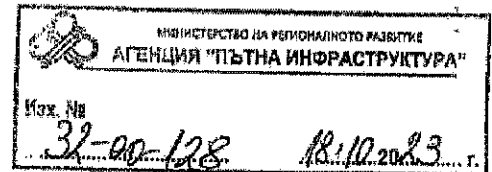




МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

ДО
Г-ЖА СНЕЖИНА КРЪСТЕВА-ЯКИМОВА
ДИРЕКТОР НА
РИОСВ - БЛАГОЕВГРАД
УЛ. „СВОБОДА“ №1
2700 БЛАГОЕВГРАД



Относно: Изработване на технически проект за възстановяване на техникo – експлоатационното състояние на мост над р. Струма при км 1+945 на път III-1006 „Благоевград – Покровник – Падеш – Габрово – Граница Република Северна Македония“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЯКИМОВА,

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:

Възстановяване на техникo – експлоатационното състояние на мост над р. Струма при км 1+945 на път III-1006 „Благоевград – Покровник – Падеш – Габрово – Граница Република Северна Македония“

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3
телефони за контакти: 02/9173 289; 02/9173 257
лица за контакти: инж. Татяна Чичоварова – Началник отдел в дирекция ППИ
инж. Юлияна Кърчева – Главен експерт в отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Основание за изработването на техническият проект за ново мостово съоръжение над река Струма на път III-1006 при км 1+945 е слягането на Стълб 3, довело до големи деформации в Отвор 3 и 4. Продължаващото слягане на стълба може да доведе до падане на връхната конструкция на Отвор 3 и Отвор 4, което налага изграждането на ново мостово съоръжение. Мостът е построен през 1968 г., като през 2021 г. е извършен ремонт на пътната плоча и тротоарните блокове. Същият е извън регулация, а път III-1006 е основна артерия свързваща гр. Благоевград с промишлена зона с голям брой складови бази, работилници и вътрешна митница, както единствен достъп до населените места Покровник, Мощанец, Падеш, Лешко и Габрово.

Установени са множество съоръжения на техническата инфраструктура, минаващи по съществуващата мостова конструкция. С оглед запазването им и правилната им експлоатация за в бъдеще те ще бъдат преместени на дублиращо съоръжение. Премества се новия мост за преминаване на комуникации да се изгради отлясно на съществуващия (по растящия

километраж). Оста на моста за комуникации е приблизително успоредна на оста на транспортния мост.

3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Ситуация:

Началото на участъка е на км 1+860, което е на 23 метра преди началото на съоръжението. Мостовото съоръжение премества р. Струма на км 1+945 с обща дължина от 134,20м (в съществуващо положение) и обща дължина от 124,00м (в проектно положение). Края на участъка е на км 2+050, което е на 42 м след края на съоръжението. Пътя е в ситуационна права, като участъка се намира в населено място и е за проектна скорост 50км/ч в границите на гр. Благоевград. Нивелетата е проектирана с една нивелетна права без вертикални криви. Новопроектираната нивелета е съобразена с теренната линия на съществуващия път преди и след съоръжението. Тя е проектирана в проектната ос на пътя.

Проектното решение предвижда нова асфалтобетонена настилка по цялата съществуваща ширина от началото до края на участъка, като лентите за движение са приведени съгласно изискванията на Норми за проектиране на пътища към габарит Г9,00.

В мястото на пресичане с р. Струма се предвижда изграждане на нов мост на мястото на съществуващия при км 1+945. Ситуационно мостът попада в права, а нивелетно също в права с надлъжен наклон 0,30 % западащ по посока на растящия километраж (страна Покровник).

Отводняването ще се извърши посредством надлъжните и напречните наклони отведено към новопроектираната отводнителна система на съоръжението, която от своя страна е заустена в новопроектиран каломаслоулабител при км 2+002.35 в ляво на моста.

Установени са множество съоръжения на техническата инфраструктура минаващи по съществуващата мостова конструкция. С оглед запазването им и правилната им експлоатация за в бъдеще те ще бъдат преместени на дублиращо съоръжение. Предвижда се новият мост за преминаване на комуникации да се изгради отцяно на съществуващия (по растящия километраж). Оста на моста е приблизително успоредна на оста на транспортния мост. Отстоянието между осите на двете съоръжения, при устой 1 (страна Благоевград) е 9,97 м, а при устой 2 (страна Покровник) е 11,48 м. Всички опори на двете съоръжения са съосни. Широчинният габарит на новия мост за преминаване на комуникации, между външните ръбове на конструкцията е 2,30 м. Общата дължина е 124,00м.

3.1.2. Надлъжен профил:

Новопроектираната нивелета е съобразена с теренната линия на съществуващия път преди и след съоръжението. Тя е проектирана в проектната ос на пътя. Надлъжният наклон е 0.3%

3.1.3. Напречен профил

Предвижда се изцяло нова асфалтобетонена настилка по цялата съществуваща ширина преди и след съоръжението, като лентите за движение са приведени съгласно изискванията на Норми за проектиране на пътища към габарит Г9,00.

Габаритът на съществуващата ширина преди и след съоръжението е както следва:

- ленти за движение – 2 x 3,00м
- водещи ивици – 2 x 0,25м
- банкет – 2 x 1,25м

Габаритът в обхвата на съоръжението е както следва:

- ленти за движение – 2 x 3,00м

- водещи ивици – 2 x 0,50м

- тротоари – 2 x 2,00м

Напречният наклон на настилката в прав участък – 2.5 %.

Габаритът в обхвата на моста за преминаване на комуникации е както следва:

- широчинен габарит – 2,30м

3.1.4. Предпазни съоръжения

В проекта се предвижда разваляне на съществуващите и изграждане на нови ограничителни системи със съответния клас и степен на задържане. За новите ограничителни системи са спазени техническите правила, съгласно „Технически правила за приложение на ограничителни системи за пътища по Републиканската пътна мрежа“ – 2010г.

За обезопасяване на мостовото съоръжение е предвидена едностранна ОСП 3N H2W4 BR; в банката извън зоната на съоръжението за обезопасяване на участъка е предвидена едностранна ОСП H1W4; за преходен елемент се предвижда H1 в зоната на промяна вида ОСП от H1W4 към 3N H2W4 BR; в началото на ОСП ще се поставя дълго зануляване от 12м, а в края ще се поставя късо зануляване от 4м; прекъсването на предпазната ограда на местата за сервизни и стопански включвания се изпълнява съгласно Техническите правила за приложение на ОСП по Републиканската пътна мрежа.

Предвижда се новият мост за преминаване на комуникации да се изгради отдясно на съществуващия (по растящия километраж). Предвидени са стоманени парапети с височина от 1,10м на разстояние от 0,25 м от външните ръбове.

3.1.5. Мостови съоръжения

Новият мост над р. Струма при км 1+945 представлява четириотворна полуинтегрална рамкова конструкция с обща дължина 124,00 м, при единични осови отвори: 28,00 + (2 x 33,00) + 28,00 м.

Връхната конструкция е съставена от четири броя предварително напрегнати на стенд широкофланшови главни греди с височина 1,65 м, изпълнени от бетон клас C45/55, клас по въздействие на околната среда – XC3, XF1, XD1, с два вида дължини – 28,00 м в крайните отвори и 32,00 м в средните отвори.

В напречно направление, главните греди са разположени на осово разстояние 2,90 м една от друга. Ширината на горните фланшовете е 2,10 м, между тях се монтират кофражни панели / предплочи. Гредите се омонолитват върху стълбовете в рамкови възли от бетон клас C40/50 и клас по въздействие на околната среда – XC3, XF1. При устоите, главните греди се монтират върху еластомерни лагери.

Долното строене включва стълбове и устои. Всички опори са фундаирани на пилоти Ф150 см, с дължините на пилотите при стълбовете от 25,00 м, а пилотите при устоите се изпълняват директно от съществуващия насип и са с дължина от 21,00 м.

Техническият проект предвижда задължително провеждане на пробно натоварване с осова сила съгласно БДС EN ISO 22477-1. Пробното натоварване включва изпитването на един тестов пилот за съоръжението. Диаметърът на пилота е Ф 88 см, а дължината е идентична със съответната дължина на работните пилоти за опората, при която ще се провежда пробното натоварване (21,0 м при устой). Резултатите от проведените тестове при пробното натоварване ще послужат за доказване на приетите по изчислителен начин горепосочени дължини на пилотите или за необходимостта от коригирането на тези дължини. Пробното натоварване на тестовите пилоти следва да отговаря на изискванията в раздели 7.5 и 7.6 на БДС EN 1997-1 (Еврокод 7).

Стълбовете се състоят от рамков ригел, по две кръгли колони на осово разстояние 6,0 м, надпилотна свързваща греда и по два пилота с дължина 25,0 м. Колоните са с височини: 5,00 м при стълбове 1 и 3 и 6,00 м при средния стълб 2.

Колоните са обединени в горната си част чрез рамков възел с дължина 10,80 м, ширина 2,00 м и обща височина 2,30 м (без пътната плоча), изпълнен от бетон клас C40/50 клас по въздействие на околната среда – XC3, XF1.

Колоните на стълбовете са с височини 5,0 и 6,0 м, с диаметър Ф120 см, изградени са от бетон клас C35/45 клас по въздействие на околната среда – XC3, XF1.

Връзката между колоните и пилотите на стълбовете ще се осъществи с надпилотна (свързваща) греда с дължина 8,80 м, ширина 2,10 м и височина 2,00 м. Свързващата греда е изградена от бетон клас C35/45, клас по въздействие на околната среда – XC4, XF1.

В долната си част, стълбовете се състоят от два сондажни пилота от Ф150 см, изградени от бетон C35/45 и клас по въздействие на околната среда – XC4, XF1 с дължина 25,00 м.

Устоите са обси́пни. Състоят се от два сондажни пилота и ригел. Пилотите са изградени от бетон клас C35/45 и клас по въздействие на околната среда – XC4, XF1 с дължина 21,00 м, изпълнени директно от съществуващия насип. Те са обединени в горната си част чрез ригел, изграден от бетон клас C35/45, клас по въздействие на околната среда – XC3, XF1.

За спиране на насипите, към ригелите на устоите ще се изградят конзолни крила с дължина 4,00 м и дебелина 0,50 м от бетон клас C35/45, клас по въздействие на околната среда – XC3, XF1.

Откъм насипа, на гардбаластовата стена е оформен зъб за преходната плоча с ширина 0,30 м. За плавното преминаване на движението от моста върху насипите, са предвидени преходни плочи с дължина 5,00 м, ширина 8,00 м и дебелина 0,35 м от бетон клас C25/30, клас по въздействие на околната среда – XC4, XF1.

Предвидено е полагане на покритие (C) съгласно БДС EN 1504–2 принципи 1, 2 и 8 по всички открити повърхности на стоманобетонните елементи от долното строене.

Предвидено е монтиране на антисейзми́чни буфери на гардбаластровите стени, зад долния фланш на всяка греда. Буферите се състоят от еластомерни лагери с размери 200x300x52 мм в закрепващи комплекти, които се фиксират на указаните в чертежа позиции преди монтажа на главните греди.

Върху всички плоскости от долното строене на съоръжението, които след засипването на строителните ями попадат в контакт със земните маси, се полага хидроизолация чрез трикратно обмазване с горещ азбобитум.

Върху гредите се изпълнява пътна плоча с променлива дебелина, средно 25 см, от бетон клас C 40/50 и клас по въздействие на околната среда – XC3, XF1, XD1. Върху готовата пътна плоча се изпълняват тротоарните блокове от бетон клас C35/45 сулфатоустойчив, с гарантиран клас по мразоустойчивост Cfr 150 и клас по водонеплъгност Cw 0,80, клас по въздействие на околната среда – XC4, XF4, XD3. Същите се обмазват с покритие (C) съгл. БДС EN 1504–2 принципи 1, 2 и 8, включително устойчивост на размразяващи соли.

В тротоарните блокове са предвидени по три PVC тръби Ф110 мм, за преминаване на комуникации по моста. Между тротоарните блокове и върху преходните плочи се полага хидроизолация с дебелина $\geq 4,5$ мм. Същата се подгъва нагоре при тротоарните блокове и надолу по трите края на преходните плочи.

Върху хидроизолацията се изпълнява асфалтобетонната настилка от шпътен асфалтобетон в два пласта с обща дебелина 10 см. В района на контакта на настилка и тротоарите се полага мастик 2 x 6 см по цялата дължина на съоръжението.

Върху тротоарните блокове се монтират стоманен парапет с височина 1,10 м и предпазна ограда 3N със степен на задържане H2 и зона на действие W4 BR.

В двата края на съоръжението, при устоите, ще се монтират дилатационни фуги „открит тип“.

Отводняването на съоръжението ще се реализира чрез отводнителна система, съставена от 8 бр. чугунени отводнители Φ 150 мм, заустени в тръбна колекторна система, която събира и отвежда водата в КМУ (кало-масло-уловител), предвиден при устой 2 страна Покровник.

Мостът за преминаване на комуникации, ще се изгради отъясно успоредно на оста на транспортния мост. Всички опори на двете съоръжения са съосни. Статическата схема е аналогична със статическата схема на транспортния мост.

Разликата е в това, че връхната конструкция е съставена от по една (в отвор) предварително напрегната на стенд широкофланшова главна греда с височина 1,65 м. Гредите са с два вида дължини – 28,00 м в крайните отвори и 32,00 м в средните отвори. Изпълнени са от бетон клас С45/55, клас по въздействие на околната среда – ХС3, ХФ1, ХД1. Ширината на горните фланшове е 2,10 м.

Горната повърхност на пътната плоча се оформя с двустранен напречен наклон 2,0 % (насочен навън).

В двата края на връхната конструкция се монтира стоманен парапет с височина 1,10 м на разстояние от 0,25 м от външните ръбове.

В долното строене, дължините на пилотите при стълбовете са 15,00 м. Пилотите при устоите се изпълняват директно от насипа и са с дължина също от 15,00 м.

Колоните са обединени с връхната конструкция в горната си част чрез рамкови възли, всеки с дължина 2,10 м /1,80 м, ширина 1,90 м и обща височина 2,30 м (без пътната плоча), изпълнени от бетон клас С40/50 клас по въздействие на околната среда - ХС3, ХФ1.

Колоните на стълбовете са с различни височини: 5,25 м при стълбове 1 и 3 и 6,25 м при стълб 2, с кръгло напречно сечение с диаметър Φ 120 см, изградени са от бетон клас С35/45 клас по въздействие на околната среда – ХС3, ХФ1.

В долната си част, колоната стъпва на надпилотна греда, с дължина 7,00 м, ширина 2,00 м и височина 2,00 м. Гредата е изградена от бетон клас С35/45, клас по въздействие на околната среда – ХС4, ХФ1.

В крайщата на квадратите, от двете страни на главната греда, са предвидени антисейзмични прагове, ограничаващи преместванията на връхната конструкция при сейзмични въздействия в напречна посока. Праговете са с размери 0,50 x 0,70 м и височина 0,50 м.

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:

Инвестиционното предложение предвижда изграждане на ново мостово съоръжение над р. Струма при км 1+945, гарантиращо носимоспособност и дълготрайност на съоръжението, в съответствие с действащите нормативни документи, както и осигуряване на условията за безопасност на движение и комфорт на пътуващите.

С оглед запазването на съществуващите комуникации и правилната им експлоатация за в бъдеще се предвижда изграждане на дублиращо съоръжение отъясно на съществуващия (по растящия километраж). Оста на моста е приблизително успоредна на оста на транспортния мост.

3.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности в границите на обекта.

3.4. Ползване на взрив:

Не се предвижда.

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 реализацията дейностите по инвестиционното предложение има издадено от Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ) Разрешение за строеж, съгласно чл. 148, ал. 6 от ЗУТ № РС-15/14.03.2023 г.

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

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение попада в землището на гр. Благоевград и с. Покровник ЕКАТТЕ 57159, община Благоевград, област Благоевград. В настоящето уведомление е приложена ситуация на проектното решение върху картна основа, а на приложения оптичен носител същото е представено в цифров вид - формат „dwg“.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не попада в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони от мрежа Натура 2000.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Участъкът не преминава в непосредствена близост до населени места. В непосредствена близост няма обекти подлежащи на здравна защита.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Обектът не засяга обекти на културното наследство Закона за културното наследство.

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

Инвестиционното предложение представлява изграждане на ново мостово съоръжение над р. Струма при км 1+945, гарантиращо технико-експлоатационните показатели за носимоспособност и дълготрайност в съответствие с действащите нормативни документи, както и с цел осигуряване на условията за безопасност на движение и комфорт на пътуващите.

С оглед запазването на съществуващите комуникации и правилната им експлоатация за в бъдеще се предвижда изграждане на дублиращо съоръжение отдясно на съществуващия (по растящия километраж). Оста на моста за преминаване на комуникации да бъде приблизително успоредна на оста на транспортният мост.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия.

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

За строително-монтажните дейности ще бъдат използвани обичайните за този вид строителство, 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 и 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 обезсърчаване на платното за движение в зимни условия.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предадените изкопи. Използването на такива 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; PM – прахови частици.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатация на пътния възел, се очаква генериране на емисии от изгорели газове в атмосферния въздух от преминаващите превозни средства.

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

Отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строителството. 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 изгревна яма и др.):

Отводняването на съоръжението ще се реализира чрез отводнителна система, съставена от 8 бр. чугунени отводнители Φ 150 мм, зауствени в тръбна колекторна система, която събира и отвежда водата в КМУ (кало-масло-уловител), предвиден при устой 2 страна Покровник.

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, заложените в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

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

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

Инвестиционното предложение не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

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

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: 1. Ситуация на електронен и хартиен носител в dwg и pdf форма

Суважение,

Регламент
ЕС 12016/1689

ИНЖ. ДЕСИ
Член на Управителния съвет
на Агенция „Пътна инфраструктура“

