 2024 г)

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по Закона за защитените територии, но преминава през защитена зона от мрежата на Натура 2000 - BG0000199 Цибър-защитена зона по директивата за местообитанията и през 33 BG0002009 Златията, защитена зона по директивата за птиците

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума, праховите емисии и др. Временен дискомфорт се очаква по време на строителството.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Обектът е съществуващ и не се предвиждат дейности извън обхвата на транспортната територия. За инвестиционното предложение са проведени съгласователни процедури с Министерство на културата и НИИКН

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

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

Инвестиционното предложение се изразява в извършване на основен ремонт (реhabилитация) на път III-133 „Граница ОПУ-Враца– Септемврийци –Вълчедръм- Мокреш - (о.п. Монтана-Лом)“ в участъка от км 36+368 до км 70+349.

Предвид естеството на строежа, при извършването на всички ремонтно-възстановителни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава. Направен е проект за временна организация и безопасност на движението, който да осигури преминаването на автомобили по време на строителството.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

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

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

За реализацията на обекта ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани са стандартни за пътно 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: NOx – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици. Същите ще се емитират за кратък период от време, като ще бъдат предприети допълнителни мерки, които ще минимизират вредните вещества във въздуха – използване на изправна строителна механизация, оросяване в сухи период, миене на гуми преди навлизане на строителната механизация в съществуваща пътна инфраструктура и др.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътният участък се очаква генериране на емисии от изгорели газове в атмосферния въздух от преминаващите превозни средства, но те ще са значително по-малко от емисиите, които се генерират към момента, при използването на съществуващата в района пътна мрежа.

Положителен ефект се очаква в границите на гр. Лом и гр. Вълчедръм чрез подобряване качеството на атмосферния въздух и ограничаване на шумовото натоварване, вследствие възстановяване на транспортно-експлоатационните качества и равността на пътната настилка.

7.3. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

Очакваните емисии на вредни вещества, емитирани по време на строителство и експлоатация на съоръжението не са включени в списъка на приоритетните вещества в областта на политиката за водите, съгласно Приложение 1 от Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

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 03 02 – асфалтови смеси, съдържащи други вещества, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 04 05 – желязо и стомана; 17 05 04 – изкопни земни маси, различни от упоменатите в 17 05 05; 17 06 04 – изолационни материали, различни от упоменатите в 17 06 01 и 17 06 03; 17 01 07 – смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки, фаянсови и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 17 09 04 – смесени отпадъци от строителството и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 07 09 02 и 17 09 03; 17 06 05 – строителни материали, съдържащи азбест.

Организацията по събирането и транспортирането на отпадъците ще се осъществява от лица, притежаващи документи по ЗУО.

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/водопълътна изгребна 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.

Отводняването на настилката се осъществява чрез напречния и надлъжния наклон на пътя. Отводняването на пътното тяло се извършва чрез съществуващи земни отводнителни окопи, водостоци и италиански отводнителни улеи.

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

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

Предвид изложеното, 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.

Благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Ситуация на електронен носител в *.dwg и *.pdf формат.

С УВАЖЕНИЕ,