МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

10.1.2025 г.

X 32-00-3/10.01.2025
рег. №

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

Относно: *Уведомление за инвестиционно намерение за обект: „Основен ремонт на път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“ от км 49+691 до км 78+884.24 (=км 78+820 по задание), с дължина 29,193 км, на територията на общините Лом и Вълчедръм, област Монтана“*

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 II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“ от км 49+691 до км 78+884.24 (=км 78+820 по задание), с дължина 29,193 км, на територията на общините Лом и Вълчедръм, област Монтана“

1. **Възложител:**
Агенция „Пътна инфраструктура“
гр. София 1606, бул. „Македония” № 3
телефони за контакти:
лица за контакти:

2. **Резюме на инвестиционното предложение:**

Инвестиционното намерение предвижда изпълнение на основен ремонт (рехабилитация) на път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца“ от км 49+691

до км 78+884.24 (=км 78+820 по задание), с дължина 29,193 км, на територията на общините Лом и Вълчедръм, област Монтана."

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.

Път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца" от км 49+691 до км 78+884.24 (=км 78+820 по задание), с дължина 29,193 км, на територията на общините Лом и Вълчедръм, област Монтана е част Републиканската пътна мрежа - втори клас. Чрез път II-11 е вторият по дължина второкласен път в България и почти по цялото си трасе следи десният бряг на река Дунав.

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

За осъществяването на инвестиционното намерение АПИ е кандидатствала за финансиране по Програма „Развитие на регионите" 2021-2027 г. и е одобрена да подаде проектно предложение пред Управляващия орган на Програмата в срок до 11.02.2024 г. Като неразделна част от проектното предложение, АПИ следва да представи становище от компетентния орган по околна среда и водите относно приложимите за инвестиционното намерение процедури по екологичното законодателство.

В тази връзка, 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, електропроводи 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 49+691 гр. Лом, а краят му при км 78+884.24 (=км 78+820 по задание)– граница ОПУ Враца.

Дължината на участъка е 29,193 км.

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

- с. Ковачица – от км 55+681.00 до км 58+229.00;

Участъците от пътя, които попадат извън населени места, са следните:

От км 49+69.00 до км 55+681.00;

От км 58+229.00 до км 78+884.24;

3.1.1. Ситуация

Пътят е със следните технически характеристики:

- клас на пътя – II
- проектна скорост:
  - в населените места – 50 км/ч;
  - извън населените места – 90 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.

В правите участъци проектният напречен наклон е 2.5%. При хоризонталните криви той съответства на приетите проектни скорости за съответните участъци. В отделни хоризонтални криви е допуснато намаляване на напречния наклон с 1%, с цел оптимално съчетание между количество асфалтови смеси и необходима дебелина на усилване. Навсякъде е осигурен минимум 2.5% резултативен наклон. Банкетите се изграждат с напречен наклон 6%.

3.1.3. Габарит

Габаритът на път II-11 извън населените места е от 2х 3,00 до 2 х 3,50 м и банкети 2 х 1.25

Габаритът на разглеждания участък от път II-11 **в населените места е както следва:**

За с. Ковачица

- платно за движение: от 2 х 3.00 м до 2 х 4.50 м – съгласно съществуващата регулация
- тротоари - 1 х 2.00 – 3.00 м, 2 х 2.00 – 3.00 м;
- банкети – 1 м дясно;

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 е с категория за устойчивост на полируемост не по-ниска от PSV50, съгласно изискванията на заданието за проектиране. Долният пласт на покритието да се изпълни с полимермодифициран битум категория ПмБ 25/55-55.

За участъка от км 49+691 до км 78+820 - „средно движение“ с необходим модул на еластичност Ен=225. Приета е следната пътна конструкция:

- плътен асфалтобетон - 4 см;
- асфалтобетон за долен пласт на покритието - 4 см;
- основен пласт от асфалтова смес - 8 см;
- основен пласт от нефракциониран скален материал - 47 см;
- зона А - 50 см.

В участъците за рехабилитация ще се изпълняват необходимите усилващи 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 фрезоване.

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. В тези участъци е предвидена зона „А“ на настилката с дебелина 50 см, от материали група А-2-4 (съгласно ТС 2014) и достигнат модул на еластичност на повърхността на пласта 30 МРа. Изпълнение на пълна пътна конструкция съгласно оразмеряването.

Този тип ремонт се предвижда при участъци с недостатъчна носимопоспособност на съществуващата пътна конструкция.

Тип 2: Изпълняване на фрезоване съгласно данни от извършеното обследване, направен оглед и сондажи. Предвижда се фрезоване на асфалтовите пластове на пълна дълбочина или частично фрезоване (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.

Този тип ремонт се предвижда при участъци с необходимост от подобряване на равност.

Тип 3: 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 113 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 фрезоват 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 4 – Пълна реконструкция на половин или цяло платно при нивелетни разлики над 24 см – ремонта се изпълнява като се фрезоват 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

Не се предвижда подмяна на водостоци по-малки от Ф800, защото това би довело до допълнителни отчуждения при корекция на втоците и оттоците им. За всички малки съоръжения се предвиждат ремонтни работи, които осигуряват нормалното пропускане на водата през водостоците. Ще се почистят втоци, оттоци, радиета, ще се извърши ремонт или нови крила, надзиждане на челни стенички в зависимост от нивелетното решение.

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, а за облицованиете – почистване. В участъците на реконструкция окопите ще бъдат облицовани и с дренажи, като към тях са предвидени и нови ревизионни шахти за ревизия.

За населените места ще се подменят всички бетонови бордюри 18/35 с нови. Предвидени са и количества за възстановяване на тротоари на 60 см ширина.

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

Ще бъде изграден нов тръбен водосток на км 70+409 с отвор Ф100 см. Предвидени са стоманобетонови тръби за пътно строителство с отвор Ф100 см в замръзващи почви.

3.1.6 Укрепване на откоси

На Републиканския път II-11 няма изградени подпорни и укрепителни стени.

Регистрирани са няколко свлачища по трасето, които са древни и запазват периодично - активното си състояние и към този момент:

- свлачище при с. Горни Цибър от км 70+222 до км 72+083 с идентификационни номера № MON11.16639.94, № MON11.16639.94.02 и № MON11.16639.94.03;

За тези свлачищните райони са предвидени отводнителни мероприятия (облицоване на съществуващи необлицовани окопи и изграждане на дренаж. поставяне на нови бетонови бордюри 8/16 и каскадни улеи при необходимост) свързани с повърхностно отводняване на насипите и недопускане преминаване на води през пътното тяло и земната основа под него.

3.1.7 Големи съоръжения

В участъка има две големи съоръжения:

3.1.7.1. Мост на дере на km 68+377 (km 68+298 по задание)

Съоръжението е едноотворно, с отвор Lсв= 7,60m и представлява монолитен бетонен свод с облицовка от каменна зидария.

Съществуващ габаритът на съоръжението:

- пътно платно - 6.0 m
- тротоари: 2x0,85 m, с предпазна ограда, комбинирана с парапет

Проектно предложение:

-Проектен габарит -Габаритът на съоръжението се запазва(настилка 6.0 м, тротоари: 2х 0.85)

-Ремонтни работи:

- разваляне на съществуващата настилка до горен ръб връхна конструкция;
- демонтаж на съществуваща СПО, комбинирана с парапет;
- разваляне на съществуващи тротоари;

• изпълнение на надливка от бетон клас С30/37, 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 плътен асфалтобетон с обща дебелина 10 cm;
• монтаж на нова ограничителна система H1W4, 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;
• за укрепване на откосите при подходите на моста са предвидени следните мероприятия:
- изпълнение на габиони;
- пълна реконструкция на настилката преди моста;
- изпълнение на бетонни бордюри 8/16 и отводнителни улеи преди моста, за отвеждане на повърхностните води.
• почистване на подмостовото пространство от отпадъци и растителност

Мост над река Цибрица на km 68+460 (km 68+383 по задание)

Мостът е четириотворен, с обща дължина L=103,20 m и отвори L=4x25,80m. Изпълнен е по монолитен начин.

Съществуващ габаритът на съоръжението:

- пътно платно 4.50 m;

Проектно предложение

- Проектен габарит: Габаритът на моста се запазва. Мостът е с недостатъчен широчинен габарит. Конструкции от този тип (виренделови греди с път долу) не могат да се уширяват. Мостът към настоящия момент удовлетворява сегашния трафик на път II-11.
- Ремонтни работи:
  • разваляне на съществуващата настилка и хидроизолация до горен ръб пътна плоча;
  • демонтаж на съществуващи стоманени парапети;
  • изпълнение на надливка от бетон клас С30/37, армирана и анкерирана за съществуващата плоча. Наклоните и са съгласно нивелетното решение, като върху нея директно се полага новата хидроизолация и новите асфалтобетонни пластове;
  • нови фуги „закрит тип" ;
  • полагане на нова хидроизолация;
  • полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10 cm;
  • ремонт на отводнители и възстановяване на удължителите им и липсващите решетки;
  • нов стоманен парапет при съоръжение и при крила;
  • почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:
  - отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песъкоструене;
  - инжектиране на пукнатини,
  - почистване на армировката до метален блясък и обработването й с антикорозионно покритие,
  - 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,;
  • ремонт на каменна зидария и възстановяване на фугировката на каменната зидария, чрез почистване и запълване с цименто - пясъчен разтвор,
  • почистване, нанасяне на защитно покритие и консервиране на стоманени лагери, • защита оголени фундаменти, чрез изграждане на бетонен кожух, съгласно чертежите;
  • укрепване и профилиране на на речното корито в обхвата на моста;
  • почистване на подмостовото пространство от отпадъци и растителност;
  • нови отводнителни улеи при подходи;

Изработен е проект по хидравлика и хидрология за моста на река Цибрица. Установено е, че формиращите се водни нива под моста и в зоната около него, не заливат гредите на моста и изчислените запаси надвишават минимално изискуемите. Скоростите в района на моста са ниски за този тип моделирани форсмажорни обстоятелства. Ще бъде изпълнено укрепване на дъното.

3.1.7 Кръстовища

- км 57+694 – ляво - триклонно кръстовище от I-ви тип с път MON 1131 „Ковачица – Станево – пристанище Станево". Проектното предложение запазва типа и организацията на движение на съществуващото такова. Обхватът на кръстовището попада в населено място с. Ковачица и в хоризонтална крива с радиус съответно 250 м. Няма обособени ленти за ляв и десен завой. Радиусите на завиване са решени само от циркулярни криви и са съобразени с регулационния план на населеното място. Кръстовището не създава опасност за движението.
- км 68+366 – четириклонно кръстовище РП III-818 „Долно Церовене – Вълчедръм – Долни Цибър". Съществуващото геометрично решение не налага съществена промяна. Има обособена лента за десен завой от главното направление посока гр. Вълчедръм и триъгълен остров, изпълнен с понижени бордюри. Кръстовището е в изпъкнала вертикална крива и хоризонтална лява крива с R = 30 м и няма видимост. След него са два моста един след друг, като втория е със стеснен габарит. За подобряване безопасността на движението ще се ограничи скоростта на движение на 30 км/ч, ще се сложат огледала и положи шумна маркировка.
- км 70+223 - ляво – триклонно кръстовище от I-ви тип за с. Горни Цибър. Няма обособени ленти за ляв и десен завой. Ще се изгради капковиден остров с легнали бордюри по второстепенното направление. Кръстовището не създава опасност за движението.

За съществуващите аварийни площадки, джобове и уширения се предвижда преасфалтиране.

За съществуващите асфалтови пресичания (пътни връзки, пътища, улици) – 54 бр, се предвижда преасфалтиране на 20 м дължина, а за черните пътища – 21 бр - нова пътна конструкция на 20 м дължина.

Предвижда се и пълна пътна конструкция и на аварийната площадка при км 71+191 (ляво).

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

В технически проект съдържа част Инженерна инфраструктура. В нея са представени проверките на електропресичанията (20 kV и 110 kV), в които са проучени всички съществуващи електропроводи. Не се налагат реконструкции и премествания.

При км 60+275 и км 68+225 се пресичат магистрален канал М 1 – стоманобетонова тръба Ф1600 и канал Р-1 – дюкер Ф500 – и двете собственост на „Напоителни системи" Мизия. За съоръженията е предвидена защита.

3.2. 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. При експлоатация на кабелни мрежи отпадъчни продукти няма. При евентуална авария, подмяната на проводници, кабели и съоръжения се извършва своевременно, като демонтираните материали се извозват на подходящо място.

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. Ковачица(ЕКАТТЕ:37544), на гр. Лом, община Лом (ЕКАТТЕ 41143) и на с. Игнатово(ЕКАТТЕ:32295) със следните ПИ: 44238.1027.50, 44238.1026.50, 44238.1025.50, 44238.1024.50, 44238.1023.50, 44238.1022.50, 37544.203.510, 37544.64.345, 68758.61.578, 68758.58.452, 68758.61.452, 68758.62.452, 32295.5.306, 16639.40.210, 16639.20.154,

;

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 ще бъдат проведени всички съгласувателни процедури с Министерство на културата и НИНКН

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 (рехабилитация) на път II-11 „Граница ОПУ-Видин – Лом – Граница ОПУ-Враца".

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 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: NOx – азотни оксиди; CH_4 – метан; CO – въглероден оксид; CO_2 – въглероден диоксид; SO_2 – 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 не гуми преди навлизане на строителната механизация в съществуваща пътна инфраструктура и др.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътния 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 селата Орсоя, Сливата и Добри Дол, 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/водоплътна 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 последствията от тях):

По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от тяхното използване съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да пристъпи към изпълнение на мерките, заложени в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните 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.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

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

С УВАЖЕНИЕ,

10.1.2025 г.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС НА АПИ