


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н БОРИСЛАВ САНДОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22
1000 СОФИЯ

		МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
Изм. №	04-09-20	14.02.2022 г.

Относно: Проект за доизграждане на път III-1008 „Струмяни – ГККП „Клепало“ от км 21+980 до границата с РСеверна Македония

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН САНДОВ,

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 (Наредба за ОС), Ви уведомяваме за инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

Проект за доизграждане на път III-1008 „Струмяни – ГККП „Клепало“ от км 21+980 до границата с РСеверна Македония

1. Възложител:

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ (АПИ)
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефон за контакти 02/9173 268

2. Резюме на предложението

Пътят, предмет на настоящото инвестиционно намерение ще бъде част от републиканската пътна мрежа и е трети клас. Обектът се намира в югозападна България – Област Благоевград, Община Струмяни.

Началото на пътния участък се намира при км 21+980, като при км 22+305 трасето на съществуващия път се отклонява в югозападна посока като продължава своето развитие преминавайки през с. Раздол до с. Клепало, където се намира край на третокласния републикански път. След км 22+305 съществуващия път III-1008 е с недостатъчен габарит и техническите му елементи не отговарят на изискванията за републикански път от трети клас. В с. Раздол има участъци, в които пътят преминава в еднолентов габарит с ширина по-малка от 4,50м поради наличието на двустранно разположено застрояване. В с. Клепало съществуващия път е без изградена трайна настилка – еднолентов, с компрометирана пътна основа и асфалтови пластове.

Участъкът след км 22+305 на път III-1008 губи своето направление спрямо местоположението на ГКПП „Клепало“ и не може да бъде използван като основно трасе за бъдеща връзка с Република Северна Македония.

Крайната точка на проектния участък се намира на границата между Република България и Северна Македония при изграденото ГКПП на територията на Република Северна Македония.

Към момента няма изградено пътно трасе с трайна настилка за връзка на път III-1008 с ГКПП „Клепало“.

За осигуряване на направлението „Струмяни – ГККП „Клепало“ са разработени два варианта за пътно трасе – вариант 1 (син) и вариант 2 (червен).

И двата разработени варианта почти по цялата си дължина следват трасетата на съществуващи селскостопански/горски пътища, които се използват основно за дърводобив и достъп

до бивша гранична застава и съществуващия на територията на Република Северна Македония гранично-пропускателен пункт.

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:

Както вече беше посочено до ГКПП „Клепало“ няма изградено пътно трасе, като крайните точки за привързване са определени въз основа на Протокол №2 от 24.08.1999г. на българско-македонска работна група, в който бяха представени координати на граничната точка и крайна тангента на пътното трасе. Координатите на крайната точка трансформирани в координатна система БГС2005г. са: $X=4615716.389$ $Y=288825.454$.

Съгласно заданието за проектиране и предвид планинския характер на релефа, през който преминава новото трасе за доизграждане на път III-1008 до ГКПП „Клепало“ проектната скорост е 40км/ч. В отделни подучастъци с различна дължина по вариантите са допуснати елементи на хоризонталните криви за скорост 30км/ч поради изключително сложната конфигурация на терена през който преминават проектните трасета. Не са допускани изключения от нормативните изисквания (НПП‘2018г.) по отношение на ситуационното решение на пътя за нито един от двата проектни варианта. Идеиният проект е разработен върху триизмерен модел на терена, генериран посредством векторизиране на топографски карти в М1:5000 закупени от Агенция по геодезия, картография и кадастър (КАИС – Портал за електронни услуги). Проектното решение е изработено в координатна система БГС2005г. кадастрални координати, височинна система – Балтийска.

Габаритът на пътя е Г9, както следва:

2x3,00м ленти за движение

1x3,25м допълнителна лента за движение-големи надлъжни наклони;

2x0,25м водещи ивици;

2x1,25м банкети;

Напречният наклон е двустранен в прав участък – 2,5% към банкетите. В крива е в зависимост от радиуса ρ . Максималният напречен наклон при крива с $R=30\text{м}$ е $q=7\%$. Преоформянето на напречния наклон става по дължината на преходните криви, а въртенето на настилката става около проектната ос. Необходимите уширения в хоризонталните криви са изчислени съгласно НПП‘2018г. и осигуряват безопасното разминаване на два автомобила с ремаркета. Изпълняват се едностранно от вътрешната страна на хоризонталните криви. При радиуси на хоризонталните криви по-малки от 50м – изпълнението на уширенията е предвидено да се изпълнява двустранно.

Допълнителна лента за бавнодвижещи се МПС в участъците с голям надлъжен наклон е проектирана съгласно фиг.12.4. от Приложение №12 към чл.83, ал.2 от НПП‘2018г. Напречният наклон на допълнителната лента е еднакъв с този на прилежащата ѝ активна лента за движение.

Банкетите покрай лентите за движение са с ширина 1,25м. Всички банкети са стабилизирани с 12см минерални материали за горен пласт на банкети върху основа от несортиран материал за банкети.

Напречният наклон на земното легло в прав участък е 4% към банкетите, като меродавното сечение е в средата на активните ленти за движение в хоризонтална права. В крива наклона на земното легло зависи от вида на кривата и наклона на настилката, като при наклони $4,0\% > q_{кр} > 2,5\%$ меродавното сечение е в средата на външната активна лента за движение.

Наклона на откосите в изкоп е в зависимост от предписанията в инженерно-геоложкия доклад, като в общия случай е 1,1:5. В насип в зависимост от височина му, до 7м – 1:1,5 над 7м – 1:1,75. В насип или изкоп с височина по-голяма от 6м по откосите се правят берми през 6м. Бермите в изкоп са с ширина 3м и напречен наклон 15% към ската и се облицоват. В насип те са широки 2м с наклон 3% към откоса.

В участъците в които теренът не може да бъде засечен от проектните откосни линии в насип се предвижда изграждането на армирани насипи с височина до 20,0м а в изкоп – укрепителни стоманобетонени стени с височина до 6,0м.



Всички кръстовища с републикански, общински и селскостопански пътища са проектирани като триклонни от I-ви тип без ленти за ляво завиване от главното направление, предвид на това че обслужват изключително слабо заселени села:

- с.Горна Рибница – население 3 човека
- с.Раздол – население 163 човека
- с.Клепало – население 28 човека

Данните са взети от Националния Регистър на Населението и са актуални към 15.12.2020г.

Всички второстепенни направления са решени геометрично и проверени нивелетно, на разстояния осигуряващи обвързване с отредените им за продължение имоти съгласно кадастралната карта.

Оразмерителното натоварване е определено съгласно решение на българско-македонска работна група – Протокол №2/24.08.1999г., за преминаване в 2010г. на 1039 возила денонощно, от които – 999 леки коли, 16 автобуса и 24 камиона. От бройката 999 за леки коли се приема 8% да бъдат леко-товарни и 5% тежко-товарни автомобили, с което прогнозното натоварване е подиверсифицирано и близко до действителния трафик. Предвиден е годишен коефициент на нарастване на трафика от 2,5% към края на експлоатационния период на път III-1008. С получените резултати за оразмерителната интензивност 1160А/ден е извършено оразмеряване на пътната конструкция на път III-1008 за категория на движението „тежко“. Необходимият еластичен модул $E_n=220\text{MPa}$, а конструктивните пластове на новата пътна конструкция са както следва:

- асфалтова смес за износващ пласт тип „А“ с ПмБ 45/80-65 - 4см $E=1200\text{MPa}$
- асфалтова смес за долен пласт на покритието /биндер/ - 4см $E=1000\text{MPa}$
- асфалтова смес за основен пласт A_0 -8см $E=800\text{MPa}$
- Трошен камък с непрекъсната зърнометрия -36см $E=350\text{MPa}$
- Зона „А“ от почви групи А-1 /А-2-4(5) -50см
- Земно легло $E_0=30\text{MPa}$

Отводняването на пътното платно ще бъде повърхностно. Посредством наклоните (надлъжни и напречни) на настилка и банкетите повърхностните води се насочват към откосите и пътните окопи. Отводнителни окопи се изграждат навсякъде, където наклона на терена се спуска към откосите на пътя. При дълбоки изкопи за отвеждане на стичащите се към изкопа води се изграждат предпазни окопи. Те се заустват в най-ниската точка на терена или в най-близкото съоръжение. Всички отводнителни окопи по директното трасе са облицовани с бетонови корита ЕО-1,5-100(200) сглобяеми стоманобетонни елементи или монолитно изпълнени върху пясъчна основа. Коритата са с трапецовиден напречен профил. Наклона на стените на коритата към ската е винаги 1:1. Наклона към откосите е 1:1,5. Дълбочината и широчината на дъното на коритата са по 40 см.

В пътните участъци за които няма да има предвидена ограничителна система за пътища (ОСП) е предвидено полагането на направляващи стълбчета С1 със светлоотразители С14 отговарящи на изискванията на БДС EN 12899-3 съгласно чл.179 от Наредба №18 за сигнализация на пътищата с пътни знаци.

Предвиждат се ограничителни системи за пътища отговарящи на изискванията на БДС-ЕН 1317. В банкета при малките съоръжения, кривите с малки радиуси и насипи с височина по-голяма от 3.0м се поставя единична N2W4, с минимална ефективна дължина от 72 м, включваща елементи за начало и край (късо и дълго зануляване). Зоната на действие W4 гарантира максимално отклонение от 1,3м. За начало на ОСП се предвижда дълго зануляване от 12м, а за край късо зануляване от 4м.

Идейния проект е разработен съгласно посочените по горе технически параметри и изисквания, като за доизграждане на път III-1008 „Струмляни – ГККП „Клепало“ от км 21+980 до ГКПП „Клепало“ са представени два проектни варианта за трасе: **Вариант 1 и Вариант 2.**

Дължината на пътното трасе съгласно Вариант 1 е 8 196.61 м, като километричното положение е от км 21+980 до км 30+196.61.

При изготвянето на Вариант 1 е търсено трасе, което да е различно от това на съществуващият път и да минава изцяло извън границите на населените места.

Началото на Варианта е при км 22+000 след кръстовище за с. Колибите, но проектната документация е изработена от км 21+980 с цел да се осигури привързване към ремонтираната част от съществуващото трасе на път III-1008. От км 22+000 до км 22+305 новопроектираното трасе

съвпада с трасето на републиканския път, като се предвижда цялостна реконструкция на пътната настилка в този участък. При км 22+310 се намира кръстовище с общински път ВLG3312 за с. Горна Рибница. Проектното трасе на път III-1008 продължава по трасето на общинския път от км 22+310 до км 24+945, чието развитие в този участък с дължина 2 635 м е изцяло в северозападна посока. При км 24+945 е предвидено кръстовище от I-ви тип за с. Горна Рибница с продължението на път ВLG3312, което остава като второстепенно направление спрямо проектното трасе за доизграждане на път III-1008.

След км 24+945 трасето продължава почти изцяло в посока запад-северозапад, като следва следата на съществуващи селскостопански/горски пътища, които се използват основно за дърводобив и достъп до бивша гранична заграда и съществуващата на територията на Република Северна Македония гранично-пропускателен пункт.

От км 26+840 до края на пътното трасе по Вариант 1, същото навлиза в територията на ЗЗ ВG0000366 „Кресна - Илинденци“, с изключение на малък участък от км 27+014 до км 27+131, в който трасето частично напуска границите на защитената зона.

В участъка от км 26+800 до км 27+600 характера и морфологията на релефа са изключително тежки за реализиране на пътното трасе, поради което се налага проектирането на последователни хоризонтални криви с радиуси 30-50 м с цел преодоляване на голямата денивелация. При км 27+402 от външната страна на хоризонтална крива с радиус 30 м се устройва кръстовище от I-ви тип със стопански/горски крайграничен път развиващ се в северна посока. Директното трасе продължава своето развитие изцяло в западна посока до края си при ГКПП „Клепало“ следвайки следата на съществуващ стопански/горски крайграничен път.

В участъка от км 26+250 до км 27+680 вдясно е предвидено изграждането на допълнителна лента за бавнодвижещи се МПС пореди големите надлъжни наклони, чиято дължина е $L=1430$ м без да се включват участъците за преход. В този участък техническите елементи на трасето както в ситуация, така и в надлъжен профил съответстват на проектна скорост $V_{пр}=30$ км/ч.

От км 27+900 до км 28+150 обхваща на пътното трасе преминава на около 160 м южно под трети пояс на Санитарно-охранителна зона около ВС „Пезульо 1 и 2“ в землището на с. Горна Рибница, като границите на пояса не се засягат.

От км 29+940 до края на трасето при км 30+196,61 вдясно се устройва допълнителна лента за изчакващи тежкотоварни МПС с дължина 250 м и ширина 3.25 м.

Обхватът на пътното трасе по Вариант 1 в последните 250 м след км 29+940 се уширява двустранно на 60 м вдясно и 25 м вляво от проектната ос на пътя. По този начин се осигурява площадка с площ от 21 250 кв. м. за изграждане на бъдещото ГКПП „Клепало“ на територията на Република България.

Необходимата площ за реализирането на Вариант 1 е около 376 дка, като са засегнати общо 136 броя имоти в землищата на селата Клепало, Раздол и Горна Рибница.

Надлъжен профил

Надлъжният профил е решен с прави и вертикални криви:

- Минимален надлъжен наклон 0,50%;
- Максимален надлъжен наклон 8,5% (по изключение 9,0%).

Напречни профили

Поради невъзможността проектните откоси в насип да се засекаат с естествения терен в напречно отношение е предвидено изграждането на армонасипни стени с височина до 20 м и обща дължина от порядъка на 500 м, като същите са разделени в 7 подучастъка от пътното трасе. Отново поради невъзможност проектните откоси в изкоп да се засекаат с терена в напречно отношение е предвидено изграждането на укрепителни стоманобетонени стени с височина до 6 м и обща дължина около 650 м, разделени в 6 подучастъка.

Големи съоръжения

По проектното трасе за доизграждане на път III-1008 по вариант 1 не са проектирани големи съоръжения, като мостове, надлези, подлези и други.

Пресичания с пътища от републиканската и общинска пътна мрежа, както и с горски и селскостопански пътища

Проектирани са 9 бр. пътни кръстовища както следва:

- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 22+030 вдясно
- Триклонно кръстовище I-ви тип със съществуващото трасе на път III-1008 при км 22+310 вляво за селата Раздол и Клепало.

- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 23+092 вляво
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 23+355 вляво
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 23+491 вдясно
- Триклонно кръстовище I-ви тип с общински път BLG3312 при км 24+945 вдясно за с. Горна Рибница
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански крайграничен път при км 27+402 вдясно
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 27+623 вляво
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 28+388 вляво

Отводнителни съоръжения - водостоци

За пътното трасе по Вариант 1 са проектирани 25 бр. тръбни водостоци $\Phi 1000$ със сумарна дължина 334 м, които са достатъчни за провеждането на всички водни количества от окопите и околните терени под пътя в определените за това места.

Площадки за принудително спиране

По Вариант 1 са предвидени 7 бр. площадки за принудително спиране 3 бр. вляво и 4 бр. вдясно на директното направление.

Техническа инфраструктура и съоръжения собственост на други ведомства

С проектното решение за пътното трасе по Вариант 1 се налага реконструкция на съществуващ довеждащ водопровод за „Студена Вода“ $\text{ET } \Phi 80$, който попада в обхвата на проектното трасе в участъка от км 22+000 до км 27+400. Предложената в идейния проект реконструкция включва подмяна на съществуващия водопровод с нов РЕНД $\Phi 90$ с обща дължина на реконструирания участък около 5500м. Проектното положение на реконструирания водопровод е на 1.50 м вдясно от линията дефинираща пътния обхват вдясно на новото трасе на път III-1008. Обособява се сервитутна ивица с ширина 3.0 м за изграждането на реконструирания водопровод, която е с обща площ около 16.500 дка.

Проектното решение предвижда и тръбно - канална мрежа за нуждите на Държавна Агенция „Електронно управление“ ДАЕУ и за Агенция „Пътна инфраструктура“ с обща дължина на трасето 8 215 м.

Дължината на пътното трасе съгласно Вариант 2 е 10 865.24 м, като километричното положение е от км 21+980 до км 32+865.24

Както при разработването на Вариант 1, така и при изготвянето на Вариант 2 целта е да се развие трасе, което да е различно от това на съществуващият път и да минава изцяло извън границите на населените места. Друга основна цел при разработването на Вариант 2 е да бъде осигурена връзка с административния център на най-гъсто населеното село - с. Раздол, без да се налага използване на съществуващото трасе на път III-1008, което в отделни подучастъци в населеното място е с еднолентов габарит.

Началото на Вариант 2 е при км 22+000 след кръстовище за с. Колибите, но проектната документация е изработена от км 21+980 с цел да се осигури привързване към ремонтираната част от съществуващото трасе на път III-1008. Поради спецификата на терена и невъзможността за избор на алтернативно трасе в този участък, от км 22+000 до км 23+276 новопроектираното трасе съвпада с проектното решение на Вариант 1. Трасето се отклонява от направлението на общински път BLG3312 за с. Горна Рибница посредством лява хоризонтална крива с радиус 80 м, с което се насочва в югозападна посока към с. Раздол, използвайки трасето на съществуващ стопански път.

В участъка от км 23+250 до км 24+982 (пресичането с р. Раздолска) нивелетата е решена с голям падащ надлъжен наклон $7,50 \div 8,50\%$, което налага изграждането на допълнителна лента за бавнодвижещи се МПС поради големия надлъжни наклони вдясно. От км 24+982 (пресичането с р. Раздолска) до км 27+930 нивелетата е решена с голям качващ надлъжен наклон $7,00 \div 9,00\%$ което налага удължаване на участъка с допълнителна лента при големи надлъжни наклони вляво до км 27+930. Общата дължина на участъка с допълнителна лента за бавнодвижещи се МПС е $L_{\text{доп}}=4680$ м от км 23+250 до км 27+930. В този участък техническите елементи на пътното трасе както в ситуация, така и в надлъжен профил съответстват на проектна скорост $V_{\text{пр}}=30$ км/ч.

В участъка от км 24+450 до км 27+100 морфологията на релефа е изключително сложна за преодоляване поради стръмните скатове в устието на р. Раздолска, като в тази връзка са

проектирани множество последователни разнопосочни хоризонтални криви с радиуси от 30 м до 45 м. При км 26+917 вляво се осигурява пътна връзка с административния център на с. Раздол и съществуващото трасе на път III-1008 към с. Клепало.

След км 27+930 трасето се насочва изцяло в северна посока, използвайки трасето на съществуващ стопански/горски път.

От км 28+924 до км 29+230 в участък с дължина от 306 м трасето навлиза в периферията на 33 BG0000366 „Кресна - Илинденци“ по следата на съществуващ стопански път. На територията на същата защитена зона трасето преминава от км 30+292 до края на Варианта при км 32+865.24 в участък с дължина 2573 м. Общата дължина от пътното трасе по Вариант 2 преминаваща през територията на 33 BG0000366 „Кресна - Илинденци“ е 2879 м.

При км 30+350 пътното трасе по Вариант 2 се включва в проектното решение на Вариант 1 и двете са идентични до края при ГКПП „Клепало“, като в този участък трасето се развива изцяло в западна посока. Основната причина за това решение е използване следата на съществуващ стопански крайграничен път, който преминава по най-подходящата следа за провеждане на път. Прилежащия релеф се характеризира с изключително стръмни и силно залесени склонове. Този участък след км 30+350 се намира изцяло върху територията на 33 BG0000366 „Кресна - Илинденци“ и използването на съществуващото трасе на селскостопанския/горски крайграничен път би свело до минимум въздействието върху околната среда, следствие реализирането на разглежданото инвестиционно намерение.

От км 30+600 до км 30+800 обхвата на трасето преминава на около 160 м южно под трети пояс на Санитарно-охранителна зона около ВС „Пезульо 1 и 2“ в землището на с. Горна Рибница без да го засяга границите му.

От км 32+642 до края на трасето при км 32+865.24 вдясно се устройва допълнителна лента за изчакващи се тежкотоварни МПС с дължина 250 м и ширина 3.25 м.

Обхвата на път III-1008 по Вариант 2 в последните 250 м след км 32+642 се уширява двустранно на 60 м вдясно и 25 м вляво от проектната ос на пътя. По този начин се осигурява площадка с площ от 21.250 дка за изграждане на бъдещото ГКПП „Клепало“ на територията на Република България.

Площта необходима за реализирането на Вариант 2 възлиза на около 530.400 дка, като се засягат общо 165 броя имоти в землищата на селата Клепало, Раздол и Горна Рибница.

Надлъжен профил

Надлъжния профил е решен с прави и вертикални криви:

- Минимален надлъжен наклон 0,50%;
- Максимален надлъжен наклон 8,5% (по изключение 9,0%).

Напречни профили

Поради невъзможност проектните откоси в насип да се засекат с естествения терен в напречно отношение е предвидено изграждането на армонасипни стени с височина до 20 м и обща дължина около 2 100 м, предвидени в 17 подучастъка.

Отново поради невъзможност проектните откоси в изкоп да се засекат с терена в напречно отношение е предвидено изграждането на укрепителни стоманобетонени стени с височина до 6 м и обща дължина около 2 600 м, разделени в 19 подучастъка.

Големи съоръжения

Няма необходимост от изграждането на големи съоръжения на проектното трасе за доизграждане на път III-1008 по Вариант 2.

Пресичания с пътища от републиканската и общинска пътна мрежа, както и с горски и селскостопански пътища

Проектирани са 8 бр. пътни кръстовища, както следва:

- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 22+030 вдясно;
- Триклонно кръстовище I-ви тип със съществуващото трасе на път III-1008 при км 22+310 вляво за селата Раздол и Клепало;
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 23+088 вляво;

- Триклонно кръстовище I-ви тип с общински път ВLG3312 за с. Горна Рибница при км 23+335 вдясно – при това кръстовище трасето на Вариант 2 се отклонява в югозападна посока спрямо Вариант 1;
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 26+917 вляво – основна връзка за административен център на с. Раздол. Поради тежките теренни условия, пътната връзка е реализирана с дължина от 630 м с последователни разнопосочни хоризонтални криви с радиуси от 30 м. Краят на трасето се включва в съществуващ стопански път, който осигурява връзка с уличната мрежа в северозападната част на с. Раздол;
- Двойно четириклонно кръстовище I-ви тип със стопански пътища при км 27+731 вляво и км 27+796 вдясно;
- Триклонно кръстовище I-ви тип със стопански път при км 28+494 вдясно
- Двойно четириклонно кръстовище I-ви тип със стопански пътища при км 30+259 вдясно (крайграничен стопански път в северна посока) и км 30+335 вляво;

Отводнителни съоръжения - водостоци

По Вариант 2 са проектирани 39 бр. тръбни водостоци $\Phi 1000$ със сумарна дължина 656 м, които са достатъчни за провеждането на всички водни количества от окопите и околните терени под пътя в определените за това места.

При км 24+982 се пресича р. Раздолска северно от с. Раздол. Това е и най-ниската точка в нивелетата на Вариант 2, като в резултат на направените хидравлични изчисления при км 24+982 е предвиден тръбен водосток 2 x $\phi 2000$ с дължина 20 м.

Пътни принадлежности

По Вариант 2 са предвидени 10 бр. площадки за принудително спиране: 5 бр. вляво и 5 бр. вдясно на директното направление:

Техническа инфраструктура и съоръжения собственост на други ведомства

По Вариант 2 се налага реконструкция на съществуващия довеждащ водопровод за „Студена Вода“ ЕТ $\Phi 80$, който попада в обхвата на проектното трасе в участъка от км 22+000 до км 23+320. Предложената в проекта реконструкция включва подмяна на съществуващия водопровод с нов РЕНД $\Phi 90$ с обща дължина на реконструирания участък 1364 м. Проектното положение на реконструирания водопровод е на 1.50 м вдясно от линията дефинираща пътния обхват вдясно на новото трасе на път III-1008. Обособява се сервитутна ивица с ширина 3.0 м за изграждането на реконструирания водопровод, която е с обща площ около 4.100 дка.

При км 26+443 пътното трасе по Вариант 2 се пресича от довеждащ водопровод за с. Раздол ЕТ $\Phi 60$, който ще бъде реконструиран с РЕНД $\Phi 90$ в участък с дължина около 70 м.

Предвидена е тръбно - канална мрежа за нуждите на Държавна Агенция „Електронно управление“ ДАЕУ и за Агенция „Пътна инфраструктура“ с обща дължина на трасето около 11 005 м.

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:

Във връзка с реализиране на инвестиционното намерение за доизграждане на път III-1008 „Струмјани – ГККП „Клепало“ от км 21+980 до границата с РСеверна Македония се налага изработване на ПУП-ПП, както и извършване на последващи отчуждителни процедури, които следва да започнат след одобряване на инвестиционното намерение от компетентния орган по околна среда. След завършване на относимата екологична процедура ще бъде разработен и технически проект за реализацията на обекта.

След приключване на всички изискващи се законови 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 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:

Проектните трасета преминават през землищните граници на селата Раздол, Горна Рибница и Клепало - изцяло на територията на община Струмяни, Област Благоевград.

• Вариант 1- (започва от км 21+980 до км 30+196.61. Общата дължина на трасето по Вариант 1 е 8.196 км.)

Площа необходима за реализирането на Вариант 1 е около 376 дка, като са засегнати общо 136 броя имоти в землищата на селата Клепало, Раздол и Горна Рибница.

- Земеделска територия – 91 бр. имоти, с трайно засегната площ от около 226.960 дка
- Горска територия - 44 бр. имоти, с трайно засегната площ от около 125.725 дка с начин на трайно ползване - за друг вид дървопроизводителна гора)
- Територия за транспорта - 1 бр. имот, с трайно засегната площ от около 22.372 дка.

Собствеността на засегнатите имоти е предимно държавна публична, държавна частна, общинска публична, общинска частна, частна и стопанисвана от общината.

• Вариант 2 – (започва от км 21+980 до км 32+865.24. Общата дължина на трасето по Вариант 2 е 10.865 км.)

Площа необходима за реализирането на Вариант 2 е около 530.400 дка, като се засягат общо 165 броя имоти в землищата на селата Клепало, Раздол и Горна Рибница.

- Земеделска територия – 125 бр. имоти, с трайно засегната площ от около 315.083 дка
- Горска територия - 39 бр. имоти, с трайно засегната площ от около 202.293 дка с начин на трайно ползване - за друг вид дървопроизводителна гора)
- Територия за транспорта - 1 бр. имот, с трайно засегната площ от около 13.006 дка.

Собствеността на засегнатите имоти е предимно държавна публична, държавна частна, общинска публична, общинска частна, частна, и стопанисвана от общината .

Най-близките жилищни зони до трасета по Вариант 1 и по Вариант 2, са както следва:

Трасе по Вариант 1

- 1100 м на югозапад с. Раздол;
- 1900 м на изток с. Горна Рибница;
- 2200 м на североизток с. Горна Рибница;
- 2300 м на юг с. Клепало.

Трасе по Вариант 2

- 2 200 м на североизток с. Горна Рибница;
- 120 м на юг с. Раздол;
- 1800 м на запад с. Клепало.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Проектните варианти за доизграждане на път III-1008 от км 21+980 до ГКПП „Клепало“ не пресичат и не преминават в близост до Защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии. Най-близките такива са **Защитена местност „Чукаро“** и **Резерват „Соколата“**, отстоящи на над 10 км от началото на разглеждания участък (общ за двата варианта).

Проектните варианти за трасе на път III-1008 до ГКПП „Клепало“ преминават през защитена зона по НАТУРА 2000 – 33 BG0000366 „Кресна - Илинденци“, определена по Директива 92/43/ЕИО за опазване на природни местообитания и на дивата флора и фауна (Директива за местообитанията).

За Защитената зона има издадена заповед за обявяване (РД-264/31.03.2021). Специфични забрани, касаещи изграждане на път III-1008 до ГКПП „Клепало“, липсват. Защитената зона няма одобрен План за управление.

За Защитената зона към момента няма одобрени специфични и подробни природозащитни цели.

И двата разработени варианта в различна степен засягат защитена зона по НАТУРА 2000 - 33 BG0000366 „Кресна - Илинденци“, определена по Директива 92/43/ЕИО за опазване на природни

местообитания и на дивата флора и фауна. Трасето е проектирано по начин, осигуряващ минимално засягане на защитената зона, като преминавайки на територията ѝ се използва в максимална степен следата на съществуващ горки/стопански път.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Най-близките обитаеми зони са:

Трасе по Вариант 1: 1100 м на югозапад с. Раздол; 1900 м на изток с. Горна Рибница; 2200 м на североизток с. Горна Рибница и 2300 м на юг с. Клепало.

Трасе по Вариант 2: 2 200 м на североизток с. Горна Рибница; 120 м на ю с. Раздол и 1800 м на запад с. Клепало.

Рискът за населението ще бъде различен по степен в зависимост от близостта на пътя до обитаеми сгради. Едно от очакваните сериозни въздействия ще е именно върху хората живеещи и работещи в близост до пътното трасе. Дискмфортът, ще се получи основно в периода на активно строителство (денем), при неблагоприятни атмосферни условия.

Основните фактори, рискови за здравето на населението, живеещо в близост до трасето, ще са шумовият и прахов фактори.

По време на строителството на проектното трасе, параметрите на акустичната среда ще бъдат влошени на работната площадка, както и в най-близко разположените до трасето сгради и пътища, които ще се ползват при транспортиране на материали и строителни отпадъци.

Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Този риск може да се минимизира чрез добра работна организация – строго определени маршрути на движение на пътнo-строителната техника, лимитиране на работата на празен ход, работа само през деня и др.

Обектите на въздействие от шума на строителната техника са най-близките до обекта сгради, които ще бъдат засегнати и в периода на експлоатация от транспортния шум на трафика.

Проектните варианти на трасе имат аналогично по вид въздействие по отношение на здравно хигиенните аспекти. По време на строителство въздействието е аналогично по отношение на работещите по трасето, както и за най-близките населени места.

По отношение на въздействията върху качеството на атмосферния въздух: Предпочитан за реализация е Вариант 1, понеже ще бъде със значително по-малък принос към замърсяването на въздуха над населено място в сравнение с Вариант 2.

По време на строителство на трасе по Вариант 2 очакваното ниво на шум, достигащо до жилищната зона на с. Раздол ще превишава регламентираната гранична стойност за ниво на шум 55 dBA за дневен период, докато при трасе по Вариант 1 териториите на населените места не са обект на шумово въздействие по време на строителство и експлоатация.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Двата проектни варианта на новото трасе за доизграждане на път III-1008 до ГКПП „Клепало“ преминават през землищата на селата Клепало, Горна Рибница и Раздол изцяло през нерегулирани територии. По тази причина изграждането им би могло да застраши целостта само на археологически културни ценности. В този район никога досега не са провеждани археологически проучвания и няма регистрирани археологически обекти.

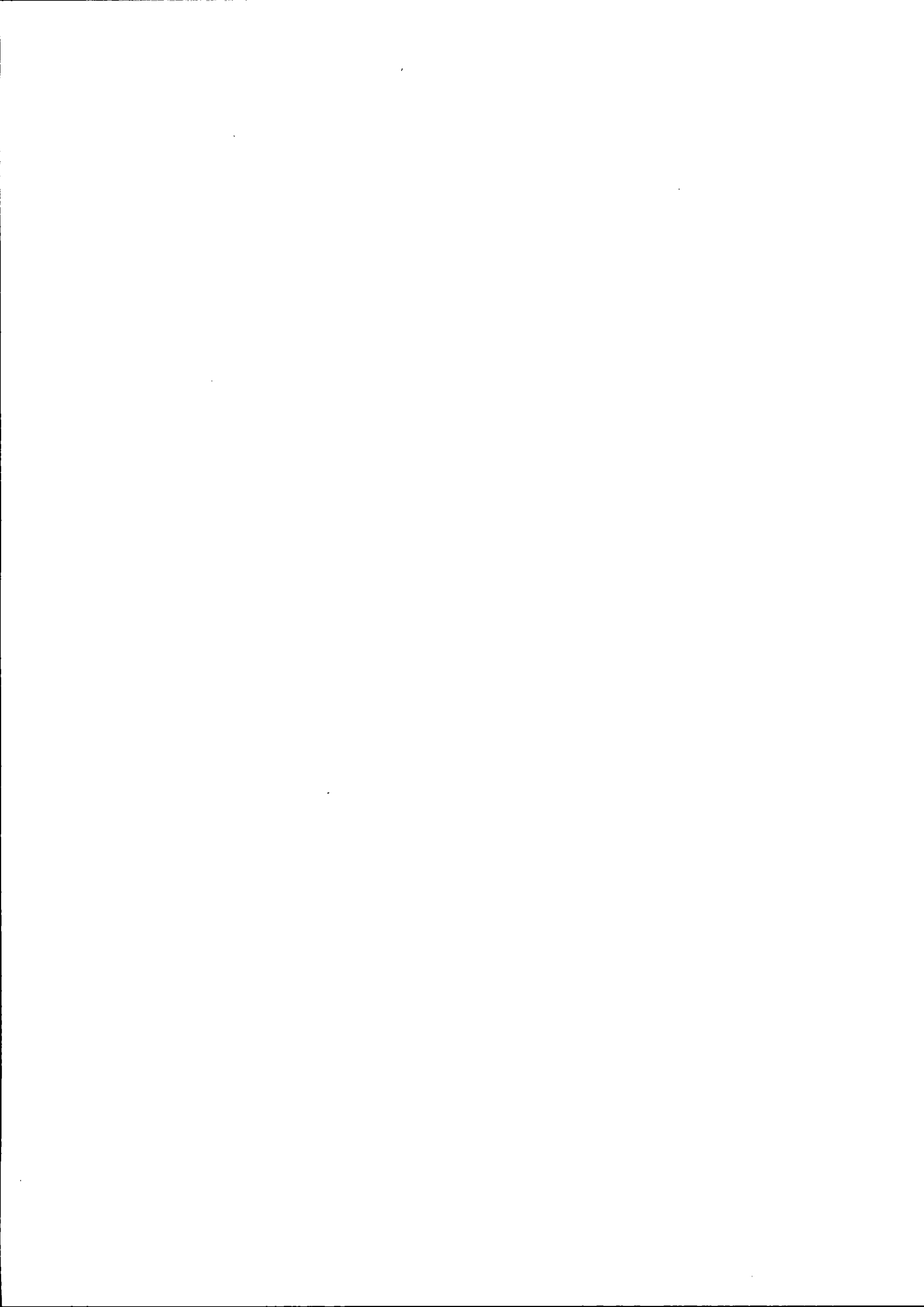
Възможно е обаче при строителството да бъдат нарушени или компрометирани неизвестни такива. За да бъде избегнат риска от пълно или частично унищожаване на археологически структури или находки, преди строителството по избрания за реализация вариант за трасе на пътя ще бъдат проведени теренни издирвания. В резултат на тези предварителни проучвания ще се изясни дали при изграждането на пътя няма да бъдат застрашени културни ценности.

Експлоатацията на път III-1008 до ГКПП „Клепало“ няма да застраши обекти на културното наследство.

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

Инвестиционното намерение е свързано с изграждане на нова пътна инфраструктура. За целите на строителството в максимална степен ще се използват съществуващи горски и селскостопански пътища.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:



Предвижданите строителни дейности ще се извършват в гранична зона, целта на инвестиционното намерение е осигуряване на пътна свързаност на Р България със Северна Македония. Инвестиционното намерение няма да предизвика негативно трансгранично въздействие.

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/:

При строителството на пътя ще се използват инертни материали от лицензирани доставчици, които ще се посочат от Строителя.

Основните строителни материали, които ще се използват са бетонови смеси, арматурни елементи, хидроизолация и асфалтобетон, които ще бъдат описани подробно в количествените сметки към техническия проект.

Ще се използват ограничени количества вода за питейно-битови нужди и за бетоновите разтвори. Не се предвижда водочерпене или отнемане на земни маси.

По време на експлоатацията природни ресурси няма да се използват.

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

7.1 По време на строителство

В този период ще се извършват различни по вид дейности, в резултат на което емисиите ще бъдат само неорганизираны, както следва: - изкопни работи за отнемане на хумуса при новото трасе; - изкопни работи за подготовка основата при преминаване на платното по ново трасе; - насипни работи (пътна основа от натрошен камък) за оформяне леглото на платното; - товарене и транспорт на излишните материали до депо; - разтоварване на излишните материали; - товарене и разтоварване на инертни материали върху временни площадки/депа; - обратно засипване с чакъл и филц при полагане на основата на пътя; - влагане, разстилане и уплътняване на инертните материали на пътя.

Основните емисии при транспорт на инертните материали ще бъдат разпределени по използваните съществуващи пътища в района на строителните работи.

При тези процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав (ФПЧ), поради използването на машини за изкопни работи, булдозери, челни товарачи и ръчни работи. Наред с това ще се отделят характерните за горивните процеси в ДВГ отпадъчни газове (азотни оксиди, въглероден оксид, серни оксиди, сажди, ЛОС, РАН, УОЗ и др.).

При подготовката, полагането и подравняването на асфалтови настилки, свързано с разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини се отделят основно пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани).

Замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде краткосрочно в локален мащаб, разпределено във времето за реализация на проекта.

7.2 По време на експлоатация

Транспортните средства, които ще преминават по новата пътна отсечка ще бъдат източник на азотни оксиди и фини прахови частици, генерирани в резултат на работата на двигателите с вътрешно горене. Техният брой е прогнозен, по проектни данни, за денонощие – 2466

Като част от проктната документация за обекта е извършено математично моделиране на разпространението на ФПЧ₁₀, като резултатите от оценката на средно-годишните концентрации (СГК) на ФПЧ₁₀, както и на стойностите на СГК на ФПЧ₁₀ в избрани дискретни рецептори показват, че приносът на трафика към замърсяването на въздуха с ФПЧ₁₀ по Участък № 2 на път III-1008 ще бъде нищожен, както при реализация на трасе по Вариант 1, така и при трасе по Вариант 2. Над жилищните територии на селата Раздол и Клепало концентрацията на замърсителя ще бъде далеч под СГК от 40 µg/m³. Дори максималните изчислени СГК при двата варианта възлизат на не повече от 10% от нормата (3.89 µg/m³ за Вариант 1 и 3.82 µg/m³ за Вариант 2).

Над жилищните райони на населените места тези концентрации над с. Раздол и с. Клепало ще бъдат в диапазони 0.02 – 0.04 µg/m³ при Вариант 1 и 0.08 – 0.16 µg/m³ при Вариант 2.

Както вече беше отбелязано в обследвания участък на път III-1008, се намират няколко населени места: с. Раздол, с. Клепало и с. Горна Рибница, отстоящи на сравнително голямо

разстояние от трасето. Няма отчетено надвишаване на нормите в обитаеми и жилищни зони, при Вариант 1 и Вариант 2

Доизграждането на път III-1008 по Вариант 1 и Вариант 2 няма да бъде свързано с нарушаване на нормите за опазване на човешкото здраве в обхвата на близките населени места, поради отстоянията до тях и при отчетеното разпределение на приземните концентрации.

В резултат на отчетеното разпределение на приземните концентрации може да се каже, че автомобилният транспорт по новия участък няма да допринесе в значителна степен към замърсяването на атмосферния въздух на територията на населените места, като това е валидно и за двата проектни варианта, *но трасето по Вариант 1 ще бъде с по-малък принос към замърсяването на въздуха им.*

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

8.1 Генериране на отпадъци по време на строителство

По време на строителните дейности на пътното трасе и съоръженията на пътя ще се генерират различни по вид отпадъци при разчистване и подготовка на строителни площадки, изпълнение на изкопни дейности, строителство на пътното тяло, строителство на пътни съоръжения - водостоци и реконструкции на водопровод, местата за складиране на строителни материали, временни монтажни площадки, пътни възли, местата за домуване на транспортна, пътно-строителната и монтажна техника, както и на местата за временни битови лагери на работещите.

Строителни отпадъци, генерирани при извършването на изкопни, насипни, кофражни, армировъчни, бетонови и асфалтобетонни работи и други строително-монтажни работи, извършвани на строителните площадки са: изкопани земни и скални маси; бетон; метални отпадъци; дървесен материал; асфалтови смеси. В началната фаза на строителството ще се генерират и биоразградими отпадъци при подготовката на трасето и отстраняване на дървесно-храстова растителност.

Битови отпадъци, генерирани на строителните площадки, във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника от жизнената дейност на работниците строители.

Опасни отпадъци, предимно амортизирани акумулаторни батерии и отработени масла от строителната механизация при аварийна подмяна, както и опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества.

Основно ще се генерират характерни строителни отпадъци от изкопните и строителните дейности, а именно: изкопани земни и скални маси при изпълнение на изкопи; бетон; метални отпадъци; дървесен материал; асфалтови смеси.

Различните по вид отпадъци, които ще се генерират при изграждане на пътното трасе се разделят на: строителни отпадъци; битови отпадъци и опасни отпадъци.

- **Опасни отпадъци**

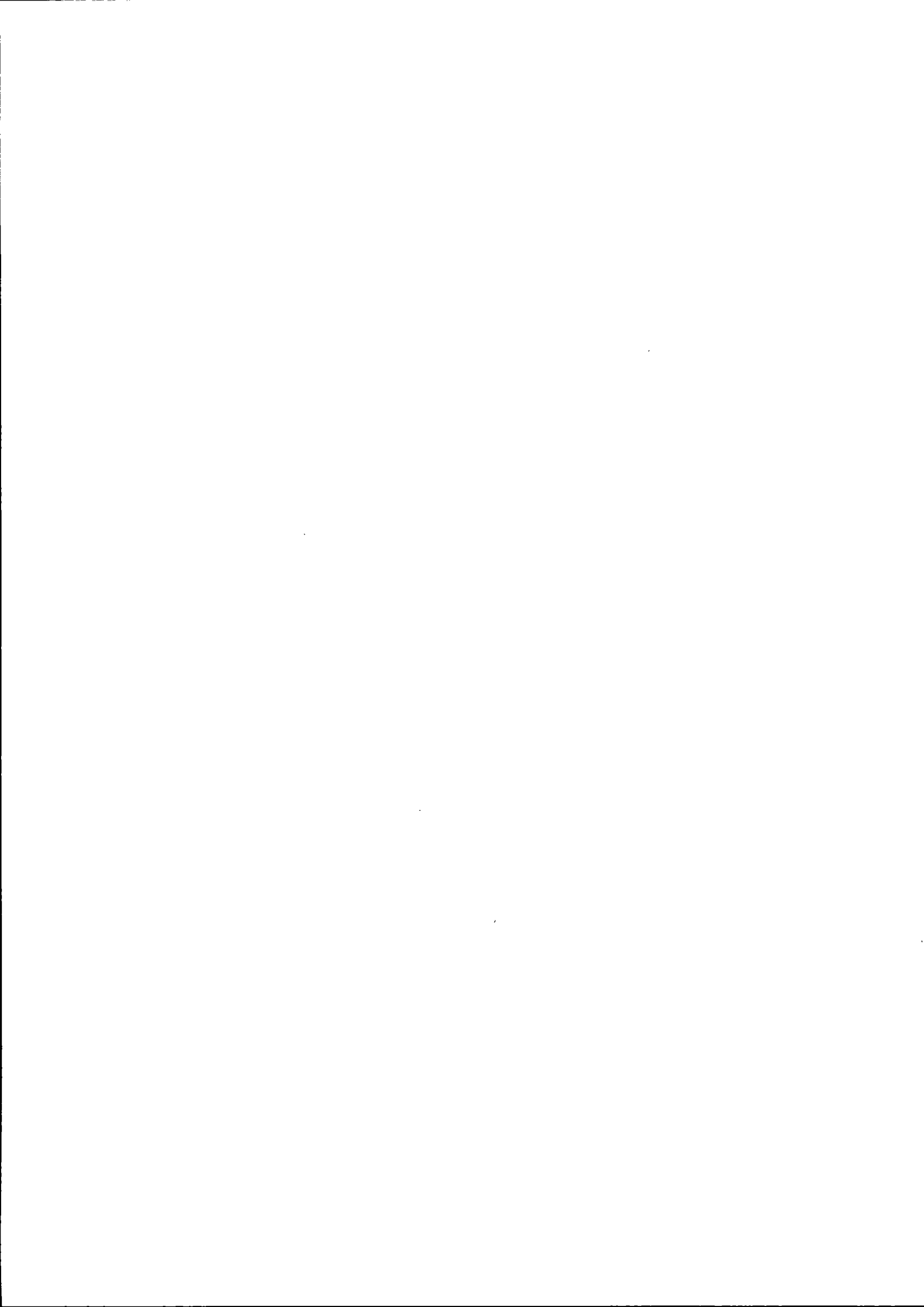
Като опасни отпадъци при строителството на участъка за доизграждане на път III-1008 „Струмляни – ГККП „Клепало“ от км 21+980 до ГКПП „Клепало“ с цел осигуряване на пътна връзка с ГКПП „Клепало“, съоръженията към пътя и реконструкции на съоръжения на други ведомства (водопровод), основно ще се генерират опасни отпадъци от неизбежна поддръжка на строителната и монтажна техника и обслужващи транспортни средства, като: хидравлични масла, масла за зъбни предавки, маслени филтри, спирачни течности, акумулаторни батерии, опаковки съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества, земни маси, съдържащи опасни вещества

Опасни отпадъци основно ще се генерират от поддръжката на строителната и монтажна техника и обслужващи транспортни средства, при аварии и/или непредвидена подмяна.

- **Строителни отпадъци**

При изграждане на трасето на пътя, при извършване на земно-изкопните работи за оформление леглото на пътя и строителство на съоръженията към него – водостоци и при реконструкции на водопровод, ще се генерират земни и скални маси. Количество генерирани земни и скални маси за целия период на строителство са както следва около 297 394 м³ за вариант 1 и около 740 704 м³ за вариант 2.

По време на строителството ще се генерират и други строителни отпадъци, като: отпадъчен бетон, асфалтови смеси, метални отпадъци, дървесен материал.



- Битови отпадъци

В периода на строителството на участъка на път III-1008 от км 21+980 до ГКПП „Клепало“, съоръжения към пътя и при реконструкции на съоръжения на други ведомства, както и във временните лагери и места за домуване на транспортната, строителна и монтажна техника ще се генерират битови отпадъци от жизнената дейност на работещите.

8.2. Генериране на отпадъци по време на експлоатация

По време на експлоатация на пътното трасе ще се генерират различни по вид отпадъци от трафика и при ремонтни дейности на пътното платно. Различните по вид отпадъци, които ще се генерират при експлоатация на пътното трасе се разделят на: битови отпадъци; неопасни и опасни отпадъци и строителни отпадъци от ремонтни работи.

- Опасни отпадъци

При експлоатацията на пътния участък ще се генерират течни и твърди отпадъци, както следва:

- хидравлични масла, двигателни и смазочни масла, масла за зъбни предавки, спирачни течности, антифризни течности и други образувани при течове от неизправни или аварирани автомобили както и от автомобили претърпели ПТП. Разливи/течове от цистерни и товарни автомобили превозващи опасни отпадъци, опасни вещества, в т.ч. и горива. Отпадъци се генерират при инциденти, пътнотранспортни произшествия или аварии на превозващите транспортни средства. Отпадъкът ще се образува при отстраняване на разливи/течове и почистване на пътното платно при аварии, инциденти и ПТП с адсорбентни материали (абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества).

- Други отпадъци, генерирани в процеса на експлоатация

- разливи/течове/разпиляване от цистерни и товарни автомобили превозващи течни или оводнени материали. Отпадъкът ще се образува при отстраняване на разливи/течове и почистване на пътното платно при аварии, инциденти и ПТП с адсорбентни материали;

- абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла;

- агрегати и части от автомобили и изхабено оборудване от тях, излезли от употреба автопревозни средства (претърпели пътнотранспортни произшествия), автомобилни консумативи, брони и др.;

- износени и разкъсани автомобилни гуми;

- отпадъци от почистване на крайпътните канавки и разделителната ивица.

- Битови отпадъци

- изхвърлени на и покрай пътя битови отпадъци, в т.ч. и в местата за почивка;

- изхвърлени опаковки от хранителни продукти, напитки и др. – пластмасови, стъклени, метални и книжни.

Вид на различните битови отпадъци: смесени битови отпадъци, хартиени и картонени опаковки, пластмасови опаковки, метални опаковки, композитни/ многослойни опаковки и стъклени опаковки.

Разлетите/разпилени и изхвърлени отпадъци на и край пътя, в т.ч. и в местата за почивка и площадки за принудително спиране са в малки количества и периодично се почистват при поддръжката на пътя. Неминуемо е задържането на част от отпадъците в около пътното пространство или в крайпътните канавки.

С оглед ограничаване замърсяването на пространство край пътя, службите по поддръжката отстраняват натрупаните покрай пътя отпадъци.

Залпови замърсявания ще възникват само при пътнотранспортни произшествия или аварии на транспортни средства, превозващи опасни вещества и опасни отпадъци или при криминално изхвърляне на опасни отпадъци. При аварийни ситуации, незабавно се уведомяват компетентните служби (Полиция, НС ПБЗН, Гражданска защита, МОСВ, МЗ и МС).

Твърдите отпадъци генерирани при експлоатация на пътя ще се събират от организацията поддържаща крайпътното пространство и ще се предават за последващо оползотворяване и/или обезвреждане.

Предотвратяване образуването на отпадъци при строителството и експлоатацията на участъка на път III-1008 от км 21+980 до ГКПП „Клепало“

За минимизиране образуването на отпадъци при строителството на участъка Изпълнителят на строителството следва да изготви План за управление на строителните отпадъци, който ще съдържа оценка на генерираните обеми и избор на метод на третирането им. Строителната организация да прилага йерархичен ред за управлението на строителните отпадъци съгласно чл. 10 на Наредба за управление на строителните отпадъци и за влягане на рециклирани строителни материали.

За предотвратяване образуването на опасни отпадъци (масла, акумулатори и др.) на отделните строителни площадки ще се използва изправна транспортна и строително-монтажна техника, след пълно техническо обслужване в основната база на строителната организация.

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.б 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.

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):

В периода на строителството на път III-1008 до ГККП „Клепало“, строителството на прилежащите на пътя съоръжения и реконструкции на съоръжения на други ведомства не се предвижда използване на опасни химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана. При строителството на пътя, не се предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки.

В периода на експлоатацията на пътя не се извършват дейности с опасни химични вещества.

Предприятия с висок и нисък рисков потенциал в района на инвестиционното предложение: в съответствие с разпоредбите на чл. 104 от ЗООС, в близост до проектните трасета няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС. Инвестиционното предложение не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

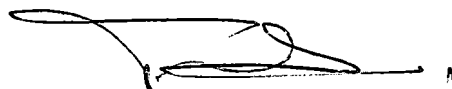
Разглежданите пътни участъци не представляват съоръжение или предприятие с нисък или висок рисков потенциал, съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

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

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: Ситуация .DWG формат на електронен носител.

С уважение,



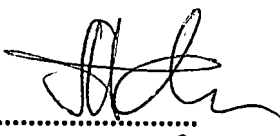
**ТОДОР ВАСИЛЕВ
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

Съгласували:

инж. Пламена Пасева.....

Директор на дирекция ИПОП

Изготвили:

инж. Ася Чипева.....

Началник на отдел в дирекция ИПОП

д-р Нина Стоилова.....

Началник на отдел в дирекция ИПОП

02.02.2022г.