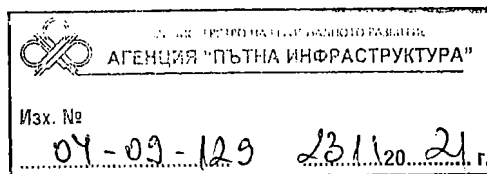




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н АСЕН ЛИЧЕВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
Бул. „Мария Луиза“ №22
1000 София



Относно: *Инвестиционно предложение за обект „Пътен възел тип „Полудетелина“ на АМ „Хемус“ при пресичане с път VAR 2021 (/I-2/ - Игнатиево)*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЛИЧЕВ,

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:

„Пътен възел тип „Полудетелина“ на АМ „Хемус“ при пресичане с път VAR 2021 (/I-2/ - Игнатиево)

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 268; 02/9173 446
лица за контакти: д-р Нина Стоилова- началник отдел ОВОС и ОС;
инж. Гюлер Алиева – главен експерт в отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Понастоящем в зоната, заключена между градовете Варна, Аксаково и Девня, в полосата между път II-29, АМ „Хемус“, път I-2 и около нея съществува транспортно напрежение, дължащо се на липсата на достатъчно изградена пътна инфраструктура и пътни съоръжения, които да отговорят на повишената необходимост от по-гъвкава комуникация с бързо развиващите се там зони – в района на град Аксаково и град Игнатиево / Промислени и Рекреативни /.

Основните проблеми на транспортното обслужване на разглежданата територия се задълбочават с развитието на транспортната комуникация между гр. Варна и Промислената и Рекреативната зони около град Аксаково и град Игнатиево. Пътуващите от гр. Варна за тези зони автомобили са принудени да преминават през застроени и градски територии и по този начин да удължават маршрутите си.

От друга страна транспортният поток, следващ направлението „София-Добрич” и обратно, който използва АМ „Хемус” и посредством пътен възел „Летище” се свързва с път П-29 от Републиканската пътна мрежа, удължава необосновано транспортното разстояние между началната и крайната си точки на пътуване поради липса на алтернативно трасе.

Във връзка с гореизложеното, е сключено споразумение № 08-00-1281/26.09.2018 г. между Агенция „Пътна инфраструктура“ и Община Аксаково за реализирането на обект „Пътен възел тип „Полудетелина“ на АМ „Хемус“ при пресичане с път VAR 2021 (/I-2/ - Игнатиево)”, който е предмет на настоящото уведомление.

3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Ситуация:

Проектното решение, предвижда реконструкция на съществуващият общински път от км 0+800 до км 1+700. В проекта се запазва съществуващият габарит на общинският път в двата края на участъка. Проектираният пътен възел е тип симетрична „Полудетелина”, който осигурява връзка на две нива между АМ „Хемус“ и VAR 2021 /I- 2/ и конфликтни точки на второстепенното направление.

В ситуационно отношение пътният възел е решен както следва:

Разработени са по една директни и индиректни връзки от южната и северната страна на магистралата с V пр.= 40 км/ч и $R=50$ м за индиректните с V пр. = 50 км/ч и $R=100 - 150$ м за директните връзки.

При отливане от АМ „Хемус” са проектирани два забавителни шлюза всеки с дължина $L=230$ м. и ширина 3.5 м.

При вливане към АМ „Хемус” са проектирани два ускорителни шлюза към автомагистралата всеки с дължина $L= 260$ м и ширина 3.5 м.

По второстепенното направление на общинския път VAR 2021 са проектирани две кръстовища:

при км 1+154 - четириклонно от П-ри тип, с ленти за ляво завиване и за двете направления. И от двете страни са проектирани разделителни острови тип „Капка“ и остров от лявата им страна. Проектираният триъгълен остров е от маркировка поради малката му площ. Радиусите на влизане и излизане са съответно $R=20$ м и $R=12$ м и отговарят на нормите за проектиране.

при км 1+507 - триклонно от П-ри тип, с лента за ляво завиване. Проектирани са разделителни острови тип „Капка“ и триъгълен остров от лявата му страна, но от маркировка поради малката му площ. Радиусите на влизане и излизане са съответно $R=20$ м и $R=12$ м.

3.1.2. Надлъжен профил:

Нивелетното решение, осигурява правилна геометрична форма на пътната повърхност и добро отводняване на пътните платна. Нивелетата е конструирана за проектна скорост от 60км/час.

Минималния и максимален надлъжен наклон са:

- минимален надлъжен наклон $i_{\min} = 0,5 \%$
- максимален надлъжен наклон $i_{\max} = 7,50 \%$

3.1.3. Напречен профил

В зоната на пътното платно напречният наклон на настилката в права е двустранен – 2.5%, а в кривите преминава в едностранен, в зависимост от радиуса на кривата, като преходът се извършва в преходна крива със съответната дължина.

Напречният наклон на банкетите е 6%.

Напречният наклон на земното легло в права е 4 %, а в крива е определен от принципа на въртене на настилката.

Проектирани са следните проектни габарити:

път VAR 2021 от км 0+800 до км 1+700

Габарит: Г 9

Пътни ленти : 2 x 3,25 м / с водещите ивици /

Банкети : 2 x 1.50м

В местата на реконструкция, съществуващата асфалтова настилка се подменя с нова пътна настилка. Уширява се съществуващият насип с височина от 0 до 3 м, като откосите се оформят с наклон 1:1.5.

За изпълнение на кръстовището при км 1+154 се налага уширение на съществуващият път, както и на съществуващия насип. Уширението се извършва двустранно, като предварително съществуващият откос се настъпява. Максимална височина на новият насип е 3м.

Кръстовище при км 1+154 – селско стопански път

Габарит: Г8

Пътна лента: 2 x 3.00 м

Банкети: 2 x 1.00 м

Кръстовище при км 1+154 – изток от км 0+000 до км 0+089 – двупосочна пътна връзка

Габарит: 2x5.50 м

Банкети: 2 x 1.50 м

Пътна връзка – 1 от км 0+089 до км 0+244 L=155 m

Габарит: Q1 – 8.5 m (еднолентова връзка)

Пътна лента : 1 x 5.5м

Банкети: 2 x 1.50м

Пътна връзка – 2 от км 0+000 до км 0+111 L=111 m

Габарит: Q1 – 8.0 m

Пътна лента: 1 x 5.50 м

Банкети: 1 x 1.50 м

Ригола: 1 x 1.00 м

Кръстовище при км 1+507

Габарит: 2x3.75 м

Банкети: 2 x 1.50 м

Пътна връзка – 3 от км 0+000 до км 0+157 с L=157 м

Габарит: Q1 – 8.5 м (еднолентова връзка)

Пътна лента: 1 x 5.5 м

Банкети: 2 x 1.50 м

Пътна връзка – 4 от км 0+200 до км 0+321 с L=121 м

Габарит: Q1 – 8.5 м (еднолентова връзка)

Пътна лента: 1 x 5.5 м

Банкети: 2 x 1.50 м

При всички пътни връзки и ново изградени кръстовища е предвидено заздравяване на земната основа чрез изпълнение на зона „А“.

Забавителните и ускорителни шлюзове към пътните връзки са както следва:

1. Пътна връзка 1 ускорителен шлюз с дължина L = 260 м и ширина 3.50 м
2. Пътна връзка 2 забавителен шлюз с дължина L = 230 м и ширина 3.50 м
3. Пътна връзка 3 забавителен шлюз с дължина L = 230 м и ширина 3.50 м
4. Пътна връзка 4 ускорителен шлюз с дължина L = 260 м и ширина 3.50 м

При направените геоложки проучвания се вижда че земната основа е с недостатъчна носимоспособност или е неподходяща за изграждане на зона „А“ на земното тяло. Затова навсякъде под настилка предвиждаме да се изпълни зона „А“ с дебелина от 50 см и подходящи за това материали според ТС.

3.1.4. Геомрежа – при връзката на съществуващата асфалтова настилка и новата такава и в местата на преасфалтиране на съществуващите водещи ивици се предвижда използване на геомрежа.

3.1.5. Настилка

Оразмеряване и конструиране на настилка – пътни връзки пътен възел

Оразмеряването е направено за категория на движение “много тежко”, за експлоатационен период 15г. и осово натоварване 11.5 т/ос.

Избраната конструкция е:

асфалтобетон за износващ пласт	- 4 см	E1 = 1200 Мра
асфалтобетон за долен пласт (биндер)	- 6 см	E2 = 1000 Мра
битумизирана основа	- 10 см	E3 = 800 Мра
основен пласт с подобрена зърнометрия	- 45 см	E4 = 350 Мра

Общо - 65 см

Навсякъде под настилка се предвижда да се изпълни зона „А“ с дебелина от 50 см.

Оразмеряване и конструиране на настилката – общински пътища

Оразмеряването е направено за категория на движението “средно”, осово натоварване 11.5 т/ос.

Избраната конструкция е:

асфалтобетон за износващ пласт	-	4 см	E1 = 1200 МПа
асфалтобетон за долен пласт (биндер)	-	6 см	E2 = 1000 МПа
битумизирана основа	-	8 см	E3 = 800 МПа
основен от зърнести минерални материали	-	45 см	E4 = 250 МПа

Общо - 63 см

Оразмеряване и конструиране на настилката – селскостопански пътища

Оразмеряването е направено за осово натоварване 10.0 т/ос

Избраната конструкция е:

асфалтобетон за износващ пласт	-	4 см	E1 = 1200 МПа
асфалтобетон за долен пласт (биндер)	-	6 см	E2 = 1000 МПа
основа от трошен камък	-	53 см	E4 = 250 МПа

Общо - 63 см

3.1.7. Предпазни съоръжения

Проекта предвижда поставяне на ограничителни системи за пътища.

3.1.8. Големи съоръжения

Пресичането на път VAR2021 над АМ „Хемус“ се осъществява със съществуващ надлез при км 415+837 от километража на магистралата. Надлезът е три отворен 14м+31м+14м, като средният отвор премоства АМ „Хемус“ без стъпване в разделителната ивица, а в крайните отвори попада откоса от траншеята, в която се намира магистралата. В ситуация надлезът се намира в прав участък. Дължина на съоръжението между дилатационните фуги е L=59.45м.

Съществуващото съоръжение е без нарушение на носещата способност, не се забелязват пукнатини и недопустими провисвания по конструкцията. За увеличаване на дълготрайността, експлоатационната пригодност и безопасност на движението е необходимо да се вземат допълнителни мерки. Проектът предвижда габаритът на съоръжението да се запази.

- ✓ Пътно платно – 2x3.25=6.50м
- ✓ Тротоарни блокове - 2x0.95м
- ✓ Обща ширина – 8,40м

Проектът предвижда запазване на съществуващия напречен габарит на съоръжението, с цел избягване на скъпо и трудоемко усилване на връхната конструкция.

Предвиждат се следните ремонтно-възстановителни дейности:

- 1) Премахване на всички пластове над носещата стоманобетонна конструкция;
- 2) Отстраняване на повредените повърхности от връхната конструкция и долното строене;

- 3) Възстановяване на бетонното покритие с разтвори;
- 4) Изпълнение на армирана бетонна надливка върху съществуващата пътна плоча;
- 5) Полагане на нова хидроизолация и асфалтобетон;
- 6) Поставяне на нови дилатационни фуги „открит” тип при устоите;
- 7) Полагане на бетон за тротоарен блок;
- 8) Монтиране на ограничителни системи за пътни превозни средства;
- 9) Монтиране на предпазна мрежа за пешеходци по цялата дължина на надлеза с височина 200cm;
- 10) Изпълнение на облицовани откоси от геоклетъчна система запълнена с бетон;
- 11) Почистване на стоманените елементи при лагерите от корозия и изпълнение на антикорозионно покритие;
- 12) Преоформяне на конусите при устоите.
- 13) Полагане на нови отводнителни и изпълнение на отводнителна система за отвеждане на повърхностните води от надлеза до окопите на магистралата.

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 обхвата на пътният възел има следните съоръжения собственост на други ведомства както следва:

3.2.1. 1. Далекопроводи 20 кV – 2 бр. собственост на ЕНЕРГО-ПРО ЕООД Варна

ВЕЛ 20кV извод Игнатиево: След изграждане на пътния възел ще се наруши вертикалният габарит, като по тази причина проектното решение предвижда реконструкция на електропровода, изразяваща се в подмяна на два броя съществуващи стълбове 39 и 40 при запазване на местоположението им.

За ВЕЛ 20кV извод Миньор: При реализацията на обекта ще се наруши вертикалният габарит, което налага реконструкция, включваща подмяна на стълб 54 при запазване на местоположението му и добавяне на нов стълб 56(2) на ново място.

Всички нови стълбове и по двата далекопровода са метални и ще се заземят с по два групови заземителя.

3.2.2. Водопровод Девня – Варна ф1420 собственост на Водоснабдяване и Канализация Варна ООД

Пътна връзка 1 „VAR2021 – АМ „Хемус“ и Пътна връзка 2 „АМ „Хемус“ - VAR2021“ преминават над съществуващия водопровод. Проектното решение предвижда защитни съоръжения на водопровода, които представляват проходими галерии, съставени от устои монолитно излети на място и пътна плоча изпълнена по сглобяемо-монолитен способ. Светлото разстояние между устоите е 350 см.

Предвидени са обсадни тръби с диаметър $\varnothing 600$, положени успоредно на новите проходими галерии, във връзка с бъдещи възможности за изграждане на ВиК комуникации.

Защитно съоръжение при Пътна връзка 2 е с правоъгълна форма в план с размери 410x1260см мерено по външните краища на стените при устоите. Височината на съоръжението е избрано така, че да има светла височина над тръбата на водопровода от 20см.

Защитно съоръжение при Пътна връзка 1 е с правоъгълна форма в план с размери 410x2260см мерено по външните краища на стените при устоите. Височината на съоръжението е избрана така, че пластове от пътната настилка да преминават над пътната плоча на съоръжението.

3.2.3. Магистрален газопровод Ф325 собственост на „Булгартрансгаз“ ЕАД

От предвидения пътен възел се засяга преносен газопровод и съобщителен кабел, собственост на „Булгартрансгаз“ ЕАД с диаметър ф 325мм. Проектното решение предвижда само защита на газопровода и съобщителния кабел, която съответно се изразява в следното:

- изграждане на защитен стоманобетонен кожух ф 720мм с прикрепена към него резервна стоманена тръба ф114x3,6мм затапена, за бъдещи кабелни трасета, както и вентилационна тръба на кожуха.

- защитен съставен кожух от PVC или HDPE тръба с ф110, предпазващ съобщителния кабел.

3.2.4. Напоителен тръбопроводи

С предвиденото кръстовище четириклонно от II-ри тип, с ленти за ляво завиване при км 1+154 по направлението на общински път VAR 2021 се засягат напоителни тръбопроводи, като с проектното решение се предвижда тяхната реконструкция, както следва:

- изместване на съществуващ напоителен клон ТТ III на юг;

- изграждане на връзки на отместения напоителен клон ТТ III със съществуващи напоителни клонове ВТ III-6 и ВТ III-7.

Новото трасе на тръбопровода пресича общинския път перпендикулярно. Предвидени са връзки със съществуващи тръби на клонове ВТ III-6 и ВТ III-7. На връзките са предвидени спирателни кранове с ръчни чугунени колела, монтирани в нови шахти.

3.2.5. Улично осветление

За пътния възел между АМ Хемус и път VAR 2021 (I-2/-Игнатиево) се предвижда изграждане на ново улично осветление с употребата на еднотипни осветители за постигане на еднаквост на възприятието. Новото улично осветление ще се изгради с кабелно електрозахранване на стомано-тръбни стълбове с двойна рогатка, разположени в двата банкета на автомагистралата, както и в банкетите на пътните връзки. Всички осветители ще бъдат свързани по радиална схема. На всеки стълб се предвижда разклонителна кутия. Кабелните линии ще се изтеглят в тръбна мрежа с HDPE тръби. Захранването на уличното осветление ще извършва от съществуващ трансформаторен пост (БКТП11 „Игнатиево“), като старото електромерно табло ще се демонтира и ще се монтира ново тип ТЕПО 1Т1М, от което ще се захрани новото разпределително табло за управление на Уличното осветление, разположено в банкета на общинския път около км 1+507. От трансформаторния пост до разпределителното табло за УО ще се изтеглят кабел тип NYUY4x25 положен в HDPE тръби.

3.2.6. Ландшафтно оформление

След изграждане на пътния възел между АМ Хемус и път VAR 2021 (I-2/-Игнатиево) ще се извърши и ландшафтно оформяне на прилежащите площи. Предвидено е засаждане на следните растителни видове:

Cedrus deodara; Chamaeciparis lawsoniana; Abies alba; Betula alba; Fraxinus ornus; Acer platanoides; Platanus occidentalis; Laburnum vulgare; Ligustrum vulgare; Tamarix tetrandra; Forsythia suspensa; Eleagnus angustifolia; Rhus cotinus; Syringa vulgaris; Robinia pseudoacacia.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности.

3.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда използване на взрив.

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

За инвестиционното предложение предстои изработване на задание и проект на ПУП-ПП, които ще Ви бъдат предоставени за становище по надлежния ред.

След приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на строителството на инвестиционното предложение е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение попада в землището на гр. Игнатиево (ЕКАТТЕ 32278), Община Аксаково.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не засяга защитени зони и защитени територии.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Инвестиционното предложение не попада в регулациите на населени места или в близост до жилищни сгради.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

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 разглежда реализирането на нов пътен възел.

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 пътното строителство и включват пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

7. Очаквани общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители:

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO_x – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътния възел, се очаква генериране на емисии от изгорели газове в атмосферния въздух от преминаващите превозни средства.

8. Отпадъци, които се очаква да генерират и предвиждания за тяхното третиране:

Отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строително-монтажните работи. Съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците ще се образуват следните видове отпадъци:

- При извършване на строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 01 01 – Бетон; 17 01 07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*; 17 03 02 - Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 02 01 – Дървесина; 17 04 05 - Чугун и стомана; 17 09 04 - смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03.

- В процеса на работа на строителните машини, при тяхната експлоатация, поддръжка или ремонти налагащи се при неизправност, има вероятност да се получат отпадъци отнесени към групи: 13 01 „Отпадъчни хидравлични масла“, 13 02 „Отработени моторни, смазочни и масла за зъбни предавки“ и 13 07 „Отпадъци от течни горива“, 16 01 „Излезли от употреба превозни средства от различни видове транспорт (включително извънпътна техника) и отпадъци от разкомплектоване на излезли от употреба превозни средства и части от ремонт и поддръжка (с изключение на 13, 14, 16 06 и 16 08), 16 06 „Батерии и акумулатори“.

- Строителните работници ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

Организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от лицензирана фирма.

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

Отводняването на настилната е решено повърхностно и ще се осъществява главно чрез напречния и надлъжния наклон на пътя.

Новите и всички съществуващи окопи е предвидено да се изпълнят с облицовани окопи от сглобяеми стоманобетоннови елементи с дренаж под окопа.

При направата на дренажите ще се използва нетъкан геотекстил, който ще ускори филтрацията и ще отпадне изискването за сортиране на дренажният материал.

Предвидени са 5 броя нови водостоци Ф 500 и Ф 1000 по пътните връзки на възела.

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 пътния възел, по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност при осъществяване на тази дейност съществува единствено при възникване на пътнo-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.

Моля да ни информирате за необходимите действия, които Агенция „Пътна инфраструктура“ трябва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

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

С уважение,

ИНЖ. ИВАЙЛО ДЕНЧЕВ

и. д. Председател на Управителния съвет
на Агенция „Пътна инфраструктура“

(съгл. Заповед № РД-02-14-669/26.07.2021 г. на **Министъра на ТРБ**)

