



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
**АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“**

14.11.2024 г.

**X** 04-09-159/14.11.2024

Per №

Signed by: Nataliya Petkova Dervenska

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

**Относно:** *Околовръстен път на гр. Пловдив – привеждане към габарит Г23.5 – Път III-805 „път I-8 „Пазарджик – Пловдив“ – п.в. Царацово – Съединение“ участък от км 1+460 до км 4+120*

**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“:

**Околовръстен път на гр. Пловдив – привеждане към габарит Г23.5 – Път III-805 „път I-8 „Пазарджик – Пловдив“ – п.в. Царацово – Съединение“ участък от км 1+460 до км 4+120**

**Възложител:**

**Агенция „Пътна инфраструктура“**

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 268; 02/9173 257

лица за контакти: д-р Нина Стоилова – Началник отдел „ОВОС и ОС“

инж. Юлияна Кърчева – главен експерт в отдел „ОВОС и ОС“

**1. Резюме на предложението**

Град Пловдив е вторият по големина град в България, областен и административен център на общини Марица, Пловдив и Родопи. Намира се в южна България, на двата бряга на р. Марица, в Горнотракийската низина, южно от АМ „Тракия“ и северно на 15 км от Родопите. Пловдив е най-големият и най-бързо развиващ се стопански център в Южния централен район.

Републиканските пътища III-805 и II-86 са важни транспортни артерии в област Пловдив, като трасетата им формират околоръстния път на гр. Пловдив. Те извеждат и провеждат потоците МПС извън чертите на града. Чрез околоръстния път се осъществява транспортна връзка от АМ „Тракия“ към област Смолян и област Кърджали.

Поради голямата интензивност на транспортния трафик пропускателната способност на път III-805 и път II-86 е изчерпана. Носимоспособността на пътната настилка е недостатъчна, вследствие на което прогресивно се влошава технико-експлоатационното състояние на пътя.

Целта на инвестиционното предложение е да се обезпечи изграждане на второ пътно платно чрез максимално използване на съществуващия път, чрез модернизирането му към път с четирилентов габарит Г23,5, както и локални платна.

Настоящото инвестиционното предложение разглежда югозападния обход на гр. Пловдив в участъка от км 1+460 до км 4+120 на републикански път III-805 „(Пазарджик - Пловдив) - п.в. Царацово“, вкл. пътен възел (ПВ) „Царацово“. Началото на път III-805 е при път I-8 „Пазарджик - Пловдив“, от където трасето му се развива в посока север, осигуряващо транспортни връзки посредством пътни възли с ул. „Голямоконарско шосе“ (в контактна зона на урбанизирана територия) и АМ „Тракия“, както и с населените места с. Бенковски, с. Войсил и гр. Съединение.

Освен привеждането към габарит Г23,5, проектираният участък от км 1+460 до км 4+120 ще се допълни и с изграждане на локални платна двустранно, с което се осигурява достъп до търговски, крайпътни и други обекти, разположени в близост до съществуващия път. Предвижда се изграждане на ново кръгово кръстовище при км 3+000. Предвижда се рехабилитация и допълване на ПВ „Царацово“, както и изграждане на осветление.

С Решение № 302 от 20 април 2012 година Околоръстен път на гр. Пловдив е обявен за обект с национално значение и за национален обект.

**2. 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:**

### **2.1. Описание на основните процеси**

При км 1+460 се предвижда ситуационно и нивелетно привързване към участъка от км 0+000 до км 1+460, за който ще се състои отделно проектиране.

Инвестиционното предложение планира изграждане на локални платна от край до край, двустранно с тротоари откъм обслужваните имоти. Локалните платна са широки 6.00 м и отделени с разделителна ивица с ширина 3.00 м.

В участъка се предвижда изграждането на ТИР паркинг, осигуряващ 41 бр. паркоместа за тежкотоварни автомобили. Три броя локални платна позволяват маневрирането на автомобилите (движение само напред). Предвидени са острови за разполагане на осветление и допълнителни съоръжения.

#### **2.1.1. Ситуация**

Начална точка на участъка е при км 1+460, на около 150 м след разклона за магазин „Джъмбо“.

Крайна точка е при км 4+120, в края на ПВ Царацово в северна посока (към гр. Съединение).

В ситуационно отношение трасето е право, с наличието на две криви в зоната на пътният възел, като същите се характеризират с големи ъгли и големи радиуси. Новият габарит Г23,5 се осъществява чрез уширение на съществуващия габарит от дясната страна и новата ос е разположена на 6,5 м вдясно от оста на съществуващия път.

От км 3+600 до км 3+760 трасето на пътя се превключва в оста на съществуващия път – в зоната на пътният възел.

При км 3+964 (осово пресичане) се намира ПВ Царацово, който представлява симетрична „полудетелина“, с главно направление общинската улица „Голямоконарско шосе“ (вход на гр. Пловдив от страна София), а второстепенното направление е път III-805.

Съществуващото геометрично решение на пътният възел се запазва, като му се предвижда цялостна рехабилитация – главното и второстепенно направление на пътният възел, включително пътните връзки.

На ПВ Царацово двете пътни кръстовища на път III-805 ще бъдат преоформени (реконструирани) с цел осигуряване посоките:

- Асеновград – Пловдив
- Пловдив – Асеновград.

Също така, пътният възел се допълва с нова директна пътна връзка от път III-805 към гр. Пловдив (Голямоконарско шосе), т.е. за движението от юг на изток, като същата е съобразена с изготвен проект за ремонт на ул. „Голямоконарско шосе“ на Община Марица.

### **Пътни кръстовища**

- Предвижда се изграждаето на ново кръгово кръстовище на км 3+000 с радиус 37,5 м, с два второстепенни клона на изток и на запад (стопански пътища).

- Съществуващо кръстовище при км 3+820 – осигурява се изчакваща лента за лявозавиващо движение към гр. Пловдив и реконструкция на съществуващ триъгълен остров, с което се осигурява връзка от околоръстния път към гр. Пловдив, както е поискано от Община Марица.

- Съществуващо кръстовище при км 4+085 – реализиране на триъгълен остров с цел отваряне на лента за лявозавиващо движение от второстепенното направление (път III-864).

- Предвижда се изграждането на нова пътна връзка към ПВ Царацово за посоката „м. „Метро“ – Голямоконарско шосе“ (от юг на изток), описана и по-горе.

### **2.1.2 Надлъжен профил**

Нивелетните решения за директното трасе, локалните платна и пътният възел са взаимно обвързани помежду си и в пълно съответствие с разпоредбите в Наредба № 02-20-2/2018г. за проектиране на пътища. Нивелетата е проектирана при максимално съобразяване със съществуващия терен.

Нивелетното решение на лявото платно, което ползва съществуващия път III-805, ще бъде съобразено със съществуващото му ниво, в участъците в които по обективни причини не се изисква неговото повдигане или понижаване.

### **2.1.4 Напречен профил**

Път III-805 ще се реконструира (удвои) чрез привеждането му към габарит Г23,50м, съставен от:

- |                             |                          |
|-----------------------------|--------------------------|
| - ленти за движение         | - 2 x 2 x 3.75м = 15.00м |
| - средна разделителна ивица | - 3,50м                  |
| - водещи ивици              | - 2 x 0.50м = 1.00м      |

- банкет - 2 x 1.50м = 3.00м

Напречният наклон на настилката в права е 2.5%, а в крива е съобразно радиуса на кривата.

Напречният наклон на банкетите е 6% в права.

### 2.1.5 Настилка

Конструкцията на пътната настилка на съществуващото трасе ще претърпи пълна реконструкция, като заедно с новото (второ) платно вдясно ще бъде изпълнена от следните пластове, получени след извършени оразмерителни изчисления:

- Плътен асфалтобетон с полимермодифициран битум –  $h_1 = 4$  см
- Асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) 0/20 с полимермодифициран битум –  $h_2 = 6$  см
- Битумизиран трошен камък –  $h_3 = 17$  см
- Трошен камък с подобрена зърнометрия фракция (0-40)мм или (0-63)мм –  $h_4 = 40$  см

Земна основа: материал за зона „А” – почви група А-1-а – **50 см.**

### 2.1.6 Големи съоръжения

#### Мост над канал при км 2+609

Предвижда се премахване на съществуващото съоръжение по съществуващия път и изграждане на 2 броя идентични нови конструкции – за всяко едно от новопредвидените две пътни платна, за всяка посока на движение.

Съществуващото съоръжение представлява батерия, състояща се от сглобяеми стоманобетонни елементи със затворено правоъгълно сечение (затворена рамка), поставени един до друг върху подложен бетон, с обща дължина от 14 м. Крилата са стоманобетонови, завърнати.

Новите две конструкции, осигуряващи преминаването на двете пътни платна, представляват едноотворни полуинтегрални сглобяемо-монолитни плочести върхни конструкции от стоманобетон, с отвор от 10 м. Плочата се състои от долния фланш на сглобяеми греди от типа „ГТ“, замонолитени чрез армирана доливка. Устоите са фундирани на 4 броя стоманобетонни изливни пилоти с диаметър  $\varnothing 880$  мм, обединени от пилотна шапка. Над пилотната шапка е предвидена подлагерна греда, върху която се монтират гредите при изпълнение на плочата върху еластомерна лента с дебелина 20 мм. Върху тротоарните блокове са предвидени ограничителни системи за пътища (ОСП) 3N H2W4 BR, поставени на разстояние 50 см от регулата и пешеходни парапети с височина 110 см, поставени на 25 см от корниза. Регулата на тротоарния блок ще бъде с височина 8 см.

#### Пътен надлез при км 3+964

Представлява четириотворно съоръжение с отвори 15,78м-2x16,16м-15,78м, над ул. „Голямоконарско шосе“, като част от ПВ „Царацово“. Общата му дължина, мерена между крайните фуги, е 64,60 м. Съоръжението попада в ситуационна права по път III-805, като пресичането с общинската улица е с косота 73,7 g. В участъка на пресичане „Голямоконарско шосе“ е в хоризонтална крива и се състои от две пътни платна с широчина 11 м и 11,5 м и средна разделителна ивица 2,7 м. Съществуващият габарит на надлеза, мерен между корнизите, е 11,00м, в който се включват пътно платно с широчина 8,50 м и два тротоарни блока по 1,25 м. Общата широчина между парапетите е 10,50 м. Съществуващият светъл височинен габарит под надлеза по дясното платно на общинския път е минимално 4,90 м, а под лявото платно – минимално 5,00 м.

С проекта се предвижда минимално уширение на съществуващия габарит между корнизите до 11,40 м, включващ пътно платно с широчина 8,00 м и два тротоарни блока по 1,70 м.

С цел да се осигури бъдещата експлоатация на съоръжението и дълготрайността на конструкцията му, са предвиден следните видове СМР:

Възстановяване тип А (рехабилитация) на всички компрометиранни бетонни повърхности по връхната конструкция, стълбовете и устоите, което включва следните дейности: премахване на деструктуриран и слаб бетон чрез водно бластиране или пясъкоструене; инжектиране на пукнатини в бетона съгласно БДС EN 1504-5; почистване на армировката от ръжда (повърхностна корозия) до метален блясък; нанасяне на антикорозионна защита върху армировката съгласно БДС EN 1504-7:2006; нанасяне на свързващ грунд (адхезив) за връзка "стар-нов бетон"; репрофилиране - възстановяване на бетонното сечение чрез торкретиране/шпакловане с високоякостен циментов разтвор R4 съгласно БДС EN 1504-3:2006.

Възстановяване тип Б на силно компрометираните зони на ригелите и колоните на стълбовете, което включва дейностите описани във възстановяване тип А, плюс възстановяване на носимоспособността на напречното сечение чрез полагането на напречни и надлъжни карбонови платна. Премахване на съществуващата по долната повърхност на пътната плоча поцинкованата ЛТ ламарина, послужила като оставащ кофраж след строителството на съоръжението. Премахване на съществуващата асфалтова настилка, предпазен бетон, хидроизолация и циментова замазка върху пътната плоча. Изпълнение на нова армирана изравнителна доливка над пътната плоча. Изпълнение на нови стоманобетонни тротоарни блокове от бетон клас C35/45, XC4, XF4, XD3, с минимална водонепропускливост  $V_w (C_w) 0,8$  и мразоустойчивост  $V_m (C_f) 150$ . В тротоарните блокове ще бъдат предвидени PVC тръби  $\varnothing 110$  за разполагане на наличните и бъдещи комуникации. Корниза на тротоарния блок ще бъде изпълнен от готови сглобяеми панели от полимербетон. Изпълнение на нова листовата хидроизолация върху изравнителната доливка на пътната плоча съгласно ТС на АПИ, неизискваща полагането на предпазни пластове.

По отношение на лагерите и дилатационните фуги се предвижда изпълнение на следните рехабилитационни работи:

Затваряне на дилатационните фуги при стълбовете („закрит“ тип) чрез направата на свързващи плочи и промяна на статическата схема на връхната конструкция на температурно непрекъснатата и полуинтегрална.

Запазване на фугите при устоите, като се изнесат зад гардбаластовите стени и се подменят с нови, водоплътни, от вулканизиран каучук.

Премахване на съществуващите наклонени преходни плочи при устоите и изпълнението на нови непосредствено под пътната настилка. Подмяна на еластомерните лагери с нови, с височина отговаряща на новите температурни дилатации на конструкцията. Направа на нови противоземетръсни блокове между главните греди при стълбовете и устоите, против пропадане на конструкцията в напречно направление.

**2.2. 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:**

### **2.2.1 Инженерни мрежи**

➤ **Водопровод от км 1+310 до км 2+634 (ляво) – PE – HD160** – Водопроводът следва да се запази, като не се засяга с инвестиционното предложение.

➤ **Канали на Община Марица**

- № 78080.134.355 – отводнителен канал – запазва се, като се предвижда нов водосток под пътното платно;

- № 61412.18.185 – водна площ – запазва се;

- № 78080.94.274 – отводнителен канал – запазва се;

- № 78080.80.51 и 614112.18.184 – напоителен канал — запазва се;

- № 78080.94.293 и № 780080.94.295 – напоителен канал (бетонов) – канала се засяга от новото платно и следва да се реконструира;

- № 780080.94.273 – напоителен канал (необлицован) – засяга се от новото локално платно и следва да се реконструира.

➤ **Отводнителен канал ГК2 – от км 1+460 до км 2+600 (ляво) – при км 1+720 пресича съществуващия път, където следва да се предвиди водосток за преминаване под новото пътното платно.**

➤ **Главен напоителен канал Ени Арк – км 2+609.00** – запазва се съоръжението при съществуващото платно, а при новото платно на пътя се предвижда изграждане на ново съоръжение.

➤ **Подземна оптична мрежа – км 2+630 – ЕТ „Енджъл Софт“ – Ангел Гаров** – при пресичане с новото платно следва да се осигури кабела с бетонов кожух.

➤ **Газопровод – км 3+610 – „СИТИГАЗ“ България** – при пресичане с новото трасе, следва газопроводът да се осигури с бетонов кожух.

➤ **Осветление**

Предвижда се осветление на директното трасе и пътния възел „Царацово“, като се използват LED осветителни тела.

➤ **Предвижда се поставяне на ТОЛ рамки над платното за движение.**

### **2.3. 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.

### **2.4. Ползване на взрив:**

Не се предвижда използване на взрив.

**3. 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 приключване на всички изискващи се процедури, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализацията на инвестиционното предложение.

**4. 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/**

#### **4.1. Местоположение на инвестиционното предложение:**

Инвестиционното намерение е разположено на територията на Община Пловдив и Община Марица.

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

Инвестиционното предложение, не попада в границите на защитена територия определена съгласно ЗЗТ и в защитена зона от НАТУРА 2000.

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

Инвестиционното предложение ще повиши качеството на живот и здравната среда на местното население, посредством намаляване на шума, праховите емисии, подобряване на водопроводната система в обхвата на пътя и др. Временен дискомфорт се очаква по време на строителството.

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

Инвестиционното предложение ще засяга обекти на културно-историческото наследство (две надгробни могили, селищни и могили и селища от Античността). За опазването им ще бъдат предприети всички необходими действия, съгласно Закон за културно историческото наследство.

#### **4.5. 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.

#### **4.6 Очаквано трансгранично въздействие:**

Предвижданите дейности са локални и изключват възможността от възникване на трансгранични въздействия.

**5. 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, битум, геотекстил, стомана, 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.

**6. 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 пътния обект 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.

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

### **7.1. Емисии в периода на строително-монтажните работи:**

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; CH<sub>4</sub> – метан; CO – въглероден оксид; CO<sub>2</sub> – въглероден диоксид; SO<sub>2</sub> – серен диоксид; PM – прахови частици.

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

По време на експлоатация на пътният обект не се очаква съществено повишаване на количествата емитирани вещества във въздуха

## **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 ремонтните 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; 17 06 05 - строителни материали, съдържащи азбест

- 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 извън пътна 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, съхранение и последващо третиране на отпадъците ще се осъществява от лицензирана, за тази дейност фирма.

## **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 на пътното платно се осигурява от надлъжния и напречен наклон на настилката и банкетите.**

Напречният наклон на настилката е едностранен и двустранен, в зависимост от конкретното решение в план и профил.



Повърхностните води се отвеждат по откосите на насипа извън пътя или в крайпътните окопи, оттам в малките съоръжения (водостоци) и отводнителни канали. При насипи по-големи от 3 м се поставя бетонов бордюр в края на банкета, който отвежда водата в края на насипа или в бетонов отводнителен улей.

При локалното платно за отводняване ще се изгради колекторна система.

**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 единствено със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност от замърсяване с тях съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който фирмата-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува непосредствено преди започване на строителството.

Инвестиционното предложение 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 пътен участък не представлява съоръжение или предприятие 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!**

**Приложение:** Ситуация във формат .dwg и .pdf – изпратено по електронния обмен

**С уважение,**

14.11.2024 г.

Х

ИНЖ. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС НА АПИ

Signed by: YORDAN KLIMENTOV VALCHEV