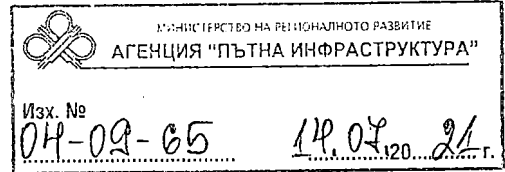


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

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



На ваш изх.№ ОВОС-29/07.06.2021 г

Относно: *Прединвестиционно проучване за трасе по направление Монтана – София с тунел под Петрохан*

**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:

*Прединвестиционно проучване за трасе по направление Монтана – София с тунел под Петрохан*

**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 – гл. експерт в отдел ОВОС и ОС

**2. Резюме на инвестиционното предложение:**

Построяването на втория мост на р. Дунав при Видин – Калафат привлече повече транзитни потоци, а направление през България става все по-интензивно, като най-къс маршрут между река Дунав и Бяло море и удобна връзка между Европа и Азия. Това обстоятелство налага предприемане на мерки за доизграждането и модернизирването на пътната инфраструктура по направление Монтана – София.

Прединвестиционното проучване за трасе по направление Монтана – София с тунел под Петрохан цели разработването на решение за подобряване на техническите параметри на участъци от път II-81 „Ок.п. София - Петрохан - о.п. Берковица - Благово - о.п. Монтана – Лом“, изграждане на обходи на населените места, през които преминава трасето, както и проектиране на ново трасе при пресичането на Стара планина чрез изграждането на тунел под прохода Петрохан.

Проектното решение предвижда преминаване с тунел под Петрохан. Реализацията на проекта ще осигури високо ниво на комфорт и безопасност на автомобилното движение и ще има съществено социално и икономическо значение, изразяващо се в подобряване на

транспортно-комуникационните условия, повишена стопанска активност на населението и откриване на нови работни места в региона по време на строителството и експлоатацията на пътя и тунела.

В изпълнение на указания от Ваше писмо с изх. № ОВОС-29/07.06.2021 г. с настоящото уведомление Ви представяме три вариантни решения (червен, тъмносин и светлосин), включително и „нулева“ алтернатива за трасе по направление Монтана-София.

Най-тежкият участък от път II-81 преминава през прохода „Петрохан“, най-високият проход, намиращ се в Западна Стара планина. В зимния период на годината участъкът на кота 1410 м е трудно проходим, а често пъти и затворен поради заснежаване и снегонавявания. С реализацията на втория мост на р. Дунав при Видин – Калафат и привлечените транзитни потоци, направлението през България става все по-интензивно като най-къс маршрут между река Дунав и Бяло море и удобна връзка между Европа и Азия. Това обстоятелство налага предприемане на мерки за доизграждането и модернизиранието на пътната инфраструктура по направлението Видин – Монтана – Ботевград – София.

При „нулева“ алтернатива съществуващите комуникационно-транспортни връзки ще продължават да бъдат все по-натоварени с допълнителен трафик, ще се увеличат задръстванията, а оттам и вредните въздействия върху околната среда. С изнасяне на движението извън населените места се очаква подобряване параметрите на жилищната среда: повишаване чистотата на атмосферния въздух, намаляване на емисиите на шум, намаляване предпоставките за инциденти с МПС и техните товари на територията на многобройните населени места, през които в момента се осъществява движението на МПС по направлението Монтана – София. **Поради тази причина „нулева“ алтернатива на инвестиционното предложение не е предпочитан вариант.**

Първоначално прединвестиционното проучване за разглежданото трасе на път II-81 и по трите разработени варианта, предлагаше габарит на пътното платно Г 10,5. На проведения на 07.12.2020 г. Експертен технико-икономически съвет при Агенция „Пътна инфраструктура“ след разглеждане и сравнение на вариантните решения, като най-приемлив от техническа и икономическа гледна точка е избран светлосин вариант. **Взето е решение в следваща фаза на проектиране, проектното решение да бъде разработено по следата на светлосин вариант с габарит Г20, предвид същественото повишаване на безопасността, което се постига поредством предоставяне на условия за разделяне посоките и осигуряване на две ленти за движение във всяка посока.**

С цел провеждане на успешни екологични процедури за обекта и във връзка с изискваната от Вас допълнителна информация за разработваните към момента вариантни решения с настоящото уведомление Ви представяме три варианта на трасе по направлението Монтана-София, като отново подчертаваме, че нулева алтернатива е неприемлива предвид изложените по-горе доводи.

**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**

Разработеното прединвестиционно проучване, включва три вариантни решения за трасе по направлението София - Монтана – **червен, светло син и тъмно син**, като за всяко едно от тях е разработен вариант за преминаване през прохода Петрохан с тунел. В по-голямата си част и трите варианта следват трасето на съществуващия път II-81.

В участъка от км 0+000 до км 23+100 (километраж по съществуващия път) всички следи на вариантните трасета съвпадат със съществуващия път II-81, с изключение на обходното трасе на гр. Костинброд, което преминава по нова следа. В участъка от км 23+100 до км 26+700 отново трасетата съвпадат със съществуващия път с малки изключения - участък с дължина около 1 километър за подобряване на геометричните елементи на съществуващия път в обсега от км 23+100 до км 24+200 (километраж по съществуващия път) и обход на с. Бучин проход, започващ при км 26+700 (по съществуващия път). След с. Гинци са разработени варианти за тунелно преминаване на прохода. Около км 73+000 (по съществуващото трасе на път), при гр. Берковица вариантните трасета отново се събират по една и съща следа – съществуващото трасе на второкласния път. Проектното трасе се развива по следата на съществуващия път до края на участъка – гр. Монтана.

По отношение на тунелното преминаване, при вариант червен дължината на тунела е 4000 м, като се преодолява денивелация (намаляване на надморската височина) от 145 м спрямо надморската височина на прохода „Петрохан“. При тъмносин вариант дължината на тунела е 4125 м, при който се преодолява денивелация от 181 м. При светлосин вариант дължината на тунела е 6700 м, като се преодолява денивелация от 239 м.

**По долу ще бъде представено кратко описание на предложените вариантни трасета:**

#### **Червен вариант**

Както бе посочено по – горе, до км 26+700 (километраж по съществуващия път) всички следи на вариантните трасета съвпадат с трасето на съществуващия път II-81. По нов терен се развива участък с дължина около 5,200 километра, където се предвижда обхождане на град Костинброд (от км от км 5+725 до км 11+000 – километраж по варианта), както и участък с дължина около 1 километър за подобряване на геометричните елементи на съществуващия път в обсега от км 23+100 до км 24+200 (километраж по съществуващия път), както и обход на с. Бучин проход. Развитието на червеният вариант по нов терен започва при км 30+100 (километраж по съществуващ път), където вариантът се отклонява от път II-81 и се насочва на северозапад по трасето на път III-813. След около 500 м го напуска, като се насочва в посока север-северозапад и обхожда от североизточна и северна посока с. Шума. След което отново се насочва на северозапад и с няколко последователни леви криви се насочва отново в източна посока.

Следва участък, развит по поречието на р. Нишава, както и западен обход на с. Гинци и намиращите се северно от него стопански постройки.

При км 52+125 (километраж по проектно трасе червен вариант) започва тунелно преминаване на най-тежката част от Стара планина под Петрохан, което завършва при км 56+350 (километраж по проектно трасе червен вариант). Дължината на тунела при този вариант е 4000 м. Поради голямата си дължина, ситуационното решение в тунела е решено с две криви с радиус над 3000 м.

От км 56+350 следва спускане по северните склонове на Стара планина, което е разработено за проектна скорост 60 км/час поради тежките теренни условия. При км 72+750 (километраж по съществуващия път), следата на червения вариант се включва към съществуващото трасе на път II-81.

#### **Габарит**

Съгласно извършената проверка за ефективност на пътното платно, червен вариант е разработен с габарит 10.50м, включващ:

пътни ленти – 2 x 3,50 м

водещи ивици – 2 x 0,25 м

банкети – 2 x 1,50 м

### **Светлосин вариант**

И при този вариант до км 26+700 (километраж по съществуващия път) се следва трасето на съществуващия път II-81, с изключение на описаните по-горе обходи и оптимизации. Развитието на светлосиния вариант по нов терен започва около км 29+400 (километраж по проектно трасе светлосин вариант) = 28+080 (километраж по съществуващия път), като обхожда североизточно с. Бучин проход. След това се насочва в северна посока и с няколко последователни криви с радиуси 360 – 600 м преодолява денивелацията на южните склонове на Стара планина, при което обхожда от източна страна махала Манастирище.

След което следата поема в посока североизток и около км 37+180 (километраж по проектно трасе светлосин вариант) = 36+540 (километраж по съществуващия път) пресича, съществуващия път II-81, като е предвидено съоръжение - подлез.

Следват дълга лява крива с радиус 600 м, следвана от лява крива с радиус 360 м, след което трасето отново се приближава към съществуващия път, като го пресича три пъти. Пресичанията ще бъдат осъществени на две нива.

Следва прав участък от км 43+300 до км 44+300 (километражи по варианта), с който се реализира източен обход на с. Гинци, след което трасето се насочва в посока север – североизток, като от км 44+955 до км 51+800 (километражи по варианта) е предвидено тунелно преминаване под Петрохан. Дължината на тунела е 6845 м. Поради голямата си дължина, ситуационното решение в тунела е решено с три криви с радиус над 3000 м. Тунелът преминава под съществуващия път II-81, без да го засяга.

Изходът на тунела е западно от съществуващия път и при км 52+670 (километраж по проектно трасе по варианта) = 63+800 (километраж по съществуващия път) новата следа пресича с виадукт път II-81. След което се движи успоредно на него, обхождайки от изток с. Бързия.

При км 61+900 (километраж по проектно трасе по варианта) = 72+950 (километраж по съществуващия път) новата следа се включва към трасето на съществуващия път II-81, като проектната скорост е 80 км/ч.

### **Габарит**

Габаритът на пътното платно за светлосиния вариант съгласно решение на ЕТИС към АПИ е приет да бъде Г20. Той включва следните съставни елементи:

- пътни ленти – 4 x 3,50 м
- водещи ивици – 4 x 0,25 м
- разделителна ивица – 1 x 2,00 м
- банкети – 2 x 1,50 м

Предвид въведената в Плана за управление на ЗЗ „Берковица, забрана, а именно „да не се променя предназначението на имоти с начин на трайно ползване „ливади““, в участъка от приблизително км 73+100 (километраж по съществуващия път) до приблизително км 79+450 (километраж по съществуващия път) габаритът няма да бъде Г 20, а ще се запази съществуващия габарит на второкласния път.

### **Тъмносин вариант**

Този вариант също до км 26+700 (километраж по съществуващия път) следва следата на път II-81, с изключение на описаните по-горе обходи и оптимизации. Тъмносиният вариант се отклонява от трасето на съществуващия път при км 30+100, след което се насочва на северозапад по трасето на път III-813, като е оптимизиран радиуса в зоната на съществуващото кръстовище. След около 400 м го напуска, като се насочва в посока север-северозапад и обхожда от североизточна и северна посока с. Шума. Следва дълга лява крива, с която се насочва на изток и се доближава до светлосиния вариант.

В участъка от км 42+400 до км 47+950 (километраж по проектно трасе по варианта) тъмносиният и светлосиният вариант се движат в общ коридор, като на места се припокриват. Около км 45+680 (километраж по проектно трасе по варианта) = 43+600 (километраж по съществуващия път) тъмносиният вариант пресича съществуващия път II-81 с надлез.

След което следата на тъмносиния вариант се насочва в посока северозапад и се приближава към съществуващия път, като обхожда от изток с. Гинци. При км 51+450 (километраж по проектно трасе по варианта) = 50+080 (километраж на съществуващия път) трасето за последен път пресича съществуващия път II-81 с подлез, след което се насочва на север.

При км 52+400 (километраж по проектно трасе по варианта) започва тунелно преминаване на най-тежката част - Петрохан, което завършва при км 56+600. Дължината на тунела при този вариант е 4200 м. Поради голямата си дължина, ситуационното решение в тунела е решено с две криви с радиус над 3000 м.

От км 56+600 (километраж по проектно трасе по варианта) следва спускане по северните склонове на Стара планина, което е разработено за проектна скорост 80 км/час. При км 68+300 (километраж по проектно трасе по варианта) = 73+530 (километраж по съществуващия път), следата на тъмносиния вариант се включва към трасето на съществуващия път II-81.

#### **Габарит**

Съгласно извършената проверка за ефективност на пътното платно, тъмносин вариант е разработен с габарит 10.50м, включващ:

пътни ленти – 2 x 3,50 м

водещи ивици – 2 x 0,25 м

банкети – 2 x 1,50 м

#### **Оразмеряване на пътната конструкция**

Оразмеряването е направено за категория на движение „много тежко“ с оразмерително осово натоварване 11.5 t/ос за всички разгледани варианти.

#### **Кръстовища/пътни възли:**

С цел осъществяване на връзка на участъците, развиващи се по нов терен по всеки един от вариантите, както със съществуващия път II-81, така и с останалите съществуващи пътища се предвижда изграждането на нови пътни кръстовища/пътни възли, като точната конфигурация и схемата на всяко едно от пресичанията ще бъде уточнена в следващата фаза на проектиране.

### **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:**

Необходимостта от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура ще бъде разгледана на следващ етап на реализиране на инвестиционното предложение.

### **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. Както е посочено в описанието на отделните варианти, по всеки един от тях е предложено тунелно преминаване под Петрохан. Дълбочината на която ще се реализира тунелът ще бъде определена в следващата фаза на проектиране.

### **3.4. Ползване на взрив:**

Необходимостта от ползване на взрив ще се уточни на следващ етап на реализиране на проекта.

**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:**

Като част от прединвестиционното проучване е изготвен предварителен ПУП-ПП. Точната площ на засегнатите територии ще се определи на следващ етап от реализиране на проекта.

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 преминава през следните землища:

Светлосин вариант - с. Волюяк (ЕКАТТЕ 12084); гр. Костинброд (ЕКАТТЕ 38978); с. Градец (ЕКАТТЕ 17449); с. Драговищица (ЕКАТТЕ 23296); с.Завидовци (ЕКАТТЕ 30082); с. Понор (ЕКАТТЕ 57529); с. Дръмша (ЕКАТТЕ 23844); с. Богъовци (ЕКАТТЕ 04813); с. Дреново (ЕКАТТЕ 23707); с. Бучин проход (ЕКАТТЕ 07171); с.Манастирище (ЕКАТТЕ 47024); с. Гинци (ЕКАТТЕ 14903); с. Бързия (ЕКАТТЕ 07510); с. Берковица (ЕКАТТЕ 03928); с. Бокиловци (ЕКАТТЕ 05253); с. Мездрея (ЕКАТТЕ 47723); с. Комарево (ЕКАТТЕ 38131); с. Боровци (ЕКАТТЕ 05654); с. Благово (ЕКАТТЕ 04251); гр. Монтана (ЕКАТТЕ 48489).

Червен вариант - с. Волюяк (ЕКАТТЕ 12084); гр. Костинброд (ЕКАТТЕ 38978); с. Голяновци (ЕКАТТЕ 15984); с. Понор (ЕКАТТЕ 57529); с. Дреново (ЕКАТТЕ 23707); с. Бучин проход (ЕКАТТЕ 07171); с. Шума (ЕКАТТЕ 83466); гр.Годеч (ЕКАТТЕ 15309); с. Гинци (ЕКАТТЕ 14903); с. Бързия (ЕКАТТЕ 07510); с. Берковица (ЕКАТТЕ 03928).

Тъмносин вариант - с. Волюяк (ЕКАТТЕ 12084); гр. Костинброд (ЕКАТТЕ 38978); с. Голяновци (ЕКАТТЕ 15984); с. Понор (ЕКАТТЕ 57529); с. Дреново (ЕКАТТЕ 23707); с. Бучин проход (ЕКАТТЕ 07171); с. Шума (ЕКАТТЕ 83466); гр.Годеч (ЕКАТТЕ 15309); с.Манастирище (ЕКАТТЕ 47024); с. Гинци (ЕКАТТЕ 14903); с. Бързия (ЕКАТТЕ 07510); с. Берковица (ЕКАТТЕ 03928).

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

Инвестиционното предложение засяга следните Защитени зони:

- BG0002001 – Раяновци – Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици;
- BG0000322 - Драгоман – Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- BG0002005 – Понор - Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици;
- BG0002090 – Берковица - Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици;
- BG0001040 - Западна Стара планина и Предбалкан - Защитена зона по Директива 92/43/ЕЕС за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна;
- BG0002002 - Западен Балкан - Защитена зона по Директива 79/409/ЕЕС за опазване на дивите птици.

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

С проекта се предвижда изграждането на обходни пътища на населени места, което ще повиши значително качеството на средата за живот на местното население.

## **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:**

Част от прединвестиционното проучване разглежда изграждане на нов участък от републиканската пътна мрежа. На места, където е необходимо, ще се извърши реконструкция/рехабилитация на съществуващите републикански/ общински/ селскостопански 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 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<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 експлоатация на участъка, се очаква генериране на емисии от изгорели газове в атмосферния въздух от преминаващите превозни средства. Въпреки по-интензивния

трафик количествата им няма да се увеличат съществено, поради подобреното състояние на пътната настилка и термодинамичния режим на работа на двигателите. Обходните пътища от своя страна съществено ще повишат качеството на средата за живот в населените места. Подобряване се очаква и по отношение на въздействието на фактори шум и вибрации.

#### **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/водоплътна изгребна яма и др.):**

Отводняването на трасето ще може да се разгледа на следващ етап от реализиране на проекта.

#### **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 експлоатацията 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.

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. АПОСТОЛ МИНЧЕВ**  
Председател на Управителния съвет  
на Агенция „Пътна инфраструктура“