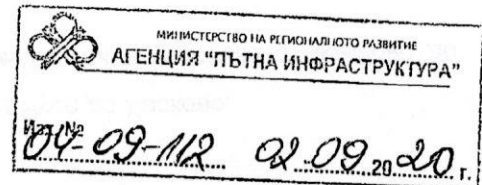


МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-Н ЕМИЛ ДИМИТРОВ
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
гр. СОФИЯ, 1000
бул. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22



Към наш № 04-09-98/14.08.2020г.

Ваш коресп. № 12-00-894/17.08.2020г.

Относно: Технически проект за „Модернизация на Път I-1 (E79) „Видин – Ботевград“, участък от км 61+750 (километраж по съществуващ път I-1) ≡ км 58+128.47 (километраж по проект) до км 102+060 (километраж по съществуващ път I-1) ≡ км 99+193 (километраж по проект) в изпълнение на Решение по ОВОС № 1-1/2016год. и реконструкция на линейни мрежи

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДИМИТРОВ,

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“:

Технически проект за „Модернизация на Път I-1 (E79) „Видин – Ботевград“, участък от км 61+750 (километраж по съществуващ път I-1) ≡ км 58+128.47 (километраж по проект) до км 102+060 (километраж по съществуващ път I-1) ≡ км 99+193 (километраж по проект) в изпълнение на Решение по ОВОС № 1-1/2016год. и реконструкция на линейни мрежи

1. Възложител:

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ (АПИ)
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
лице за контакти: д-р Нина Стоилова
телефон за контакти: 02/ 9173 268

2. Резюме на предложението

С Решение по ОВОС № 1-1/2016год. издадено от Министерство на околната среда и водите е одобрено инвестиционно предложение за „Модернизация на Път I-1 (E-79) „Видин – Враца“ – участък № 1 „Видин – Димово“, участък № 2 „Димово – Бела – Ружинци“, участък № 3 „Ружинци – Монтана“ за участък № 1 и участък № 2 от км 3+757 до км 58+043,58 по вариант 1 (син) и за участък № 3 по вариант 1 (син) от км 58+000 ≡ км

58+043,58 до км 94+800, с жълт подвариант от км 94+800 до км 98+896,73 и коригирано трасе при пресичане на р. Лом“.

Предмет на настоящето писмо е участък № 3 от км 61+750 (километраж по съществуващ път I-1) ≡ км 58+128.47 (километраж по проект) до км 102+060 (километраж по съществуващ път I-1) ≡ км 99+193 (километраж по проект).

Пътното трасе започва от км 58+128,47 като продължение на предходните участъци: № 1 „Видин – Димово“ и участък № 2 „Димово – Бела – Ружинци“. Краят на трасето е при км 99+193, с привързване към завършения през 2015 г. обходен път на гр. Монтана. Проектът за новото трасе е разположено на североизток от съществуващия път I-1. Обвързването му с изградения обходен път на гр. Монтана е след нов пътен възел при км 98+412.14, който осигурява връзка на проектния път с гр. Монтана. При строителството на обходен път на гр. Монтана в участъка от км 102+060 до км 114+520,20 (посочените километражи са обвързани със съществуващия път I-1) е изграден пътен възел при км 102+753. Предназначението на пътния възел е да осъществи връзка между съществуващия път I-1 и новото трасе на обхода. Предвидени са само връзки Видин – вход Монтана и гр. Монтана – Видин по път I-1. С изграждането на новия скоростен път възникна необходимостта от допълване на връзките на пътния възел. Възелът е разгледан и оценен в доклада по ОВОС.

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:

При разработването на техническия проект за участък № 3 е незначително променена дължината на трасето, което основно се дължи на направените няколко корекции:

1. В участъка от км 59+700 до км 67+000 е допуснато отклонение на оста в западна посока с цел спазване изискването на т. 6 от мерките по чл. 96, ал. 1, т. 6 от Закона за опазване на околната среда в Решението по ОВОС. С оглед намаляване до незначителна степен въздействието върху площта на местообитание 91M0 до най-много 1,225дка (0,23%), както и намаляване фрагментацията му в границите на зоната, е предвидено намаляване на радиуса на хоризонтална крива № 2, като е променена и едната тангента към кривата. В същия участък е проектирана армонасишна стена, от лявата страна от км 61+540 до км 61+668, с дължина 127 м. В резултат на гореописаното, въздействието върху площта на местообитание 91 M0 е сведено до незначително и така е изпълнена мярката от Решението по ОВОС. Проектирането на път с габарит и елементи на автомагистрала е сложен процес и една промяна в геометрията на трасето почти неизбежно налага и други промени, с цел осигуряване на правилна геометрия на новия път и спазване изискванията на Норми за проектиране на пътища. Гореописаната промяна за спазване изискването на т. 6 от мерките в Решението по ОВОС доведе и до необходимост от премахване на крива от трасето на идейния проект, която е заменена с прав участък и допълнителни корекции в участъците от км 80+700 до км 82+100 и от км 86+000 до км 89+000.

2. В участъка от км 80+700 до км 82+100, която е извън границите на Защитената зона, е извършена корекция на хоризонтална крива с радиус от 900 м на 1050 м. Това се налага основно поради изменението, посочено в предходната точка, но и за отдалечаване от допълнително заснети на терен постройки, неотразени в КВС и кадастралната карта, но

видимо в експлоатация. Корекцията в оста, във фаза технически проект води до незначително отклонение в северна посока, без да излиза от рамките на проектния обхват на трасето определен в идейния проект.

3. В участъка от км 86+000 до км 89+000 хоризонталната права на оста на трасето от идейния проект е транслирана в северна посока с цел да бъдат компенсирани промените, направени в участъка от км 59+700 до км 67+000, в изпълнение на Решение по ОВОС, която промяна благоприятства и незасягането на допълнително заснети на терен постройки, неотразени в КВС и кадастралната карта, но видимо в експлоатация. Корекцията в оста, във фаза технически проект също е несъществена и е извършена без да се напускат рамките на проектния обхват на трасето определен в идейния проект.

С настоящето бихме желали да обърнем внимание, че в различните фази на проектиране се работи върху различни цифрови модели - при идеен проект се работи с цифров модел създаден върху картна основа в мащаб М 1:5000 и върху извършени ортофото заснемания на терена. Във фаза технически проект се извършват прецизни геодезически измервания на трасето на терен, при което се оптимизират косотите на пресичане между пътното трасе и пресичащите пътища. На терен се установяват топографски и други особености, които не са отразени върху картен материал.

Участъкът на трасето от км 58+128 до км 97+980 е разработен като автомагистрален път за проектна скорост $V=120$ км/ч и габарит – Г 28 - платна за движение – $4 \times 3,75$ м $2 \times 7,5$ м, водещи ивици $4 \times 0,50$ м, разделителна ивица $3,50$ м, аварийни ленти $2 \times 2,50$ м и банкети $2 \times 1,25$ м. (при наличие на еластична ограда – ширината на банкета се променя на $1,50$ м). Тук правим следното уточнение: в участъка от км 61+120 до км 62+780 с дължина $1\ 580$ м, и отделно два преходни участъка всеки по 200 м е проектирана допълнителна лента за движение на тежкотоварни автомобили, поради голям надлъжен наклон, изискващ устройване на такава лента. Същата се устройва за сметка на аварийната лента на дясното платно, което ще бъде със следните съставни елементи: ленти за движение – $3 \times 3,75$ м, водещи ивици $2 \times 0,50$ м и банкет – $2 \times 1,50$ м. При ляво платно няма промяна в ширината на настилката.

В участъка от км 97+980 (начало забавителен шлюз на пътен възел на км 98+412,14) до км 99+122,81 (начало обходен път на гр. Монтана) трасето е разработено за проектна скорост – $V_{пр}=80$ км/ч и с габарит - Г20, със съставни елементи - платна за движение – $4 \times 3,25$ м, водещи ивици $4 \times 0,50$ м, разделителна ивица – $2,00$ м и банкети – $2 \times 1,50$ м

Конструкцията на пътната настилка се състои от следните пластове:

• плътен асфалтобетон сплит мастик SMA 0/11 S(SMA12.5) (за активни ленти за движение) и плътен асфалтобетон тип А (за аварийни ленти) с полимермодифициран битум - 4см

• асфалтова смес за долен пласт 0/20 с полимермодифициран битум – 6 см.

• асфалтова смес за основа А0 – 12 см

• основен пласт, стабилизиран с цимент – 20 см.

• трошен камък с подбрана зърнометрия- 20 см.

• зона „А“ – от почви А-I– 50см.

В проекта са представени проектни решения по всички мерки за етапа на проектиране за разглеждания участък, изискващи се в Решението по ОВОС № 1-1 /2016 г., в т. ч.:

1. Проектни решения за изграждане на плътна ограда от двете страни на пътя във всички участъци посочени в таблица IV-1 към Решението.

2. Проектни решения за изграждане на допълнителни водостоци в близост до местата посочени в таблица IV-1 към Решението, технологично изпълними, в зависимост от теренните условия.

Всички пресичания с републикански и общински пътища са предвидени на две нива.

Разработени са пътни възли и пресичания, описани по-надолу в писмото.

Обслужването на земите разположени от двете страни на бъдещия път е предвидено да бъде безконфликтно чрез съответните пътни съоръжения/подлези или надлези в зависимост от конкретната нивелета на пътя и теренните особености в мястото на пресичането. При осъществяването на проекта ще бъде засегната съществуваща инженерна инфраструктура, която подлежи на реконструкция или защита, за което са изработени проекти, описани по-надолу.

Промени в километричното положение има и при големите съоръжения, пътните възли, пътни пресичания и т. н. спрямо тези посочени в идейния проект, за който има влязло в сила Решение по ОВОС № 1-1/2016 год., причините за което вече са пояснени в настоящето писмо. В допълнение към направените разяснения, бихме желали да обърнем внимание и на други изменения в проекта, за които ще посочим следните аргументи: процесът на проектиране и разглеждането на проекта от Експертен технико – икономически съвет (ЕТИС) в АПИ са приети решения за замяна на част от високите насипи предложени във фазата на идейния проект с големи съоръжения, попадащи в одобрения обхват на трасето, което улеснява обслужването на прилежащите територии, разположени двустранно на новия път. Някои от големите съоръжения са заменени с насипи, поради факта, че оразмерителните водни количества за реките не изискват проектиране на високи виадукти над дълбоки дерета. В случая, Възложителят е приел промяната по две причини - едната е в стойността на строително – монтажните работи, другата и по-съществена е поддържането на пътя при зимни условия. Географският регион, през който преминава проектното пътно трасе е известен с ниските зимни температури, създаващи условия за обледяване на пътната настилка. Последното е силно изразено при високите съоръжения, докато насипите се считат за „топлозадържаща“ настилка и в този смисъл насипите са за предпочитане пред високите съоръжения. При направената замяна на някои от големите съоръжения с насипи, и обратно на насипи със съоръжения когато това се налага, не се напуска полосата разгледана и оценена с доклада по ОВОС.

Предвид гореизложеното Ви предоставяме километрично положение на: пътни възли, мостове, пресичания с републикански и общински пътища, селскостопански пресичания и пресичания с техническата инфраструктура, съгласно изработения технически проект.

Пътни възли:

1. Пътен възел с път I-1 (E79) същ.трасе при с. Ружинци - км 58+779,43;
2. Пътен възел с път MON1062 - км 73+017,47;
3. Пътен възел с общински път "MON 1152" - км 85+155,51;
4. Пътен възел с пътна връзка за обхода на гр. Монтана - км 98+412,14;
5. Пътен възел от проект на „Обходен път на град Монтана“ - км 102+753 по километража на Обходния път на гр. Монтана.

Пътни съоръжения – мостове, виадукт, подлези и надлези при пресичания с републикански и общински пътища:

Мостове и виадукт

- Мост над р. Лом – км 60+824,45;
- Мост над р. Нечинска бара– км 69+755,35;

- Мост над р. Коритарска– км 77+910,50;
- Мост над р. Селска бара - км 80+439,46;
- Мост над р. Брусовица - км 87+961,98;
- Виадукт над сухо дере - км 93+920,92;

Пътен надлез

- Пътен надлез на пътен възел при км 58+779,43

Надлези

- Пътен надлез на път III-114 при км 60+038,66
- Пътен надлез на път VID 2165 при км 60+602,88
- Пътен надлез на път VID 2161 при км 64+739,39
- Пътен надлез на пътен възел с път MON 1062 при км 73+017,47

Подлези

- Пътен подлез на пътен възел с път MON 1152 при км 85+155,51
- Пътен подлез на пътен възел при км 98+412,14
- Пътен подлез на пътен възел при км 102+745,20

Селскостопански пресичания:

- Селскостопански път при км 60+888,84;
- Селскостопански подлез под магистралата при км 63+286,39;
- Селскостопански надлез при км 66+551,39;
- Селскостопански надлез при км 68+451,39;
- Селскостопански надлез при км 71+661,39;
- Селскостопански надлез при км 74+539,39;
- Селскостопански подлез при км 76+689,39;
- Селскостопански надлез при км 79+359,39;
- Селскостопански надлез при км 80+589,39;
- Селскостопански надлез при км 86+300,00;
- Селскостопански надлез при км 87+152,03;
- Селскостопански надлез при км 88+487,03;
- Селскостопански надлез при км 89+594,63 ;
- Селскостопански надлез при км 91+713,53;
- Селскостопански надлез при км 92+920,53;
- Селскостопански път при км 93+920,92;
- Селскостопански надлез при км 96+046,53;
- Селскостопански надлез при км 97+426,12.

Пресичания с техническата инфраструктура:

Реконструкция на ел. проводи средно напрежение - 20KV:

- Реконструкция ел.провод 20kV „Косера“ при км 59+839;
- Реконструкция ел.провод 20kV „Косера“ при км 68+789;
- Реконструкция ел.провод 20kV „Хайдушки дол“ при км 71+520;
- Реконструкция ел.провод 20kV „Хайдушки дол“ при км 80+167;
- Реконструкция ел.провод 20kV „Бърдо“ при км 87+851;
- Реконструкция ел.провод 20kV „Бърдо“ при км 93+979;
- Реконструкция ел.провод 20kV „Бърдо“ от км 95+250 до км 96+200;
- Реконструкция ел.провод 20kV „Винище“ при км 95+396;

Реконструкция на ел. проводи ВН - 110 KV:

- Реконструкция ел.провод 110kV "Печ" при км 59+743;

Реконструкция на водопроводи и тръбопроводи:

- Реконструкция на водопровод при км 71+611;
- Реконструкция на водопровод при км 60+580.10
- Реконструкция на водопровод при км 72+868;
- Реконструкция на водопровод при км 81+147;
- Реконструкция на водопровод при км 87+655;
- Реконструкция на водопровод при км 91+961;
- Реконструкция на водопровод при км 81+147;
- Подмяна на дюкер при км 96+020, „Напоителни системи“ клон Мизия;
- Подмяна на дюкер при км 97+096, „Напоителни системи“ клон Мизия;

Реконструкция на съществуващи съобщителни кабели:

- Реконструиране на съобщителен кабел – при ПВ с път I-1 - при км 61+471 по километраж на съществуващ път I-1 за шахти 01-02 и км 0+076 по километраж на връзка 1 на възела за шахти 04-05;
- Реконструиране на съобщителен кабел – при км 60+085;
- Реконструиране на съобщителен кабел – при км 60+572;
- Реконструиране на съобщителен кабел – при км 71+661;
- Реконструиране на съобщителен кабел – при км 72+339;
- Реконструиране на съобщителен кабел – при км 0+090 по км на път MON-1062;
- Реконструиране на съобщителен кабел – при съществуващ ПВ с път I-1 при км 102+650;

Изграждане на нова подземна канална мрежа:

- По цялата дължина на участъка - от км 58+128 до км 99+100.

Площадки за отдих:

- От км 73+824 до км 74+080, L = 256м;
- При км 90+000.

Осветление на площадка за отдих – при км 73+824 до км 74+080

Център за управление на трафика – при пътен възел при км 98+412,14

В потвърждение на изложеното прилагаме ситуационни чертежи на трасето в .dwg

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

За обекта има изработен ПУП-ПП по следата на техническия проект, като в него са включени всички пътни съоръжения, линейни мрежи и други елементи на транспортната инфраструктура. Предстои разглеждането му от НЕСУТРП към МРРБ.

За премостванията над водни обекти и системите за отводняване на пътното платно ще се проведат всички изискуеми процедури съгласно разрешителния режим на чл. 46 от Закона за водите и уведомителния по чл. 58 от Закона за водите.

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

Техническият проект за посочения участък е разработен по следата на одобрения по ОВОС син вариант и жълт подвариант и същият преминава през землищата на: с. Ружинци, с. Гюргич, с. Плешивец и с. Черно поле, общ. Ружинци, обл. Видин, с. Каменна Рикса, общ. Георги Дамяново, с. Белотинци, с. Винище, с. Горна Вереница, с. Долна Вереница, с. Смоляновци, с. Войници и с. Клисурница, общ. Монтана, обл. Монтана.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

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

В началото на разглеждания участък се пресича Защитена зона по смисъла на Закона за биоразнообразието BG0000503 „Река Лом“ и по Директива за опазване на природните местообитания.

Настоящото инвестиционно намерение до голяма степен е свързано с намаляване до незначителна степен на въздействието върху площта на местообитание 91M0, както и намаляване фрагментацията му в границите на зоната, съгласно т. 6 от мерките по чл. 96, ал. 1, т. 6 от Закона за опазване на околната среда в Решението по ОВОС.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Трасето на участък 3 не преминава през регулацията на разположените в близост населени места и не засяга обекти, подлежащи на здравна защита

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Съгласно изискванията на Закон за Културното наследство и във връзка с реализацията на Път I-I (E79) Видин - Монтана“, Агенция „Пътна Инфраструктура“ сключи Договор с предмет “Издирване на археологически обекти по трасето на проект път I-1 (E-79) „Видин-Монтана-Враца” по обособена позиция №1 - издирване на археологически обекти по трасето на участъци „Видин-Димово”, „Димово-Бела-Ружинци”, „Ружинци-Монтана”, като през м. ноември и декември 2018 г. се проведеха теренни издирвания.

В разглеждания участък е регистриран 1 обект тип: вероятно селище в землището на с. Ружинци, община Ружинци, област Видин.

Той попада в границите на сервитута от км 57+720 до км 58+600. Разположен е в подножието на южния склон на възвишението Долно връх.

За обекта ще бъдат спазени всички разпоредбите на Закон за културното наследство и няма да бъде създаден риск за опазването му.

По време на строителството също ще бъдат провеждани наблюдения от археолог.

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

Основното инвестиционно предложение за което е издадено Решение 1-1/2016г. е свързано с изграждане на нова пътна инфраструктура. Настоящото инвестиционно намерение е свързано с техническия проект, и параметри от него, които не са били предмет на процедурата в етапа на идейната разработка.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Разположението на пътния обект изключва вероятността от трансгранично въздействие.

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/:

Настоящото инвестиционно намерение не предвижда промяна в разгледаните в процедурата по ОВОС, завършила с Решение 1-1/2016г. природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

Настоящото инвестиционно намерение не би следвало да доведе до промяна в количествата и вида на замърсителите, разгледани в процедурата по ОВОС, завършила с Решение 1-1/2016г.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Настоящото инвестиционно намерение не би следвало да доведе до промяна в количествата и вида на замърсителите, разгледани в процедурата по ОВОС, завършила с Решение 1-1/2016г.

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

Настоящото инвестиционно намерение не би следвало да доведе до промяна в количествата и вида на отпадъците, разгледани в процедурата по ОВОС, завършила с Решение 1-1/2016г.

За основното инвестиционно намерение има изготвен План за управление на строителните отпадъци.

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

Отводняването от повърхностните води е решено повърхностно, с напречен наклон на настилката 2,5% в права извън пътното тяло. При насипи по-високи от 3 м са предвидени бетонови бордюри 8/16 покрай банкета, чрез които водите се отвеждат към отводнители тип „италиански“ и през тях по насипния откос извън пътното тяло.

В участъците в хоризонтални криви отводняването се осъществява чрез отводнителна система състояща се от бетонови бордюри 8/16 см при разделителната ивица, дъждоприемни шахти, колекторни и свързващи тръби, както и събирателни (контролни) шахти. По дължината на участък № 3 е проектирана колекторна система Ø 500 с 18 отделни клона с обща дължина около 15700 м. В участъка след пресичането на р. Лом в дълбокия изкоп са предвидени откосни врязани дренажи с ширина 2 м и дълбочина 0,50 м на интервали през 20 м. Същите са предвидени с цел ограничаване на достъпа на почвените води към изкопните откоси.

Предвидени са каломаслоуловители при оттоците на окопи, както и при реките.

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):

Настоящото инвестиционно намерение не би следвало да доведе до промяна в потенциалните възможности за възникване на аварийна ситуация, разгледани в процедурата по ОВОС, завършила с Решение 1-1/2016г.

За обекта е изготвена Оценка за възможни случаи на непосредствена заплаха за екологични щети, съгласно Закон за отговорността за предотвратяване и отстраняване на екологични щети.

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 .DWG формат на електронен носител.

С уважение,

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

