



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

10/12/2026

X 24-00-3191/12.10.2026

Per. №

Signed by: NADEJDA NICOLAEVNA MUMJI

ДО

ИНЖ. НИКОЛАЙ ЙОРДАНОВ
ДИРЕКТОР НА РИОСВ-ВРАЦА
ул. "Екзарх Йосиф" №81
гр. Враца

Относно: „Укрепване на свлачище при с. Хубавене, път III-308 „(Ябланица - Ботевград) - Правешка лакавица - Калугерово - Своде - (Роман - Златна Панега)“ при км 25+000 с идентификационен № VRC 32.77493.01“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЙОРДАНОВ,

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 инвестиционното намерение на Агенция „Пътна инфраструктура“:

1. Възложител:

Агенция „Пътна инфраструктура“,

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

лица за контакти: д-р Нина Стоилова – началник отдел ОВОС и ОС, тел. 02/91 73 446;

инж. Борислава Серафимова, главен експерт в АПИ, тел. 02/91 73 485;

2. Резюме на инвестиционното предложение:

Предмет на настоящето инвестиционно предложение е за обект: „Укрепване на свлачище при с. Хубавене, път III-308 „(Ябланица - Ботевград) - Правешка лакавица - Калугерово - Своде - (Роман - Златна Панега)“ при км 25+000 с идентификационен № VRC 32.77493.01“.

Път III-308 „(Ябланица - Ботевград) - Правешка лакавица - Калугерово - Своде - (Роман - Златна Панега)“ при км 25+000 е част от републиканската пътна мрежа. Целта на инвестиционното предложение е изготвяне на дълготрайно решение за укрепване на свлачището по републиканския път III-308 в участъка при км 25+000 и възстановяване носимоспособността на пътната конструкция в засегнатия пътен участък с оглед осигуряване условия за безопасност на движението и комфорт на пътуващите.

Свлачището е регистрирано в Регистъра на свлачищните райони по чл.95, ал.2 от Закона за устройство на територията (ЗУТ) като съвременно, периодично-активно с идентификационен №VRC32.77493.01.

Развитите свлачищни процеси изцяло са прекъснали платното на път III-308. Пътят е

основна транспортна връзка за с. Караш и с. Хубавене. Достъпът до тях се осъществява по обходен маршрут.

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. Съществуващо положение:

Участъка в който ще се извършват СМР (строително-монтажни работи) е с дължина около 280 м, от км 24+830 до км 25+110. Конструкцията на пътната настилка и част от насипа в участъка от км 24+960 до км 25+030 са изцяло разрушени, а изкопния откос в дясно е деформиран. Констатиран са допълнителни повреди по конструкцията на пътната настилка, в участъците преди км 24+950 и след км 25+030. В участъка от км 24+960 до км 25+030 е положена трошенокаменна настилка, примесена с асфалтови късове за осигуряване на временно преминаване.

3.1.1. Съществуващи габарити и пътна настилка:

В района на свлачищната деформация, трасето на пътя преминава по левия долинен склон на дере, десен приток на р. Малък Искър. Засегнатия район обхваща участък от път III-308, при км 25+000, като профилът на пътя е „изкоп-насип“ и насипните материали са положени върху наклонения терен на склона. Откосът от северната страна на пътя е с наклон около 45° и височина 2.5-3.0 м.

Проектния участък от км 24+830 до км 25+110 попада непосредствено преди границите на регулацията на село Хубавене. За проектна скорост е приета $V_{пр}=50$ км/ч.

3.1.2. Отводняване:

Отводняването на пътя е в лошо състояние. Отводнителния окоп от към изкопния скат в дясно по растящия километраж е запълнен с наноси и не изпълнява предназначението си. Съществуващите тръбни водостоци при км 24+835 и при км 25+101, в които се заустват прилежащите скатни води са затлачени, което възпрепятства нормалното им функциониране.

3.2. Проектно решение за укрепване

3.2.1. Ситуационно решение:

С цел максимално запазване на съществуващите елементи на пътя и характера на терена – в хоризонтални криви, новите елементите на пътя са съобразени с проектна скорост от 50 км/ч. Оста на пътя е проектирана в средата му, като са запазени максимално съществуващото положение на пътя. Ситуационно, предвидения за ремонт участък е решен с прави, циркулярна и преходни криви.

3.2.2. Габарити и пътна конструкция:

Съгласно проведения обстоен оглед за състоянието на пътната настилка в следствие на свлачищните процес, за участък с необходимост от възстановяване на пътната настилка чрез реконструкция бе определен участък от км 24+880 до км 25+060.

В началото и в края на участъка са предвидени участъци за ситуационно и нивелетно привързване към съществуващото положение в план и профил – от км 24+830 до км 24+880 - в началото и от км 25+060 до км 25+110 – в края, както следва:

- км 24+830 – начало на проектен участък;
- от км 24+830 до км 24+880 – участък за привързване;
- от км 24+880 до км 25+060 – участък с реконструкция на пътната настилка;
- от км 25+060 до км 25+110 – участък за привързване;

- км 25+110 – край на проектния участък.

Обща дължина на проектния участък – $L=280$ м.

Проектното решение в план е изготвено на база подробно геодезическо заснемане чрез прави, циркулярни и преходни криви – тип клоатоиди и попада изцяло по съществуващото трасе на Път III-308, като не са предвиждат допълнителни уширения на пътната настилка.

3.2.4. Надлъжен профил

Проектната нивелета е съобразена максималното с теренната линия на съществуващата пътна настилка. Нивелетата е проектирана с прави и вертикални криви, като в началото при км 24+830 и в края на проектния участък – км 25+110 е занулена.

3.2.5. Напречни профили, конструкция на настилките, детайли

Проектните ширини на пътната настилка и ширини на прилежащите банкети са съобразени максимално със съществуващите такива и са както следва:

- ширина на пътната настилка в прав участък – 2×3.50 м – 7.00 м;
- ширина на банкетата – 1.50 м;

При хоризонталната крива с радиус $R1=300$ м се констатира наличие на двустранно уширение (2×0.25 см) на пътната настилка, като същото е запазено и в проектното ситуационно решение. Допълнителни уширения не са предвиждани.

Съществуващия напречен наклон в правата е двустранен около 1.5 %, на места и под 1 %, насочен на ляво и дясно спрямо оста на Път III-308. Проектния напречен наклон в прав участък е приет 2.50% - двустранен. Напречния наклон в хоризонталната крива е предвиден да бъде едностранен – 3.0%. Проектните напречни наклони на прилежащите банкет е 6.0%. В началото на проектния участък при км 24+830 и в края – км 25+110 проектните напречни наклони са приети идентични на съществуващите такива, с оглед зануляване и в двата ръба на пътната настилка.

Установено е наличие на пласт от глинести почви под съществуващата пътна конструкция, което обуславя полагане на геотекстил за разделител между новата пътна конструкция и съществуващата земна основа. За участъка от км 24+960 до км 25+030 при който е изцяло разрушена пътната конструкция и част от пътния насип и е положена трошенокаменна настилка, примесена с асфалтови късове за осигуряване на временно преминаване се предвижда отстраняване на времената настилка и изграждане на пътен насип до ниво дъно “Зона А” с материал за направа на насип.. За участъка от км 24+960 до км 25+030 с възстановен пътен насип не се предвижда полагане на геотекстил.

Предвидената за изграждане нова пътна настилка, положена върху възстановения пътен насип и „Зона А“ от материали група А-1 с дебелина 50 см е със следните конструктивни пластове:

- износващ пласт на покритието от плътен асфалтобетон тип „А“ - 4 см.
- асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/20 (биндер) - 4 см.
- асфалтова смес за основен пласт на покритието Ао - 8 см.
- пътна основа от скален материал с непрекъсната зърнометрия (0–63 мм) – 20 см.

За участъците на привързване от км 24+830 до км 24+880 и от км 25+060 до км 25+110 е установено, че съществуващите асфалтови пластове са с обща дебелина само 10см, а под тях – пътна основа от трошен камък е с дебелина от 60 до 80 см. Участъците не са засегнати от свлачищните процеси, не се забелязват слягания, локални пропадания или коловози по пътната настилка, а само единични и мрежовидни пукнатини.

Предвид гореизложеното и малката дебелина на съществуващите асфалтови пластове – 10 см, за участъците на привързване от км 24+830 до км 24+880 и от 25+060 до км 25+110

ремонтните дейности по пътната настилка се предвижда да се изпълнят по следната технология:

- цялостно дълбоко фрезование на съществуващите асфалтови пластове с обща дебелина 10 см;
- допълнително профилиране на съществуващата пътна основа от трошен камък до кота нивелета минус 16 см в оста и двата ръба на настилка;
- полагане на пласт от асфалтова смес за основен пласт на покритието Ао с дебелина 8 см. С оглед хомогенност на пътната настилка за целия проектен участък, за участъците на привързване се предвижда пласта от асфалтова смес за основен пласт на покритието Ао да е със същата дебелина от 8 см, каквато е при участъка с реконструкция;
- полагане на пласт от асфалтова смес за долен пласт на покритието /биндер/ дебелина 4 см;
- полагане на износващ пласт от плътен асфалтобетон Тип А с дебелина 4 см;
- преди полагането на всеки асфалтов пласт се изпълняват и съответните битумни разливи за връзка.

3.2.6. Банкети

За участъците на привързване в началото и в края на проектния участък от км 24+830 до км 24+880 и от км 25+060 до км 25+110 се предвижда почистване на съществуващите банкети от наноси, допълнителен изкоп до кота нивелета минус -25 см и полагане на два нови пласта:

- пласт от нефракциониран скален материал за долен пласт на банкета с дебелина 15см;
- пласт от скален материал с подобрена зърнометрия за горен пласт на банкета с дебелина 10см.

За участъка с реконструкция на пътната настилка от км 24+880 до км 25+060 се изграждат нови банкети, като горния пласт с дебелина 10см се изпълнява от скален материал с подобрена зърнометрия за горен пласт на банкета.

С оглед предотвратяване дренирането на повърхностни води през банкета и навлизането и в пътната конструкция и насипното тяло е предвидена за направа двойна повърхностна обработка със смес от битум и добавъчен материал фракция 4-8 мм по левия банкет по нарастващия километраж.

3.2.7. Отводняване

Сечението на отводнителния окоп е избрано 40/40/40 с оглед ремонтните дейности по пътния участък да се развият изцяло в съществуващия обхват на път III-308 и запазване на съществуващите дървета разположени в близост до изкопния откос.

Дренажната призма на подкопния дренаж е с размери 50/70 см, като дрениращия материал трябва да отговаря на изискванията на ТС 2025, тип А. Дренажните тръби са предвидени да бъдат изпълнени от РЕНД Ф200, положени върху подложен бетон С12/15. С оглед предпазване на дренажната система от затлачване и смесване на дренажния материал със земна почва е предвидено дренажната призма да бъде обвита с геотекстил.

С оглед ревизия и поддръжка на дренажната система са предвидени за изграждане 4 броя ревизионни шахти при км 24+880, км 24+940, км 25+000 и при км 25+060.

В началото на проектния участък от км 24+830 до км 24+833, преди съществуващия тръбен водосток Ф100 при км 24+835 и в края – от км 25+102 до км 25+110, след съществуващия тръбен водосток Ф100 при км 25+101 е предвиден за направа облицован окоп за привързване към съществуващия земен окоп.

С оглед предотвратяване свободното стичане на повърхностните води по насипа на пътното тяло се предвижда направа на видими бетонови бордюри 8/16 см и бетонови улеи по

насипния откос в ляво по растящия километраж при км 24+920 в началото на укрепителното съоръжение, при км 25+061 - края на съоръжението и при 25+080. В края на бетоновите улей по откоса се изпълнява бетонов праг, след който водите се заустват по съществуващият терен.

За предотвратяване задържане на повърхностни води по пътната настилка и образуване на аквапланинг в участъка с укрепително съоръжение, допълнително от км 24+920 до км 25+061 е предвидена за изграждане бетонова отводнителна ригола – бетон C25/30 XC4, XF4, XD3. Риголата се изпълнява като част от насипния банкет с ширина 0.80м и е ограничена с бетонов бордюро 18/35 см. В края на участъка, при км 24+920 водите се заустват в предвидения за изграждане бетонов отводнителен улей по насипния откос.

3.2.8. Малки съоръжения

В разглеждания участък има два съществуващи тръбни водостоци при км 24+835 и при км 25+101. Предвижда се тяхното почистване, както и ремонтни дейности по водоприемателните казанчета от страна вток.

3.2.9. Големи съоръжения

В разглеждания участък няма големи съоръжения.

3.2.9. Ограничителни системи за пътища:

В ляво по нарастване на километража има съществуваща еластична предпазна ограда. Предвижда се нейната подмяна с нова ОСП.

3.3. Проектно решение за укрепване:

При този вариант подпорното съоръжение се премества надолу по ската на 10,7 м хоризонтално и 5,8 м вертикално от края на банкета.

Височината на укрепване до повърхнината на хлъзгане в двата края при ламели Л0,1,2,12,13 е Н = 3,8 м . При ламели Л3,11 е Н = 7,5 м . При средна част с дължина 70 м при ламели Л4-10 на участъка повърхнината на хлъзгане е 9,8 м.

Параметри на укрепването:

- Средна част с дължина 70м при ламели Л4-10.
- Изпълняват се пилоти П1 Ф800 (Ф880 при обсадна тръба) L=16,5м през 1м.
- Върху пилотите се изпълнява ламела 210/80 см, която ги обединява.
- Пилотите се закотвят с анкери 22м R51-800 през 1м. Глава анкер 150 мм.
- Пилотите се надливат 50 см, като надливката се премахва докато е пресен бетона.

Армировката на пилотите се закотвя в ламелите , които се разделят с фуги през 10 м . Фугите са от 2 см стиропор. Ламелите се обмазват с битумна емулсия.

- Съгласно направените изчисления бетоновото покритие на армировката при ламелите е 55мм , а при пилотите е 50 мм.

- Крайни части с дължини 10+10м при ламели Л3,11.

- Изпълняват се пилоти П2 Ф800 (Ф880 при обсадна тръба) L=12,5 м през 1м.
- Върху пилотите се изпълнява ламела 210/80 см, която ги обединява.
- Пилотите се закотвят с анкери 18m R51-550 през 1м. Глава анкер 150 мм.
- Пилотите се надливат 50 см, като надливката се премахва докато е пресен бетона.

Армировката на пилотите се закотвя в ламелите , които се разделят с фуги през 10 м . Фугите са от 2 см стиропор. Ламелите се обмазват с битумна емулсия.

- Съгласно направените изчисления бетоновото покритие на армировката при ламелите е 55 мм , а при пилотите е 50 мм.

- Крайни части с дължини 30+20 м при ламели Л0,1,2,12,13.

- Изпълняват се пилоти П3 Ф800 (Ф880 при обсадна тръба) L=6,8м през 1м.

- Върху пилотите се изпълнява ламела 210/80 см, която ги обединява.
- Пилотите се закотвят с анкери 9м R51-550 през 1м. Глава анкер 150 мм. Пилотите се надливат 50см, като надливката се премахва докато е пресен бетона. Армировката на пилотите се закотвя в ламелите, които се разделят с фуги през 10м . Фугите са от 2см стиропор. Ламелите се обмазват с битумна емулсия.
- Съгласно направените изчисления бетоновото покритие на армировката при ламелите е 55мм , а при пилотите е 50мм.

Ред на изпълнение:

1. Изпълнява се временен път надолу по ската на 10,2 м хоризонтално и 7,4 м вертикално от края на банкета. Пътят е с ширина 5 м.
 2. По пътя се изпълняват пилотите. Осовата линия на пилотите е на 11,1 м хоризонтално и 5,3 м вертикално от края на банкета - координатите на пилотите са дадени в трасировъчния план. Геодезистът трасира пилотите на терена и маркира нивото на всеки пилот и ламела.
 3. Изпълнява се ламелата – горен ръб ламела на 10,7 м хоризонтално и 5,3 м вертикално от края на банкета. Кота банкет от пътния проект.
 4. Изпълняват се анкерите съгласно проекта.
 5. Изпълнява се дренажа зад ламелата.
- При този ред на изпълнение се намалява с 1,6 м пробиването на отвор за всеки пилот.

3.4. 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:

В участъка няма пресичания с надземни и подземни комуникации.

3.5. 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 дейности.

3.6. 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:

След утвърждаване на техническия проект за инвестиционното предложение и приключване на всички съгласувателни процедури, ще бъдат предприети действия по издаване на разрешение за строеж. Компетентен орган за издаване на разрешението е Министерство на регионалното развитие и благоустройството.

Предвид на това, че строително-монтажните работи ще се извършват в сервитута на съществуващия път, без да се засягат нови поземлени имоти, няма нужда от изработване и съгласуване на подробен устройствен план - парцеларен план за обекта.

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:

Обектът се намира в Западна България, в поземлен имот с идентификатор 77493.98.121 в землището на с. Хубавене, община Роман, област Враца.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Инвестиционното предложение не попада в границите на защитени територии и защитени зони от мрежата Натура 2000.

Инвестиционното предложение ще се извърши изцяло в сервитута на съществуващия път.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Участъкът попада в регулацията на с. Хубавене, община Роман, област Враца. Проектът има за цел опазване на здравето и безопасността на пътуващите.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Дейностите няма да засегнат обекти на културното наследство.

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

Предмет на инвестиционното предложение е: „Укрепване на свлачище при с. Хубавене, път III-308 „(Ябланица - Ботевград) - Правешка лакавица - Калугерово - Своде - (Роман - Златна Панега)“ при км 25+000 с идентификационен № VRC 32.77493.01“, като с реализацията му няма да настъпят промени в съществуващата пътна инфраструктура. За извършване на транспортните дейности, свързани със строително-монтажните работи, ще бъде използвана съществуващата републиканска пътна мрежа и няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.

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 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 реализирането на инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори и елементи др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват пясък, трошен камък и др. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

По време на строителството се очакват временни неорганизирани емисии на прах при извършване на разрушителни, изкопни, насипни и строително-монтажни работи, както и емисии от отработени газове от двигателите на използваната строителна механизация и транспортни средства. Въздействието ще бъде временно и локално, ограничено в периода на строителството.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

По време на експлоатацията атмосферния въздух ще се замърсява основно от отработените газове от двигателите на преминаващите моторни превозни средства, съдържащи основно азотни оксиди (NO_x), въглероден оксид (CO), въглероден диоксид (CO₂), серен диоксид (SO₂), летливи органични съединения и прахови частици (PM). Реализацията на инвестиционното предложение не е свързана със създаване на нови организирани източници на емисии в атмосферния въздух.

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.

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

Отпадъци се очаква 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 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.):

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.б от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

За улавяне на скатните води и предотвратяване проникването им в новата пътна конструкция и в насипното тяло е предвиден за изграждане облицован окоп със сечение 40/40/40см, наклон на стените 1:1 и с подокопен дренаж в дясно по растящия километраж.

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.

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 експлоатация на участъците 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.

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

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

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения: Ситуация и трасировъчен план на укрепването с координати в *.dwg и *.pdf формат.

С уважение,

12.10.2026 г.

X

ИНЖ. ВЕНЦИСЛАВ АНГЕЛОВ
ЧЛЕН НА УС НА АПИ
Signed by: VENCISLAV ASENOV ANGELOV