



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"

ДО  
Г-Н НЕНО ДИМОВ  
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ  
гр. СОФИЯ 1000, бул. „МАРИЯ ЛУИЗА” № 22

МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"	
Изм. № 04-08-156	06-11-19 .....20..... г.

**Относно:** Основен ремонт и реконструкция на Път III-861 „(II-86) – Югово – Лъки – Здравец“ от км 0+000 до км 31+014.30

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМОВ,**

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 инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

**Основен ремонт и реконструкция на Път III-861 „(II-86) – Югово – Лъки – Здравец“ от км 0+000 до км 31+014.30**

**1. Възложител:**

Агенция „Пътна инфраструктура“, гр. София 1606, бул. „Македония” № 3  
телефони за контакти: 02/952 19 93, 02/9173 295; факс: 02/952 14 84  
лице за контакти: инж. Виктор Лебанов

**2. Резюме на предложението:**

Целта на инвестиционното предложение е привеждане габарита на републиканския път III-861 „(II-86) – Югово – Лъки – Здравец“ в участъка от км 0+000 до км 31+014.30 към изискванията на Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища, съответстващи на класа му, както и възстановяване и подобряване на транспортно-експлоатационните му характеристики и носимоспособността на настилката му. С реализацията му ще се осигурят необходимите условия за безопасност на движението по пътя, оптимално отводняване на пътното тяло и значително ще се повиши комфорта на пътуване.

**2.1. Обща характеристика на пътните участъци и прилежащите им съоръжения:**

Началото на разглеждания обект – км 0+000, е в оста на път II-86 Асеновград – Смолян при км 43+800, местност Югово ханче и представлява отклонение (кръстовище) ляво. Краят е на територията на област Смолян при км 31+014.30.

Геометричните елементи на пътя се определят за проектна скорост от 30 до 50 км/ч.

Трасето преминава през три населени места: с. Югово (от км 4+412 до км 5+416, 1.004 км), гр. Лъки (от км 14+169 до км 17+548, 3.379 км) и с. Здравец (от км 27+313 до км 28+327, 1.014 км).

След геодезическо заснемане в участъка до км 26+010 се установяват съществуващи ширини на настилката от 4.70 м (4.30 м в с. Югово) до 7.30 м (8.20 м в участъка до км 2+105 и до 10.0 м в гр. Лъки). За участъка от км 26+010 до края съществуващите ширини на настилката са от 3.50 (3.30) м до 4.50 (5.00) м.

Банкетите са с ширини от 1.00 (0.75) м до 1.50 м, на места липсват или са неясно оформени (особено прилежащите към скатните изкопи, засипани от непочистена земна маса). На част от трасето в гр. Лъки са изпълнени банкети и тротоари с бетонови бордюри в добро и сравнително добро състояние. Съществуват и видими бетонови ивици в къс участък в началото на града. На територията на с. Югово и с. Здравец са изпълнени само банкети.

Съществуващото отводняване през гр. Лъки по отделни участъци е както следва:

- Повърхностно отвеждане на водите по прилежащи на директното направление улици

- Отводняване с напречен бетонов канал с решетка с напречен отводнител в реката

- Отводняване с дъждоприемни шахти (ДШ) отвеждани с напречен отводнител в реката през подпорна стена

- Отводняване с ДШ и колектор с ревизионни шахти (РШ).

В селата Югово и Здравец няма изградени отводнителни системи. Отвеждането на водите е повърхностно.

За пропускане на водите през пътното тяло са изградени общо 114 броя малки съоръжения както следва:

- Тръбни Ф80 и Ф100 – 38 броя;
- Напречни отводнители Ф30 – Ф60 – 37 броя;
- Плочести с отвори от 1.0 до 5.0 м – 28 броя;
- Сводови с отвори от 1.0 до 4.0 м – 5 броя;
- Устообразни с отвори от 1.0 до 1.5 м – 6 броя;

Поради естеството на пътното трасе и преминаването му през планински терен, съществуват голям брой подпорни и укрепителни стени (над 200 броя с обща дължина около 8700 м, която се равнява на 28% от дължината на трасето).

В участъка попадат осем броя големи съоръжения:

1. Сводов мост на р. Чепеларска при км 0+030, Lсв = 16 м
2. Сводов мост на р. Лъкинска при км 14+214, Lсв = 19.0 м
3. Мост на р. Манастирска при км 15+393, Lсв = 13.0 м
4. Сводов мост на р. Дряновска при км 18+620, Lсв = 6.0 м
5. Мост на р. Джурковска при км 20+499, Lсв = 6.0 м
6. Сводов мост на дере при км 22+724, Lсв = 8.0 м
7. Сводов мост на дере при км 23+440, Lсв = 10.15 м
8. Сводов мост на р. Джурковска при км 24+053, Lсв = 22.8 м

В разглеждания участък попадат четиринадесет кръстовища на ниво: 1 брой с републикански пътища, 5 броя с общински пътища и 8 броя с горски пътища, както следва:

1. Км 0+000 – триклонно кръстовище с Републикански път II-86 – не попада в обхвата на инвестиционното предложение;
2. Км 5+292 – триклонно кръстовище от I-ви тип за хижа Пашалийца в участъка на с. Югово. Представлява отклонение косо напред вдясно по растящия

километраж (РКМ) от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

3. Км 13+311 – триклонно кръстовище от I-ви тип в ляво с републикански път III-8611 (отклонение Кръстова гора) – с. Белица. Съществуващото геометрично решение не налага промяна. Кръстовището не създава опасност за движението.

4. Км 14+168 – триклонно кръстовище от I-ви тип за гр. Лъки в участъка на гр. Лъки. Представлява отклонение косо напред вдясно по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение и близостта на река Юговска не позволява подобрене на елементите в ситуация.

5. Км 15+377 – триклонно кръстовище от I-ви тип в ляво с общински път PDV2130 за с. Манастир в участъка на гр. Лъки. Към настоящия момент е дадено предимство на направлението път II-86 – с. Манастир, направлението по РКМ е обособено като второстепенно.

6. Км 18+600 – триклонно кръстовище от I-ви тип в дясно с общински път PDV 2134 за с. Дряново. Съществуващото геометрично решение и близостта на река Дряновска не позволява подобрене на елементите в ситуация.

7. Км 23+028 – триклонно кръстовище от I-ви тип вляво, с общински път PDV 2132 за с. Джурково. Съществуващото геометрично решение и близостта на река Джурковска не позволяват подобрене на елементите в ситуация.

8. Км 23+773 – триклонно кръстовище от I-ви тип вляво за горски обекти. Представлява отклонение косо назад в ляво по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

9. Км 25+225 – триклонно кръстовище от I-ви тип в дясно за горски обекти. Представлява отклонение косо назад в дясно по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

10. Км 25+425 – триклонно кръстовище от I-ви тип в дясно за горски обекти. Представлява отклонение косо напред в дясно по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

11. Км 25+755 – триклонно кръстовище от I-ви тип в дясно за горски обекти. Представлява отклонение косо напред вдясно по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

12. Км 26+503 – триклонно кръстовище от I-ви тип в ляво за горски обекти. Представлява отклонение косо назад вляво по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

13. Км 29+511 – триклонно кръстовище от I-ви тип в ляво за горски обекти. Представлява отклонение косо назад вляво по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

14. Км 29+781 – триклонно кръстовище от I-ви тип в дясно за горски обекти. Представлява отклонение косо назад вдясно по РКМ от директното направление. Съществуващото геометрично решение не позволява подобрене на елементите в ситуация.

## **2.2. Съществуващо положение:**

Разглеждания обект е единствен подход към гр. Лъки и община Лъки в област Пловдив. Обслужва местния трафик между прилежащите населени места, както и този на

поклонници към Кръстова гора (кръстовище на км 13+290, ляво). Единствен директен маршрут е и за транспорта на добита рудна маса към преработващото предприятие. Трафикът след гр. Лъки (км 17+500), към м. Рожен, е изключително туристически.

До 2005 г. е реконструиран участъкът до км 2+105. За целия път през годините са извършвани само аварийни и частични ремонти по настилка.

Като цяло участъците с настилка в добро състояние се оценяват на около 20% от дължината на трасето (четири участъка). Тези с оценка „лошо състояние“ - на 80% (пет участъка).

Относно носимоспособността на настилка: в отделни участъци пътната конструкция не притежава необходимата носимоспособност. Има участъци с напълно компрометирано и на места липсващо асфалтово покритие с множество деформации и дупки.

Относно съществуващите повреди по настилка: по повърхността на настилка има мрежовидни пукнатини, дупки, кръпки, ускорено износване и слягане, единични пукнатини и пукнатини до ръба.

Равността на пътното покритие е незадоволителна и лоша.

С изключение на участъка на гр. Лъки, надлъжното отводняване е компрометирано. В отделни къси участъци съществуващите земни окопи са в много лошо състояние, като същите са затрупани от свличащите се от скатовете земни маси.

Като цяло състоянието на малките съоръжения е лошо, поради частичното или цялостното им затрупване, както и наличието на частични разрушения по крилата им. По всички малки съоръжения се налага ремонт или цялостна подмяна на челни стени, казанчета, крила, оформяне и/или нови корекции на втоци и оттоци. За осигуряване на по-голям пътен габарит от съществуващия се налага и тяхното удължаване изключително от страна на втоците.

От км 5+440 до км 5+480 част от съществуваща подпорна стена е компрометирана в резултат на активиран свлачищен участък според становище на Геозащита-Перник. Наблюдават се и частични разрушения при още 6 броя подпорни стени.

По съществуващите големи съоръжения са констатирани следните дефекти и повреди:

1. Сводов мост на р. Чепеларска при км 0+030, L<sub>св</sub> = 16 м:

- пукнатини на настилка върху съоръжението;
- течове в зоната на надлъжните фуги между трите свода;
- бели петна и течове по зидарията на челните стени и на крилата;
- оголена и корозирала армировка по долната повърхност на стоманобетонните дъги;
- корозирали парапети и предпазни огради.

2. Сводов мост на р. Лъкинска при км 14+214, L<sub>св</sub> = 19.0 м:

- пукнатини на настилка върху съоръжението;
- разрушения по бетона и изпочупени и липсващи плочи на тротоарната конзола;
- корозирала предпазна ограда - парапет;
- оголена и корозирала армировка по долната повърхност на свода;
- подравяне при фундамента на свода, страна Лъки при втока.

3. Мост на р. Манастирска при км 15+393, L<sub>св</sub> = 13.0 м:

- пукнатини на настилка върху съоръжението;
- разрушения по бетона на тротоарната конзола;
- корозирала и деформирана предпазна ограда и стоманен парапет;
- оголена и корозирала армировка по долната повърхност на пътната плоча и по гредите;
- оголена армировка на облицовката по дъното на реката.

**4. Сводов мост на р. Дряновска при км 18+620, Lсв = 6.0 м:**

- пукнатини на настилката върху съоръжението;
- разрушения на бетона на борда;
- корозирал и деформиран стоманен парапет, с липсващи звена;
- оголена и корозирала армировка по долната повърхност на свода;
- подравяне на фундаментите.

**5. Мост на р. Джурковска при км 20+499, Lсв = 6.0 м:**

- пукнатини на настилката върху съоръжението;
- разрушения на бетона на борда;
- корозирал и деформиран стоманен парапет, с липсващи звена;
- оголена и корозирала армировка по долната повърхност на пътната плоча,

тротоарната конзола и при гредите;

- подравяне на фундаментите на устоите;
- разрушения на зидарията при крило страна Смолян.

**6. Сводов мост на дере при км 22+724, Lсв = 8.0 м:**

При огледа и обследването на съоръжението не са установени сериозни дефекти и повреди. На моста е правен ремонт, като е постигнат оптимален възможен габарит от 6,0м на пътното платно и са изградени нови стоманобетонни тротоарни блока с широчина от 0,75-0,8 м, с монтирани нови предпазни огради – парапет. Изградени са допълнителни крила от страна отток от стоманобетон, за постигане на необходимия габарит.

**7. Сводов мост на дере при км 23+440, Lсв = 10.15 м:**

- разрушени парапети;
- напукана и деформирана настилка върху съоръжението и при подходите;
- течове в зоната на надлъжната фуга между двата свода;
- бели петна и течове по зидарията на челните стени и крилата.

**8. Сводов мост на р. Джурковска при км 24+053, Lсв = 22.8 м:**

- недостатъчен габарит на пътното платно;
- деформирани, ръждясали парапети, с липсващи звена;
- напукана и деформирана настилка върху съоръжението и при подходите;
- бели петна и течове по челната стена и под тротоарните конзоли.

**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/улицы, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:**

**3.1. Ситуационно решение по участъци:**

• **За Участък I от км 0+000 до км 2+100** – рехабилитация по съществуващия габарит Г6.50/9.00 (проектна скорост 30 км/ч);

• **За Участък II от км 2+100 до км 13+161** – реконструкция за осигуряване на габарит Г6.00/8.00 с конзолни плочи и минимално навлизане в ската (проектна скорост 40 км/ч), с изключение на участъка в с. Югово – минимум 5.50 м (5.00 м – по изключение) пътното платно (проектна скорост 30 км/ч);

• **За Участък III от км 13+161 до км 26+128** – рехабилитация по съществуващия габарит Г6.00/8.00 (проектна скорост 30 км/ч);

• **За Участък IV от км 26+128 до км 31+014.30** – реконструкция за осигуряване на габарит Г6.00/8.00 с уширение към ската без необходимите уширения в хоризонталните криви (проектна скорост 40 км/ч).

### **3.2. Предвидени типове ремонтно-възстановителни работи по пътната настилка:**

#### **● Предварителни ремонти**

Изпълнението на предварителните ремонтни работи ще се извърши преди полагане на изравнителните и износващи пластове. Преди това, всички площи, подлежащи на фрезование, се оформят в правилни геометрични фигури със страни, успоредни и перпендикулярни на оста на пътя и простиращи се най-малко 10 см в здравата част на настилка. Фрезованият материал се отстранява и основата се почиства с телена четка и състен въздух. Подготвената площ се обработва с битумна емулсия.

#### **● Локални ремонти**

- Тип 1 - Пълна реконструкция на цяло платно по изходни данни-- прави се изкоп с дълбочината на оразмерената настилка от 48 см и се полагат всички пластове, съгласно конструкцията на настилка;

- Тип 2 - Пълна реконструкция на половин или цяло платно по нивелетни причини – ремонта е предвиден в участъци, където не може да се осигурят предписаните пластове за носимоспособност (при малки положителни или отрицателни нивелетни разлики) – прави се изкоп с дълбочината на оразмерената настилка от 48 см и се полагат всички пластове, съгласно оразмерената конструкцията на пътната настилка. Ако ремонта е на половин платно се прави връзка между стара и нова конструкция на ширина 1 м, като се фрезозат съществуващите асфалтови пластове, поставя се геомрежа и след това се полага асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер);

- Тип 3 – Пълна реконструкция на половин или цяло платно при нивелетни разлики над 24 см – ремонта се изпълнява като се фрезозат съществуващите асфалтови пластове, допълва се с трошен камък минимум 15 см в уплътнено състояние и след това се полагат 15 см асфалтовите пластове, съгласно оразмерената настилка;

- Тип 4 - Пълна реконструкция за достигане на проектен габарит на ширина минимум 1.50 м - прави се изкоп с дълбочината на оразмерената настилка и се полагат всички пластове, съгласно конструкцията на дадената пътна настилка. За връзка между стара и нова настилка на ширина 1 м се фрезозат съществуващите асфалтови пластове, поставя се геомрежа и след това се полага асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер).

#### **● Изпълнение на нова пътна конструкция в следните пластове:**

- 4 см плътен асфалтобетон тип „В1” E=1200 МПа
- 4 см асфалтобетон за долен пласт на покритието (биндер) E=1000 МПа
- 7 см асфалтова смес за основен пласт (бит. тр. камък) E=800 МПа
- 33 см нефракциониран скален материал E=350МПа

**Общо: 48 см.**

### **3.3. Банкети и бордюри**

Предвижда се изнемване на съществуващия хумусен пласт с дебелина 15 см от нивото на съществуващата настилка и почистване от растителност. До достигане на проектното ниво на банкетите се полагат несортирани каменни материали в два пласта, като горният пласт се изпълнява от скален материал с подбрана зърнометрия. На местата с отвесни и високи съществуващи скални откоси, банкета ще се бетонира, а от км 28+640 до км 28+685 откосът ще се укрепи с габиони.

В гр. Лъки се предвижда подмяна на всички бетонови бордюри 18/35 с нови, както и ремонт на съществуващите тротоари с нови тротоарни плочи 40/40/5.

По целия участък ще се изгради бетонова ригола със ширина между 0,50 – 1,00 м от страната на ската, ограничена с бетонов бордюор 18/35.

В с. Здравец ще се изгради тротоар от въздушната страна с тротоарни плочи 40/40/5 см, разположени върху 5 см пясъчна подложка и основа от несортиран трошен камък с дебелина 15 см.

#### **3.4. Отводняване**

В населените места се запазва съществуващото отводняване. То е повърхностно за с. Югово и с. Здравец и се осъществява със съществуващите и новопредвидени риголи извеждани в прилежащи улици или в малки съоръжения. В гр. Лъки няма колектор за дъждовните води. Запазва се съществуващото повърхностно отводняване: с бетонови бордюри, риголи, напречни отводнители, дъждоприемни и ревизионни шахти.

В открит път за надлъжното отводняване на платното се предвижда изграждането на изцяло нова бетонова ригола. Отвеждането на водите от нея е чрез съществуващите водостоци и напречни отводнители или с изграждане на нови при необходимост.

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

В участъците на уширение на габарита към Г6/8 всички малки съоръжения ще бъдат удължени основно към втоците.

Предвидено е:

- Почистване на съществуващи земни и облицовани окопи и изпълнение на нови облицовани окопи;

- Възстановяване на отводняването с нови бетонови бордюри там където съществуват такива и монтаж на нови там където е необходимо;

- Изграждане на нови бетонови риголи от страна скат, със ширина минимум 0.50 м, наклон 15% към ската, ограничени с бетонов бордюор 18/35 или декоративна стеничка;

- За отводняване на земното легло, ще се изпълни дренаж под риголата, ако е необходимо;

- Подмяна и сгъстяване на съществуващите бетонови улеи тип „италиански” с нови;

- Удължаване на 17 броя водостоци;

- На 35 броя водостоци ще се почистят вток, отток, радие. Предвидени са количества бетон за подмазване и надзиждане на челни стени и крила;

- Ще се изградят 27 броя нови тръбни водостоци Ф1000;

- Ще се изградят и 77 броя нови напречни отводнители Ф500;

- Почистване и повдигане на съществуващите дъждоприемни шахти;

- Почистване и повдигане на съществуващите ревизионни шахти.

#### **3.5. Укрепителни и подпорни стени**

В участъка попадат 164 подпорни и 27 укрепителни стени, за които се предвижда и подмазване на повърхността и фугите (при каменна зидария) с циментов разтвор. За подпорните стени се предвижда изграждане на нов корниз (нова шапка).

Ще се изгради нова подпорна стена от км 26+235.44 до км 26+284.56. Новопроектираната стоманобетонна подпорна стена е с обща дължина 49.1 м. Краят ѝ на км 26+285 съвпада с началото на съществуваща подобна стена. Разделена е на пет секции по приблизително 10м. Височината и над фундаментите е максимум 6.50 м.

Ще се изгради и бетонна укрепителна стена от км 28+550.35 до км 28+640. Укрепителната бетонна стена е с обща дължина 89.65м. Разделена е на девет секции по приблизително 10 м. Височината и над фундаментите е максимум 4.0 м.

Предвидена е нова бетонна стена – перде – от км 30+924 до км 30+974. Тя ще се изгради пред съществуваща подпорна стена от каменна зидария, а тръбния водосток Ф800 ще се тампонира.

За укрепване на свлачищния участък при км 5+485 е избрана анкеризирана подпорна стена в комбинация с допълнителни отводнителни мероприятия.

### **3.6. Принадлежности на пътя**

За целия участък се предвижда демонтаж на съществуваща ограничителна система за пътища (ОСП). Новата ОСП е съгласно БДС EN 1317 и е съгласувана с Института по пътища и мостове. За участъци в прави и криви с голям радиус е избрана N2W5, за участъци при бетонирани банкети и подпорни стени – единична H1W5. При големите съоръжения ще бъде единична H1W4 комбинирана с парапет. Предвидени са 96 броя елементи за дълго зануляване 12 м и 98 броя елементи за късо зануляване 4 м.

### **3.7. Кръстовища и зауствания**

В зоните на пътните кръстовища са предвидени асфалтобетонни зауствания с дължина 40 м чрез преходни рампи, занулявани в нивото на новата пътна настилка.

Предвижда се преасфалтиране на асфалтовите отклонения с дължина 20 м и запазване на селскостопанските такива, като за тези без настилка се предвижда пълна пътна конструкция, състояща се от:

- 4 см плътен асфалтобетон тип „А“ - E=1200 МПа;
- 4 см асфалтобетон за долен пласт на покритието (биндер) - E=1000 МПа;
- 32 см нефракционен скален материал за основа - E=350МПа; Общо: 40 см

За съществуващите макадамови аварийни площадки е предвидена нова конструкция.

### **3.8. Големи съоръжения**

#### **3.8.1. Сводов мост на р. Чепеларска при км 0+030, Lсв = 16 м:**

- разваляне на съществуващи бетонни бордюри и тротоари от бетон, демонтаж на съществуващи парапети;
- изпълнение на хидроизолация над свода в следната технологична последователност:
  - разваляне на съществуваща пътна конструкция и част от сводовия пълнеж и укрепване на изкопа по осовата линия, тъй като ще се работи на половин платно;
  - профилиране на леглото и полагане на подложен бетон;
  - изпълнение на стоманобетонна плоча с дебелина 25 см. Плочата ще се изпълни с едно надлъжно и две крайни напречни ребра и с дренажно отводняване при крайните ребра;
  - изпълнение на дренажи при крайните ребра на плочата с тръби  $\phi 150$  мм за отвеждане на водите от хидроизолацията;
  - полагане на листов хидроизолация, върху която директно се полагат нови асфалтобетонни пластове.
- полагане на нови асфалтобетонни пластове, съгласно нивелетното решение;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове при съоръжение и крила, с вградени тръби за комуникации;
- монтаж на ограничителна система H1W5 и нов стоманен парапет ;
- почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:
  - отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песъкоструене;
  - инжектиране на пукнатини;
  - почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие;
  - нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;
  - възстановяване на бетонното сечение.



- обработка на всички открити бетонни повърхности;
- възстановяване на фугировката на каменната зидария по свода, челните стени и крилата чрез почистване и запълване с цименто-пясъчен разтвор – модифициран с подобрители, високоякостен;
- инжектиране на надлъжните пукнатини между венцовата зидария и челата на сводовете;
- почистване на боклуци, храсти и друга растителност в обсега на моста;
- предвиждат се нови отводнителни улеи при подходите на моста.

### **3.8.2. Сводов мост на р. Лъкинска при км 14+214, Lсв =19.0 м:**

- демонтаж на съществуваща предпазна ограда - парапет;
- разваляне на съществуващи бетонни бордюри и тротоари с плочи;
- изпълнение на хидроизолация над свода в следната технологична последователност:
  - разваляне на съществуваща пътна конструкция и част от сводовия пълнеж и укрепване на изкопа по осовата линия, тъй като ще се работи на половин платно;
  - профилиране на леглото и полагане на подложен бетон;
  - изпълнение на стоманобетонна плоча с дебелина 25 см. Плочата ще се изпълни с едно надлъжно и две крайни напречни ребра и с дренажно отводняване при крайните ребра;
  - изпълнение на дренажи при крайните ребра на плочата с тръби  $\phi 150$  мм за отвеждане на водите от хидроизолацията;
  - полагане на листов хидроизолация, върху която директно се полагат нови асфалтобетонни пластове.
    - полагане на нови асфалтобетонни пластове, съгласно нивелетното решение;
    - изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове при съоръжение и крила, с вградени тръби за комуникации;
    - монтаж на ограничителна система Н1W4, комбинирана с парапет;
    - почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:
      - отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песъкоструене;
      - инжектиране на пукнатини;
      - почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие;
      - нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;
      - възстановяване на бетонното сечение.
  - обработка на всички открити бетонни повърхности;
  - възстановяване на фугировката на каменната зидария по свода, челните стени и крилата чрез почистване и запълване с цименто-пясъчен разтвор – модифициран, с подобрители, високоякостен;
  - инжектиране на надлъжните пукнатини между венцовата зидария и челата на сводовете;
  - ремонт на подровената част на фундамента страна вток, чрез изграждане на бетонно перде;
  - почистване на боклуци, храсти и др. растителност в обсега на моста.

### **3.8.3. Мост на р. Манастирска при км 15+393, Lсв = 13.0 м:**

- разваляне на съществуващата настилка до горен ръб пътна плоча;
- демонтаж на съществуваща предпазни огради и парапети;
- разваляне на съществуващи бетонни бордюри и тротоари с плочи;

- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове с вградени тръби за комуникации;

- монтаж на нов стоманен парапет с H=110 см;

- изпълнение на стоманобетонна плоча върху съществуващата плоча и дюбелно хваната за нея. Наклоните и са съгласно нивелетното решение, като върху нея директно се полага новата хидроизолация и новите асфалтобетонни пластове;

- полагане на нова хидроизолация;

- полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10 см;

- безфугово преминаване при устои;

- почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:

- отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песькоструене;

- инжектиране на пукнатини;

- почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие;

- нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;

- възстановяване на бетонното сечение;

- обработка на всички открити бетонни повърхности.

#### **3.8.4. Сводов мост на р. Дряновска при км 18+620, Lсв = 6.0 м:**

- демонтаж на съществуващ стоманен парапет;

- изпълнение на хидроизолация над свода в следната технологична последователност:

- разваляне на съществуваща пътна конструкция и част от сводовия пълнеж и укрепване на изкопа по осовата линия, тъй като ще се работи на половин платно;

- профилиране на леглото и полагане на подложен бетон;

- изпълнение на стоманобетонна плоча с дебелина 25 см. Плочата ще се изпълни с едно надлъжно и две крайни напречни ребра и с дренажно отводняване при крайните ребра;

- изпълнение на дренажи при крайните ребра на плочата с тръби  $\phi 150$  мм за отвеждане на водите от хидроизолацията;

- полагане на листовна хидроизолация, върху която директно се полагат нови асфалтобетонни пластове.

- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове при съоръжение и крила, с вградени тръби за комуникации;

- монтаж на ограничителна система за съоръжения H1 W4, комбинирана с парапет;

- полагане на нови асфалтобетонни пластове, съгласно нивелетното решение;

- почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:

- отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песькоструене;

- инжектиране на пукнатини;

- почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие;

- нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;

- възстановяване на бетонното сечение.

- обработка на всички открити бетонни повърхности;

- възстановяване на фугировката на каменната зидария по свода, челните стени и крилата чрез почистване и запълване с цименто-пясъчен разтвор – модифициран, с подобрители, високоякостен;

- инжектиране на надлъжните пукнатини между венцовата зидария и челата на сводовете;
- ремонт на подровената част на фундамента страна вток, чрез изграждане на бетонно перде;
- почистване на боклуци, храсти и др. растителност в обсега на моста.

### **3.8.5. Мост на р. Джурковска при км 20+499, Lсв = 6.0 м:**

- разваляне на съществуващите асфалтобетонни пластове до горен ръб стоманобетонна плоча;
- разваляне на съществуващи бетони бордове и съществуващ парапет;
- изпълнение на нова стоманобетонна плоча върху съществуващата плоча, дюбелно хваната за нея и оформяща проектния напречен наклон на настилката;
- изграждане на нови стоманобетонни тротоара;
- монтиране на нова ограничителна система за превозни средства върху съоръжението, с клас на задържане Н1 и зона на действие W4, комбинирана с парапет за пешеходци;
  - безфугово преминаване при устои;
  - полагане на нова хидроизолация;
  - полагане на нови асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10 см;
  - почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:
    - отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песъкоструене;
    - инжектиране на пукнатини;
    - почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие;
    - нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;
    - възстановяване на бетонното сечение.
  - обработка на всички открити бетонни повърхности;
  - възстановяване на фугировката на каменната зидария на устои и крила чрез почистване и запълване с цименто-пясъчен разтвор – модифициран, с подобрители, високоякостен;
    - почистване на боклуци в обсега на моста;
    - ремонт на подровената част на фундаменти, чрез изграждане на бетонно перде.

### **3.8.6. Сводов мост на дере при км 22+724, Lсв = 8.0 м:**

- демонтаж на съществуваща предпазна ограда - парапет;
- разваляне на съществуващ тротоарен блок;
- изпълнение на хидроизолация над свода в следната технологична последователност:
  - разваляне на съществуваща пътна конструкция и част от сводовия пълнеж и укрепване на изкопа по осовата линия, тъй като ще се работи на половин платно;
  - профилиране на леглото и полагане на подложен бетон;
  - изпълнение на стоманобетонна плоча с дебелина 25 см. Плочата ще се изпълни с едно надлъжно и две крайни напречни ребра и с дренажно отводняване при крайните ребра;
  - изпълнение на дренажи при крайните ребра на плочата с тръби  $\phi 150$  мм за отвеждане на водите от хидроизолацията;
  - полагане на листовата хидроизолация, върху която директно се полагат нови асфалтобетонни пластове.

- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове при съоръжение и крила, с вградени тръби за комуникации;
- монтаж на ограничителна система H1W4, комбинирана с парапет;
- обработка на всички открити бетонни повърхности;
- възстановяване на фугировката на каменната зидария по свода, челните стени и крилата чрез почистване и запълване с цименто-пясъчен разтвор – модифициран, с подобрители, високоякостен;
- инжектиране на надлъжните пукнатини между венцовата зидария и челата на сводовете;
- почистване на боклуци, храсти и др. растителност в обсега на моста.

### **3.8.7. Сводов мост на дере при км 23+440, Lсв = 10.15 м:**

- разваляне на съществуваща пътна конструкция и част от сводовия пълнеж;
- разваляне на съществуващи бетонни парапети в краищата на съоръжението;
- изпълнение на хидроизолация над свода в следната технологична последователност:
  - разваляне на съществуваща пътна конструкция и част от сводовия пълнеж и укрепване на изкопа по осовата линия, тъй като ще се работи на половин платно;
  - профилиране на леглото и полагане на подложен бетон;
  - изпълнение на стоманобетонна плоча с дебелина 25 см. Плочата ще се изпълни с едно надлъжно и две крайни напречни ребра и с дренажно отводняване при крайните ребра;
  - изпълнение на дренажи при крайните ребра на плочата с тръби  $\phi 150$  мм за отвеждане на водите от хидроизолацията;
  - полагане на листов хидроизолация, върху която директно се полагат нови асфалтобетонни пластове.
- изграждане на нови стоманобетонни тротоарни блокове при съоръжение и крила, с вградени тръби за комуникации;
- монтаж на ограничителна система за съоръжения H1W4, комбинирана с парапет;
- нови асфалтобетонни пластове, съгласно нивелетното решение;
- почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:
  - отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или песъкоструене;
  - инжектиране на пукнатини;
  - почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие;
  - нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;
  - възстановяване на бетонното сечение.
- обработка на всички открити бетонни повърхности;
- възстановяване на фугировката на каменната зидария по свода, челните стени и крилата чрез почистване и запълване с цименто-пясъчен разтвор – модифициран, с подобрители, високоякостен;
- инжектиране на надлъжните пукнатини между венцовата зидария и челата на сводовете;
- ремонт на подровената част на фундамента страна вток, чрез изграждане на бетонно перде;
- почистване на боклуци, храсти и др. растителност в обсега на моста.

### **3.8.8. Сводов мост на р. Джурковска при км 24+053, Lсв = 22.8 м:**

- изпълнение на хидроизолация над свода в следната технологична последователност:

- разваляне на пътната настилка и част от надсводовия насип;
- оформяне на земно легло в надсводовия насип и полагане върху него на „чадър“ от хидроизолационна мембрана между два пласта защитен геотекстил и защитен слой от пясък. Мембраната е с надлъжни и напречни наклони, съобразени с нивелетното решение;
- възстановяване на надсводовия насип и пътната настилка;
- изграждане на дренажна напречна система в краищата.
- надстройка на тротоарни блокове при съоръжение и крила, с вградени тръби за комуникации;
  - нови асфалтобетонни пластове, съгласно нивелетното решение;
  - монтаж на ограничителна система за съоръжения Н1W4, комбинирана с парапет;
  - нови фуги „закрит тип“ при ставите;
  - почистване на корозиралата армировка в следната технологична последователност:
    - отстраняване на слабия бетон чрез водно бластиране или пясъкоструене;
    - инжектиране на пукнатини;
    - почистване на армировката до метален блясък и обработването ѝ с антикорозионно покритие;
    - нанасяне на адхезив за връзка „стар-нов бетон“;
    - възстановяване на бетонното сечение.
  - обработка на всички открити бетонни повърхности;
  - възстановяване на фугировката на каменната зидария чрез почистване и запълване с цименто-пясъчен разтвор – модифициран, с подобрители, високоякостен;
  - почистване на боклуци, храсти и др. растителност в обсега на моста.

За всички големи съоръжения е разработен проект за реконструкция на оптични кабели, в който са отразени и преместването на съществуващите външно окачени кабели при мостовете, в новите тротоарни конзоли на съоръженията.

### **3.9. Съоръжения на други ведомства**

От направените проверки е констатирано, че съществуващите линии високо напрежение имат необходимия височинен габарит и реконструкции не са необходими.

Тъй като в определени участъци се предвижда уширение на настилката е изготвен проект за изместване (реконструкция) на оптичен кабел, който е съгласуван в Държавна агенция за електронно управление.

Съществуващата канализационна мрежа в района на гр. Лъки не се засяга от предвижданите рехабилитационни мероприятия и се запазва. Ще се предвидят съответните повдигания на съществуващите дъждовни и ревизионни шахти.

### **3.10. Пътна сигнализация**

Проектната разработка включва цялостна подмяна на съществуващите пътни знаци, допълването им с нови където е необходимо и изцяло нова сигнализация с хоризонтална пътна маркировка за директно трасе и пътните кръстовища.

За участъците от км 2+100 до км 13+161 и от км 26+128 до км 31+014.30 е предвидено уширение на пътната конструкция с цел достигане на подходящ габарит. Тези уширения ще наложат усвояването на нови територии, за което предстои да бъде изработен и одобрен Подробен устройствен план – Парцеларен план.

Инвестиционното предложение предвижда възстановяване и подобряване на експлоатационните характеристики на съществуващ републикански път и реализацията му не е обвързана с изграждане на нова пътна инфраструктура. За извършване на транспортните дейности, свързани с строително-ремонтните работи,

ще бъдат използвани съществуващите републикански и общински пътища и няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.

Предвидените земни изкопни работи по пътния участък са свързани основно с възстановяването на отводнителните съоръжения (водостоци, окопи, дренажи и др.). Дълбочината на тези изкопи е незначителна.

Настоящото инвестиционно предложение е обвързано с навлизане в изкопния пътен скат и отнемане на части от него. Предвид етапът на проектиране, към момента не е решено отнемането на скални маси чрез използване на механизация или чрез използване на взривни вещества ще бъде осъществено.

**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:**

Дейностите по уширение на пътя в участъците от км 2+100 до км 13+161 и от км 26+128 до км 31+014.30 ще наложат осигуряване на допълнителни терени извън съществуващия обхват на пътя, предвид на което предстои изработване и одобряване на Подробен устройствен план – Парцеларен план за обекта. Компетентен орган за одобряване на плана е Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ).

След утвърждаване на техническия проект за разглеждания обект и приключване на всички съгласувателни и отчуждителни процедури, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж от компетентния за това орган – МРРБ.

Част от строително-ремонтните дейности по големите съоръжения ще бъдат извършвани в границите на прилежащите им водни обекти. Предвид това ремонтът на част от големите съоръжения подлежи на разрешителен режим съгласно чл. 46, ал. 1, т. б) от *Закона за водите*. В качеството си на възложител АПИ ще заяви издаването на необходимите разрешителни за ползване на воден обект. Компетентен орган за издаване на разрешителните е Басейнова дирекция „Дунавски район“.

**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:**

Път III-861 в участъка от км 0+000 до км 29+761 (приблизително) се намира на територията на област Пловдив, община Лъки и преминава през землищата на следните населени места:

- с. Югово (ЕКАТТЕ: 86012);
- гр. Лъки (ЕКАТТЕ: 44478);
- с. Дряново (ЕКАТТЕ: 23950);
- с. Джурково (ЕКАТТЕ: 20883);
- с. Здравец (ЕКАТТЕ: 31423).

В участъка от км 29+761 (приблизително) до км 31+014.30 републиканският път се намира на територията на област Смолян, община Чепеларе и община Смолян и съответно преминава през землищата на следните населени места:

- с. Богутево (ЕКАТТЕ: 04801);
- с. Момчиловци (ЕКАТТЕ: 49014).

Към настоящето уведомление е приложена ситуация на разглеждания пътен участък върху картна основа, а в приложения електронен носител са дадени неговите граници в цифров вид - формат „dwg“.

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

По смисъла на *Закона за биологичното разнообразие*, разглежданият пътен участък попада изцяло в границите на Защитена зона BG0001031 „Родопи – Средни“ по директивата за местообитанията и в отделни участъци пресича границите на Защитена зона BG0002073 „Добростан“ по директивата за птиците.

Инвестиционното предложение не засяга защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии*.

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

Разглежданият пътен участък преминава през регулацията на три населени места: с. Югово (от км 4+412 до км 5+416), гр. Лъки (от км 14+169 до км 17+548) и с. Здравец (от км 27+313 до км 28+327). Най-близо разположените до пътя жилищни сгради в тези населени места представляват обект на здравна защита по отношение на завишените нива на шум и вибрации. По време на строителните дейности може да се очакват повишени нива на тези два фактора, както и отделни превишения на допустимите им стойности. Облекчаващо обстоятелство по отношение на шумовото и вибрационно натоварване е, че всички строително-ремонтни работи ще бъдат извършвани през светлата част на деня. След приключване на строителните дейности нивата на шум и вибрации от трафика по пътния участък ще възвърнат обичайните си стойности.

### **5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:**

Предвид на това, че строителните дейности ще се извършват основно в обхвата на съществуващия Път III-861, а предвидените уширения ще засегнат крайпътни терени с неголяма площ, не се очаква засягане на обекти на културно-историческото наследство.

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

Инвестиционното предложение предвижда възстановяване и подобряване на съществуващ пътен участък от републиканската пътна инфраструктура. Предвидените промени се изразяват в неговото уширение в отделни участъци предвид недостатъчен габарит.

### **5.6. Очаквано трансгранично въздействие:**

Местоположението на разглеждания пътен участък 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 строително-ремонтните дейности ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, готови бетонни смеси, пластик (маркировка), конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими, включват добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък, чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси. Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от

фирмата-изпълнител на обекта въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали, бетон и доставчици на вода за технологични нужди.

Експлоатацията на пътното трасе е обвързано с опесъчаване на платното за движение в зимни условия.

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

### **7.1. Емисии в периода на строителните работи:**

В процеса на работа на пътностроителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на такива машини ще бъде 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. При полагане на новата асфалтовата смес върху пътното платно ще се отделят емисии на летливи органични съединения и полициклични ароматни въглеводороди.

### **7.2. Емисии в периода на експлоатация:**

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на преминаващите превозни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване.

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

Основните количества отпадъци се очаква да се генерират в процеса строително-ремонтните работи. Съгласно *Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците*, вследствие строителните дейности и експлоатацията на обекта ще се образуват следните основни групи отпадъци:

При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

В процеса на работа на пътнo-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“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътния участък, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от фирмата-изпълнител на обекта (по време на строителството) или от пътнoподдържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от съответната общинска администрация.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори от фирми, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

## **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 предложение не е обвързано с образуване и последващо третиране на отпадъчни води по смисъла на *Наредба № 2 от 08.06.2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване*.



Атмосферните валежи ще генерират върху пътното платно различни по обем излишни водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством съществуващата и подобрена вследствие възстановителните дейности отводнителната система на пътния участък.

**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 строително-ремонтните 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 единствено 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. По време на ремонта и реконструкцията на пътния участък не се 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 пътното трасе ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътнотранспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. Вероятността от възникване на такива произшествия ще бъде намалена с реализацията на настоящето инвестиционно предложение, предвид подобрените характеристики на пътния участък.

Разглежданото пътнo съоръжение 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 пътния участък върху картна основа – 1 бр.;  
2. Копие от уведомление до общините и кметствата на засегнатите населени места – 1 бр.;  
3. Електронен носител – 1 бр.

С уважение,

**ИНЖ. ИВАН ДОСЕВ**  
**ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ**  
**НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

