



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

23.2.2024 г.

X 04-09-26/23.02.2024

Per. №

Signed by: IVELINA VLADIMIROVA MORTEVA-ANASTASOVA

ДО
Г-Н ЮЛИЯН ПОПОВ
МИНИСТЪР НА
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „Мария Луиза“ № 22
1000, гр. София

Относно: *Промяна, наложена се по време на строителство по фасадни стени на входен и изходен портал – Тунел 1 в участък от км 172+800 до км 173+060 и Тунел 2 в участък от км 173+240 до км 173+400 и оптимизиране на конструктивното решение на фундаментите за Тунел 2 във връзка с обект: Модернизация на участък от път I-1(E-79) „Мездра– Ботевград“ Лот 2 от км 171+600 до км 174+793.06= км 174+800*

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПОПОВ,

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“:

Промяна, наложена се по време на строителство по фасадни стени на входен и изходен портал – Тунел 1 в участък от км 172+800 до км 173+060 и Тунел 2 в участък от км 173+240 до км 173+400 и оптимизиране на конструктивното решение на фундаментите за Тунел 2 във връзка с обект: Модернизация на участък от път I-1(E-79) „Мездра– Ботевград“ Лот 2 от км 171+600 до км 174+793.06= км 174+800

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 507; 02/9173 416.

лица за контакти: д-р Нина Стоилова - Началник отдел ОВОС и ОС;

инж. Росица Цветанова – Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

2. Резюме на предложението

Път I-1 (E-79) „Мездра - Ботевград" е част от Път I-1 (E-79) „Видин - София", коридор „Ориент – Източно Средиземноморие“, предвид което представляват транспортна връзка с национално и международно значение.

Техническият проект за обект „Модернизация на участък от път I-1 (E-79) „Мездра - Ботевград " от км 161+367 до км 194+164.89" е изработен през 2012 г.

За инвестиционно намерение „Модернизация на първокласен път I-1 (E 79), участък „Мездра – Ботевград“ от км 161+367 до км 194+122", има издадено и влязло в сила Решение по ОВОС № 16-7/2011г. от 28.09.2011 г. на МОСВ.

С Решение на Министерски съвет № 325 от 19.05.2011 г. Републикански път „Участък от път I-1 (E-79), Мездра – Ботевград“ е обявен за обект с национално значение по реда на Закона за устройство на територията и за национален обект по смисъла на Закона за държавната собственост.

За обекта е процедиран и проект на Подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП), за който със становище на МОСВ с изх. ЕО-83/18.09.2013 г. е допуснато прилагане на разпоредбите на чл. 91, ал. 2 от ЗООС. ПУП-ПП е одобрен със Заповед РД-02-15-98/16.09.2016 г. на Министъра на регионалното развитие и благоустройство.

Реализацията на обекта е започнала през 2016 г. след издаване на Разрешение за строеж № РС-61/26.09.2016 г. за участъка от км 193+700 до км 194+164,89. Също така са издадени разрешение за строеж № РС-93/14.10.2019г. за участъка от км 163+100 до км 163+700, разрешение за строеж № РС-50/08.07.2020г. за участък от км 167+100 до км 169+100, разрешение за строеж № РС-81/15.10.2020 г. за участък 177+000 до км 184+880, разрешение за строеж № РС-104/20.11.2020г. Участък 2.1 от км 161+367 до км 172+000, подучастъци: от км 161+800 до км 162+360, от км 163+700 до км 165+600 и от км 169+100 до км 171+600; Участък 2.2 от км 171+600 до км 174+793.06 = км 174+800 и разрешение за строеж № РС-87/17.11.2023г. за Участък: 2.1 от км 161+367 до км 171+600, Подучастък: от км 161+367 до км 161+800, от км 162+360 до км 163+100 и от км 165+600 до км 167+100, Подучастък от км 165+880 до км 166+460 – директно трасе.

С писмо с наш изх № 04-09-118/10.09.2020 г. е процедиран техническия проект за „Модернизация на Път I-1 (E-79) „Мездра - Ботевград" Лот 2 от км 161+367 до км 174+800 – подучастък от км 161+800 до км 162+360; от км 163+700 до км 165+600; от км 169+100 до км 171+600 и от км 171+600 до км 174+800 (Обход на с. Люти дол)", като същия е съгласуван от МОСВ със становище с изх. №12-00-986/23.09.2020 г.

Настоящата проектна разработка представлява преработка на проектната документация, наложила се по време на строителство за фасадни стени на входен и изходен портал – Тунел 1 в участъка от км 172+800 до км 173+060 и Тунел 2 в участъка от км 173+240 до км 173+400.

За оформяне входовете на тунелите, по основен проект са проектирани челни подпорни стени свързани с тунелната конструкция. От страната на обратния насип, по повърхността на откритите части на стените се полага двойна битумна изолация. Стените са анкерирани с предвидените за укрепване на челните откоси на траншейния изкоп самопробивни анкери.

Челата на тунелната конструкция и стените в горната си част завършват с борд, зад който е предвидена канавка от готови бетонови елементи за отвеждане на водите към предвидените при входовете отводнителни съоръжения на пътя. За отвеждане на водите при основата на стените са предвидени барбакани Ф100. Борда е защитен с ламарина. По основен

проект откосите в зоната на порталите са конфигурирани на стъпала с височина 6 м и берми с ширина от 2 м.

Тунелите се изграждат по открит способ. По време на извършване на строителните дейности се установи, че скалите при входовете и изходите на тунелите са напукани в различна степен, като структурната нарушеност на изветрелите и напукани разновидности се характеризира със стойности на показателя GSI около 30, а на по-здравите интервали - около 50. При тяхното разкриване в строителните изкопи също така се установи, че ориентацията и структурата на напукаността, както и наслояването в скалния масив, формират значителна блокова нарушеност.

В тази връзка и с оглед подобряване на технологичността при оформяне и повишаване безопасността при експлоатация и работа в обхвата на скалните откоси в участъка на тунелите, както и тяхната устойчивост, беше прието следното изменение на тяхната конфигурация:

- оформяне на откоси с наклон 2:1 и височина 12.0 м и берми със ширина 5.0 м;
- в петата на откоса се оформя предпазно единично стъпало с височина 2.0 м и наклон 1:1.5 с берма със ширина 3.0 м.

Посочената конфигурация има следните предимства:

- по-голямата ширина на бермата ограничава наслагването на неблагоприятните ефекти от взривяването над и под нея;
- увеличената ширина осигурява:
 - ✓ по-добро и в по-голяма степен задържане на падащи скални късове и блокове;
 - ✓ безопасен достъп на механизация при нужда от почистване и/или ремонтни дейности, вкл. и при частично обрушване.

За затваряне на изкопа и оформяне при входовете се предвижда изграждането на нови фасадни стоманобетонени подпорни стени, перпендикулярни на оста на пътя и тунела, съобразени с актуализираните напречни профили.

Новите фасадни стени са изцяло разположени в границите на одобрения ПУП - Парцеларен план.

След изпълнение на изкопните откоси в участъка се разкрива неустановено милонитно литоложко тяло, попадащо между сондажите от основното проучването на участъка. По тази причина може да се приеме, че установените отклоненията в геоложкия разрез спрямо първоначално интерпретираните имат характер на „геоложка изненада“. Милонитните материали са силно напукани и със значително по-ниски якостни свойства от проектните за които е изготвен техническият проект и изисква ново решение за фундиране на тунел 2 в участъка от км 173+334.83 до км 173+400. След направените допълнителни инженерно-геоложки проучвания в участъка и след извършване на анализ на резултатите от проучванията, насочват към ново решение за участъка от тунел 2 от км 173+334.83 до км 173+400 -пилотно фундирането на тунелната конструкция в участъка.

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:

Тунел 1:

3.1. За изграждането на тунел 1 се предвижда изграждането на четири фасадни подпорни стени – по две на входа и изхода на тунела. Дължините им са определени в зависимост от отстоянието от тунелните тръби до ниските (долните) ръбове на траншеите. За спиране на насипите по височина са предвидени конзолни крила, оформени като продължение на подпорните стени в горните им части. При входа на тунела са предвидени:

- фасадна стена № 1 с дължина 10.00 м и височина 7.55 м средно, която продължава с конзолно крило с дължина 2.20 м

- фасадна стена № 2 с дължина 12.00 м и височина 8.25 м средно, продължена с конзолно крило с дължина 4.00 м.

При изхода на тунела са предвидени:

- фасадна стена № 3 с дължина 10.00 м и височина ≈ 7.55 м средно, която продължава с конзолно крило с дължина 3.50 м

- фасадна стена № 4 с дължина 12.00 м и височина ≈ 8.25 м ср, продължена с конзолно крило с дължина 4.00 м.

Предвижда се фасадните подпорни стени да бъдат с отвесна предна страна и със стъпаловиден заден ръб.

Фундамента на стени №1 и №3 е с дебелина 1.10 м и ширина 6.00 м, а на стени №2 и №4 - с дебелина 1.20 м и ширина 6.50 м.

Фундирането на стени №1 и №2 към входен портал ще се осъществи в литоложки пласт - кредни пясъчници, в различна степен изветрели.

Фундирането на стени №3 и №4 към изходен портал ще се осъществи в литоложки пласт - варовици, в горната си част изветрели и напукани.

Фасадните подпорни стени и конзолните крила към тях са изградени от бетон клас С30/37 клас по въздействие на околната среда – ХС3, XF1 и стомана В500В.

Подпорните стени са изследвани за всички въздействия съгласно Еврокод – на якост, на устойчивост и дълбоко хлъзгане, включително от сеизмични въздействия.

Предвижда се анкериране на тялото на всяка от стените към конструкцията (външната стена) на тунела по цялата височина на контакта.

В тялото на стените, на 0.50 м над цокъла, са предвидени барбакани Φ 50 мм през 2.0 м за отвеждане на проникнала през насипа вода.

След набиране на проектна якост на бетона на всяка от подпорните стени и крилата, се преминава към изпълнение на прилежащите насипи зад тях на пластове с дебелина 0.50 м. В близост до стената, уплътняването на насипите да става с малобагаритна техника и с изключени вибрации.

Отводняването на подпорните стени се осъществява чрез облицован окоп, успореден на горния им ръб. Окопът се зауства в отводнителната система на пътя чрез италиански улеи във външните краища на стените.

Тунел 2:

За изграждането на тунел 2 се предвижда изграждането на фасадни подпорни стени – от двете страни на входа и изхода на тунел 2. Предният ръб на стените е вертикален и ще съвпада с предния ръб на съответния портал, вход или изход, на тунела.

За всяка от стените, дължините са определени в зависимост от отстоянията от тунелните тръби до ниските (долните) ръбове на траншеите. Предвижда се фасадните подпорни стени да са с отвесна предна страна и със стъпаловиден заден ръб. За спиране на насипите по височина, при контакта с откосите, са предвидени конзолни крила, оформени като продължение на подпорните стени в горните им части.

Фасадни стени №1, №2 и №3 са позиционирани при входа на тунела, а в ляво е разположена фасадна стена №1:

- фасадна стена №1 е с дължина 9.00 м и височина ≈ 7.60 м средно, откъм ската е продължена с конзолно крило с дължина 2.20 м.;

- фасадни стени № 2 и № 3 са с обща дължина 10.00 м, те са съосни, но са с различни височини. Стена № 2 е с дължина 5.00 м и средна височина ≈ 8.30 м.;

- фасадна стена № 3 е с дължина 5.00 м и височина ≈ 3.80 м средно, откъм ската е продължена с конзолно крило с дължина 2.50 м.;

Фасадните стени на входа са с предна отвесна страна и със стъпаловиден заден ръб.

Фундирането на стени №1, №2 и №3 към входен портал ще се осъществи в литоложки пласт – редуване на масивни варовити пясъчници, и слабо споени брекчирани пясъчници.

Фасадни стени от № 4 и № 5 са позиционирани при изхода на тунела. Вляво е разположена фасадна стена № 4, вдясно - стена № 5.

- фасадна стена № 4 с дължина 10.50 м и височина ≈ 8.00 м средно, откъм ската е продължена с конзолно крило с дължина 4.00 м.;

- фасадна стена № 5 е с дължина 12.00 м и височина ≈ 8.70 м ср, откъм ската е продължена с конзолно крило с дължина 3.50 м.;

Фасадните стени на изход са с предна отвесна страна и със стъпаловиден заден ръб.

Фундирането на стени № 4 и № 5 към изходен портал ще се осъществи в литоложки пласт – тектонски алеврито-аргилитови миолити.

Фасадните стени № 4 и № 5 са фундирани върху сондажни пилоти с диаметър $\Phi 150$ см и дължина $L = 11.00$ м. Всяка от стените е фундирана върху три пилота.

Всички фасадни подпорни стени и конзолните крила към тях са изградени от бетон клас С30/37 клас по въздействие на околната среда – ХС3, ХФ1 и стомана В500В. Сондажните пилоти са от бетон С35/45 и клас по въздействие на околната среда – ХС2, ХФ1 и стомана В500В.

Подпорните стени са изследвани за всички въздействия съгласно Еврокод – на якост, устойчивост и дълбоко хлъзгане, включително от сеизмични въздействия.

За оразмеряване на пилотите е използван изчислителен модел по крайните елементи на SAP 2000, с който са определени усилията на огъване, натиск и срязване. Носещата способност на пилотите на вертикални товари е определена по методиките на Еврокод БДС EN 1997 –1 и националното приложение НА към него.

Предвижда се анкерирание на тялото на всяка от стените към конструкцията на тунела по цялата височина на контакта.

В тялото на стените, на 0.50 м над цокъла, са предвидени барбакани $\Phi 50$ мм през 2.0 м за отвеждане на проникнала през насипа вода.

Всички повърхости на подпорните стени, които са в контакт със земни маси, се защитават с хидроизолация от трикратно обмазване с битумен грунд.

Отводняването на подпорните стени се осъществява чрез облицован окоп, успореден на горния им ръб. Окопът се зауства в отводнителната система на пътя чрез италиански улеи във външните краища на стените.

Новото конструктивно решение за фундиране на тунел 2 в участъка от км 173+334.83 до км 173+400 предвижда използването на пилоти $\Phi 1500$ мм с дължина 15,00м – 69 бр и 12,00м – 57бр и изграждане на фундаментна плоча в дъното на всяка от тунелните тръби с дебелина 0.60м. Увеличената широчина на фундаментите – крайните от 3.00м на 4.00м и средния от 4.00м на 6.00м е базирано на разположението и броя на пилотите за дължината на блокове - 12.00м и проведено изпитване чрез статично натоварване на тестов пилот $\Phi 880$ mm при км 173+359 в участъка при което е определено стойностите за мантелно триене и върхово съпротивление.

За оптимизиране на конструктивното решение проекта предвижда в участъка да се извърши редуциране на обратната засипка в участъка чрез намаляване на наклона по надлъжната ос на тунела от 1:1.5 на 1:2 при което максималната височина на насипа при км 173+334.83 е 19.00м.

Всички решения по отношение на хидроизолиране, конструктивни и деформационни фуги приети в техническия проект остават непроменени.

3.2. Необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура:

3.2.1. Техническа инфраструктура и комуникации на други ведомства

Не се засягат с изменението на техническото решение.

3.2.3. Въздушни кабелни електропроводни линии

Не се засягат с изменението на техническото решение.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

ИП засяга само строителството на входи и изход фасадни стени на входен и изходен портал за тунел 1 и тунел 2 и не предвижда извършването на изкопни дейности.

3.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда допълнителни взривни дейности.

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:

Новата разработка, свързана с промяна по време на строителство е изцяло разположена в границите на одобрения ПУП-ПП със Заповед РД-02-15-98/16.09.2016 г. на Министъра на регионалното развитие и благоустройство, като не са необходими допълнителни отчуждения.

За основния проект има издадено разрешение за строеж № РС-104/20.11.2020г.

Основна цел на инвестиционното предложение предмет на настоящото уведомление е осигуряване на съответствието с изискванията към строежите по реда на чл. 169 от ЗУТ, ограничаване наслагването на неблагоприятните ефекти от взривяването, по-добро и в по-голяма степен задържане на падащи скални късове и блокове и безопасен достъп на механизация при нужда от почистване и/или ремонтни дейности, вкл. и при частично обрушване.

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

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното намерение е разположено на територията на област Враца и попада на територията на община Мездра.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Измененията в техническото решение не попадат и не засягат защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

Измененията в техническото решение не попадат на територията на защитени зони от мрежата на Натура 2000.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Промяната на техническото решение представлява преработка по време на строителство на фасадни стени на входен и изходен портал – тунел 1 и тунел 2. Въздействието

няма да се различава от оцененото в процедурите по ОВОС, завършили с Решение № 16-7/2011 г. от 28.09.2011г. от МОСВ и със становище с изх. №12-00-986 / 23.09.2020г.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия съгласно Закона за културното наследство.

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

При извършването на всички предвидени строително ремонтни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава.

5.6 Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на тунелите изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

За реализацията на проекта ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др.

Природните ресурси, които ще бъдат използвани, са стандартни за пътното строителство и включват пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; РМ – прахови частици.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътя не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните в атмосферния въздух, вещества.

7.3. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

Очакваните емисии на вредни вещества, емитирани по време на строителство и експлоатация на съоръжението не са включени в списъка на приоритетните вещества в областта на политиката за водите, съгласно Приложение 1 от Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

Не се предвижда заустване на воден оток, с което се ограничава възможността от замърсяване.

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

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

● При извършване на строителните дейности ще се генерират отпадъци с код 17 01 01 – Бетон; 17 01 07 - смеси от бетон, тухли, керемиди, плочки и керамични изделия, различни от упоменатите в 17 01 06; 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03*;

17 03 02 - Асфалтови смеси, различни от упоменатите в 17 03 01; 17 02 01 – Дървесина; 17 04 05 - Чугун и стомана; 17 09 04 - смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03.

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

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

Организацията по извозването на отпадъците по време на строителството ще се осъществява от изпълнителя на обекта. Дейностите по събиране и извозване на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с отпадъци 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.):

Челата на тунелната конструкция и стените в горната си част завършват с борд, зад който е предвидена канавка от готови бетонови елементи с размери 1.20/0.40/0.40 м с надлъжен наклон 1.0% за отвеждане на водите към предвидените при входовете отводнителни съоръжения на пътя. За отвеждане на водите при основата на стените са предвидени барбакани Ф100. Борда е защитен с ламарина. Откосите в зоната на порталите са конфигурирани на стъпала с височина 6 м и берми с ширина от 2 м.

Отводняването на подпорните стени се осъществява чрез облицован окоп, успореден на горния им ръб. Окопът се зауства в отводнителната система на пътя чрез италиански улеи във външните краища на стените.

10. Опасни химични вещества, които се очаква да бъдат налични на площадката на предприятието/съоръжението (в случаите по чл. 99б от Закона за опазване на околната среда се представя информация за вида и количеството на опасните вещества, които ще са налични в предприятието/съоръжението съгласно приложение № 1 към Наредбата за предотвратяване на големи аварии и ограничаване на последствията от тях):

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

По време на експлоатация на участъка, по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

Разглежданият в настоящото уведомление пътен участък 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” следва да предприеме по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие.

Предварително Ви благодарим за съдействието!

Приложения: Ситуация във формат .dwg

С уважение,

22.2.2024 г.

X

ИНЖ. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ

ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА "АГЕНЦИЯ...

Signed by: YORDAN KLIMENTOV VALCHEV