**МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО**
**АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"**

АГЕНЦИЯ "ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"
Изх. № 32-00-24 08.04.19 г.

**ДО**
**ГОСПОДИН ГАБРИЕЛ САВОВ**
**ДИРЕКТОР НА РИОСВ – ПЛЕВЕН**
**УЛ. "АЛЕКСАНДЪР СТАМБОЛИЙСКИ" № 1 А**
**ЦЕНТРАЛНА ПОЩА П.К. 35**
**ГР. ПЛЕВЕН 5800,**

**Относно:** ***„Укрепване на свлачище при км 41+394 на републикански път I-3 Бяла – Ботевград в участък от км 41+251,92 до км 41+562,29,*** с местонахождение: землищата на с. Козар Белене, община Левски, област Плевен.

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН САВОВ,**

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 инвестиционно предложение на Агенция „Пътна инфраструктура":

**„Укрепване на свлачище при км 41+394 на републикански път I-3 Бяла – Ботевград в участък от км 41+251,92 до км 41+562,29,** с местонахождение: землищата на с. Козар Белене, община Левски, област Плевен.

1. **Данни за възложителя:**

**Агенция „Пътна инфраструктура", ЕИК 000695089**

Пощенски адрес: гр. София 1606, бул. „Македония" № 3

Електронна поща: press@api.government.bg

Телефони за контакти: 02/91 73 286, 0889 20 93 84

Лице за контакти: инж. Боряна Борисова

**2. Резюме на предложението:**

Целта на инвестиционното предложение е укрепване на свлачище на републикански път I-3 „Бяла - Ботевград“.“ при км 41+394.

През май месец 2015 г. е извършен инженерно-геоложки оглед на участък от републикански път I-3 „Бяла - Ботевград“ при км 41+394 от представители на „Геозащита Плеивен“ ЕООД.

В района на свлачищната деформация, трасето на пътя преминава по десния долен склон на р. Осъм. Склонът е с югозападно изложение и среден наклон 12°. Земното тяло на пътя е изградено изцяло от планомерно насипани глинести материали, положени върху наклонения терен на склона. Откосите на формираната насипна призма са с наклон около 45° и височина 2,0-2,5 метра, североизточния и 6,0-8,0 метра, югозападния.

Свлачищната деформация е възникнала в периода 03-04.2015 г., след топене на формираната снежна покривка и интензивни валежи. Свлачището обхваща югозападния откос на пътя и има размери – ширина около 80 метра (при пътното тяло) и дължина по посока на движението около 45 м, достигаща до основата на откоса. В дълбочина, свлачищните процеси обхващат насипната призма на пътя и делувиалните глини на склона, като най – вероятно хлъзгателната повърхност е формирана по контакта с долнокредитни мергели от основната скала.

В западната част на деформацията, засичането преминава в близост до осовата линия на пътя и има амплитуда на пропадане от 0,15-0,20 м. На изток, линията на засичането продължава в зоната на пътния банкет, където е образувана пукнатити с амплитуда на пропадане около 0,5 м и разтвореност до 0,3 м.

При надхлъзването на свлачищното тяло над ненарушнения терен, в основата на откоса е формиран свлачищен „език“ с височина 1,0-1,5 м. Съществуващите отводнителни канавки (италиански улей) по югозападния откос на пътя са разместени и на места нарушени от свлачищните процеси.

На запад от реализираното свлачище, трасето на пътя преминава през подножието на склона. В него, насипната призма достига височина 10 м, като в оста на ерозионната форма има изграден бетонов, всодов водосток . В участъка около 70 м, между водостока и свлачищната деформация, в изкуствените насипи на пътното тяло са възникнали пластични деформации. Деформациите са проявени и по отношение на пътя, при която слягазияна достигят 0,20-0,30 м.

Според становището на „Геозащита Плевен“ ЕООД и приетите класификации в Наредба № РД-02-20-2/2012 г. за проектиране на сгради и съоръжения в земетръсни

райони, издадена от МРРБ, свлачищната деформация се отнася към III- клас (повърхност от 1000 до 10 0000 м$^2$), група 4 (скорост от 20 до 5 мм/24ч), категория „А“ (пътища I клас).

Новообразуваното свлачище е регистрирано от „Геозащита Плевен“ ЕООД с идентификационен № PVN 16.37647.01, като съвремменно периодично-активно и остава в режим на периодично наблюдение.

Основната причина за възникването на свлачищните процеси е високата степен на водонасищане на насипите от пътя и литоложките разновидности на склона. Водонасищането е довело до влошаване на якостните свойства на делувиалните глини и мергелите от основната скала, които залягат близо до повърхността и имат свойството при оводняване да да преминават в пластична консистенция. От своя страна, оводняването на насипа и литоложките разновидности е резултата от инфилтрирането на вода в нарушените участъци от облицовката на отводнителната канафка, изградена в основата на североизточния откос на пътя, и концентрация на повърхностния отток от голяма водосборна област на склона, в терното подножие над пътя.

Причините за деформациите по пътното платно, в участъка на запад от свлачището, са възникналите неравномерни слягания на изкуствените насипи от тялото на пътя и вероятни пластични деформации в земната основа, следствие от висока степен на водонисищате на материалите. Най – вероятно деформациите са реализирани в участъци с не добре уплътнени пластове от насипа.

Към настоящия момент пътят е отворен за движение на моторни превозни средства. Съществува реална опасност от компрометиране на пътя и създаване на предпоставки за пътно-транспортни произшествия и тежки инциденти с преминаващите моторни превозни средства и прекъсване на пътната артерия. Пътния участък е сигнализиран с необходимите пътни знаци и хоризонтална маркировка.

**Така създалото се положение създава опасност за движението по трасето на разглеждания пътен участък.**

**Предмет на настоящето уведомление е изготвен проект за извършване на проучвателно-проектантски работи за овладяване на възникналия свлачищен процес и възстановяване на компрометирания участък от път I-3.**

**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:**

За укрепване на възникналия свлачищен процес, проектното решение предвижда изграждането на корави укрепителни съоръжения – изпълнение на стоманобетонови пилоти, разположени в един ред, който ще бъде обединен посредством стоманобетонова опорна стена и анкери, и гъвкави укрепителни мероприятия - непосредствено под дясното пътно платно и банкета, и включва изпълнение на армирана насипа подпорна конструкция, като ще осигури постоянен пътникопоток.

Разработката има за цел укрепване на активизираният участък и възстановяване на нормалната експлоатация на пътя, като са предвидени комплекс от укрепителни мероприятия.

С предложения вариант се предвижда строителството да се изпълни на два етапа, като при всеки от етапите ще бъде осигурена по една лента за регулярно пропускане на трафика по път I-3, за целта ще бъде въведен временен режим с намалена пропускателна способност.

Проектната разработка включва изземване на дълбочина от 4,0 метра на материалите от инженерно-геоложка разновидност 1 - насип и последващо изпълнение на укрепителни мероприятия. Предвижда се оформяне на площадка на кота -3,00 метра и изпълнение на пилотите. Откопаване до кота - 4,00 метра и изпълнение на подпорна стена. При това решение изпълнението на строително-монтажните работи се извършва при непълно затваряне на пътния участък.

Дълбочината на изземване на съществуващия насип е продиктувана от необходимостта за осигуряване на площадка за механизацията. Пилотната машина изпълняваща пилоти ∅ 800 (∅ 880 с обсаждане) и има радиус на въртене приблизително 12 метра. С оглед недопускане затварянето на пътната артерия е предвидено изпълнението на площадка на по-ниска кота и изпълнение на пилотите посредством „настъпателно“ движение в посока на нарастване на километража.

Поради стръмния наклон на пътния насип допълнителното насипване на материалите за оформяне на площадка е икономически нецелесъобразно и риска за работещите е по-голям.

Геозащитните мероприятия включват:

✓ Корави укрепителни съоръжения (Етап 1) – изпълнение на стоманобетонови пилоти (под левия банкет на пътя) от км 41+314 до км 41+517. Пилотите са с дължина 16,00 метра и кръгло напречно сечение с диаметър ∅0,88 м. Пилотите ще бъдат разположени в един ред, който ще бъде обединен посредством стоманобетонова опорна стена от 25 броя секции. Стоманобетоновите стени са отделени в секции с дължина от 8,00 метра, широчина от 1,00 метра и височина 3,00 метра. Общо ще бъдат изпълнени 100 бр. пилоти, като във всяка секция пилотите ще са разположени през 2,00 метра осово разстояние по посока на движението. Между отделните секции са предвидени фуги с ширина 0,02 м, с цел отвеждане на

инфилтрираните под пътното платно водни количества. В стените при кофриране се полагат барбакани от ПВЦ тръби ∅50 с цел отвеждане на инфилтрираните под пътното платно водни количества. Оста на укрепителната конструкция е успоредна с оста на пътното платно. Преди започване на укрепителните дейности е необходимо земното легло на стоманобетоновата конструкция да бъде прецизно оформено. С оглед гарантиране устойчивостта на предвиденото техническо решение се предвижда изпълнението на 152 броя анкери тип IBO R38/7,1T с единична дължина 30,00 метра, през осово разстояние 1,00 метра и сондажни отвори с диаметър ∅90мм.

✓ Гъвкави укрепителни мероприятия (етап 2) - непосредствено под дясното пътно платно и банкета от км 41+364 до км 41+517 се предвижда изпълнение на армирана насипа подпорна конструкция (армиран насип, армонасип) с височина 3,00 метра, като разстоянието между отделните пластове геомрежа е 0,50 метра. Същият осигурява вътрешно укрепване на земния масив (като част от него) чрез вложената армировка. Стъпката на армонасипа е с ширина 5,50 метра, а короната му е с ширина 5,50 метра. След изпълнение на армонасипа се изпълняват обратни засипки (бронировка на откоса) от несортиран трошен камък (НТК).

Армонасипа изпълнява основната конструктивна функция на подпорно съоръжение. Армираната насипна подпорна конструкция се различава по начина си на действие от всички видове корави подпорни съоръжения. Докато коравите съоръжения осъществяват външно укрепване, армирания насип стабилизира почвения масив вътрешно – като част от него. От тази принципна разлика, както и от значителните технологични преимущества, произтичат основните предимства на армираната насипна подпорна конструкция. Изключително ефективна в поемането на натоварванията и предаването им на земната основа, което гарантира повишена сигурност както за основна комбинация на товарите, така и при сеизмично въздействие.

Конструкцията ще бъде изградена от скална фракция, армирана с геосинтетична армировка и уплътнен на пластове с дебелина 30 см, армировката се влага на хоризонтални редове със стъпка 30 см по височина. Лицевата повърхност на написа не се предвижда да се затреви, а ще се изпълни призма от ТК. Ще се осигури по-високи филтрационни и дренажни характеристики. Дренирането на попадналите в насипното тяло води ще става гравитачно – през самия материал на написа към дренажните подложки зад и под армонасипното тяло и оттам към отводнителната система. Материалът за армирания насип ще бъде скален, добит от взаимствани изкопи и кариерни зони, като преди влагането му ще бъде почистван и подбран по зърнометрия. Между армонасипа и призмата от скален материал се полага нетъкан геотекстил с функция разделяне.

Габаритът на пътя ще бъде възстановен до Г12,00 (съществуващ), а етапността в проектното решение осигурява проводимостта на пътната артерия в условията на контролен режим на преминаване.

Предвидено е да се запази съществуващата ос на пътя, като се предвижда възстановяване на пътната настилка към пътния откос. Предвижда се изграждане на пълна конструкция на настилката в дестабилизирания участък. В двата края на участъка се предвиждат зони на привързване към съществуващата нивелета на пътя.

Извършено е оразмеряване на пътната настилка. Пътната настилка е оразмерена с еквалентен модул на настилката Ен = 300 МРа, която включва:

- износващ пласт на покритие от плътен асфалтобетон – 4 см;
- асфалтова смес за долен пласт на покритие (биндер) – 4 см;
- асфалтова смес за основен пласт – 11 см;
- пътна основа от трошен камък с подбрана зърнометрия – (0-63 мм) 65 см;
- материали от група А-1 за зона „А“ – 50.

Отводняването е повърхностно, като е направена ревизия на съществуващите отводнителни съоръжения. Повърхностните води се отвеждат чрез подходящ наклон и новопроектирани бордюри 8/16 до окопа или до дренажната призма вляво и положената в основата й дренажна тръба. Сечението на изкопа за дренаж е 50/60 см и е запълнен с дрениращ материал. Съществуващите отводнителни окопи и новопроектираните дренажи се заустват във втока на съществуващ водосток ∅120 вляво на пътя при км 41+517. Връзката между армонасипа и призмата от трошен камък се осъществява чрез полагане на геотекстил с разделяща функция.

С проекта се предвижда още поставянето на нова ограничителна система за пътища от двете страни на пътното платно, както и полагането на нова хоризонтална маркировка по цялата дължина на разглеждания участък.

След извършени проверки на място е установено, че в обхвата на разглеждания пътен участък няма наличие на инженерни мрежи и комуникации.

**Дейностите по овладяване на възникналия свлачищен процес и възстановяване на компрометирания пътен участък ще бъдат извършвани в сервитута на съществуващия път I-3 и няма да бъдат усвоявани нови терени.**

**Реализацията на инвестиционното предложение не изисква изграждане на нова и/или промяна на съществуващата техническа инфраструктура.**

**Предвидените строително-монтажни дейности включват и извършването на земно-изкопни работи, необходими основно за изпълнение на отводнителните окопи и поставянето на подокопните дренажи. Дълбочината на тези изкопи е незначителна.**

**Разглежданото инвестиционно предложение не предвижда използване на взривни вещества.**

**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 БГС 2005, 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/:**

Разглежданият пътен участък се намира в землището на с. Козар Белене (ЕКАТТЕ: 10789), община Левски, област Плевен.

Координати за идентифициране местоположението на всеки един от пилотите разположени в един ред, който ще бъде обединен посредством стоманобетонова опорна стена от 25 броя секции в координатна система БГС 2005:

| КООРДИНАТЕН РЕГИСТЪР | | | |
|---|---|---|---|
| П_1 | Y=8656132.3498 X=4721611.2756 | П_51 | Y=8656038.0079 X=4721644.4361 |
| П_2 | Y=8656130.4629 X=4721611.9388 | П_52 | Y=8656036.1211 X=4721645.0993 |
| П_3 | Y=8656128.5761 X=4721612.6020 | П_53 | Y=8656034.2343 X=4721645.7625 |
| П_4 | Y=8656126.6892 X=4721613.2652 | П_54 | Y=8656032.3474 X=4721646.4257 |
| П_5 | Y=8656124.8024 X=4721613.9284 | П_55 | Y=8656030.4606 X=4721647.0889 |
| П_6 | Y=8656122.9156 X=4721614.5917 | П_56 | Y=8656028.5737 X=4721647.7521 |
| П_7 | Y=8656121.0287 X=4721615.2549 | П_57 | Y=8656026.6869 X=4721648.4154 |
| П_8 | Y=8656119.1419 X=4721615.9181 | П_58 | Y=8656024.8001 X=4721649.0786 |
| П_9 | Y=8656117.2551 X=4721616.5813 | П_59 | Y=8656022.9132 X=4721649.7418 |
| П_10 | Y=8656115.3682 X=4721617.2445 | П_60 | Y=8656021.0264 X=4721650.4050 |
| П_11 | Y=8656113.4814 X=4721617.9077 | П_61 | Y=8656019.1396 X=4721651.0682 |
| П_12 | Y=8656111.5946 X=4721618.5709 | П_62 | Y=8656017.2527 X=4721651.7314 |
| П_13 | Y=8656109.7077 X=4721619.2341 | П_63 | Y=8656015.3659 X=4721652.3946 |
| П_14 | Y=8656107.8209 X=4721619.8973 | П_64 | Y=8656013.4790 X=4721653.0578 |
| П_15 | Y=8656105.9340 X=4721620.5605 | П_65 | Y=8656011.5922 X=4721653.7210 |
| П_16 | Y=8656104.0472 X=4721621.2238 | П_66 | Y=8656009.7054 X=4721654.3842 |
| П_17 | Y=8656102.1604 X=4721621.8870 | П_67 | Y=8656007.8185 X=4721655.0475 |
| П_18 | Y=8656100.2735 X=4721622.5502 | П_68 | Y=8656005.9317 X=4721655.7107 |
| П_19 | Y=8656098.3867 X=4721623.2134 | П_69 | Y=8656004.0449 X=4721656.3739 |
| П_20 | Y=8656096.4999 X=4721623.8766 | П_70 | Y=8656002.1580 X=4721657.0371 |
| П_21 | Y=8656094.6130 X=4721624.5398 | П_71 | Y=8656000.2712 X=4721657.7003 |
| П_22 | Y=8656092.7262 X=4721625.2030 | П_72 | Y=8655998.3844 X=4721658.3635 |
| П_23 | Y=8656090.8394 X=4721625.8662 | П_73 | Y=8655996.4975 X=4721659.0267 |
| П_24 | Y=8656088.9525 X=4721626.5294 | П_74 | Y=8655994.6107 X=4721659.6899 |
| П_25 | Y=8656087.0657 X=4721627.1926 | П_75 | Y=8655992.7238 X=4721660.3531 |
| П_26 | Y=8656085.1788 X=4721627.8559 | П_76 | Y=8655990.8370 X=4721661.0163 |
| П_27 | Y=8656083.2920 X=4721628.5191 | П_77 | Y=8655988.9502 X=4721661.6796 |
| П_28 | Y=8656081.4052 X=4721629.1823 | П_78 | Y=8655987.0633 X=4721662.3428 |
| П_29 | Y=8656079.5183 X=4721629.8455 | П_79 | Y=8655985.1765 X=4721663.0060 |
| П_30 | Y=8656077.6315 X=4721630.5087 | П_80 | Y=8655983.2897 X=4721663.6692 |
| П_31 | Y=8656075.7447 X=4721631.1719 | П_81 | Y=8655981.4028 X=4721664.3324 |
| П_32 | Y=8656073.8578 X=4721631.8351 | П_82 | Y=8655979.5160 X=4721664.9956 |
| П_33 | Y=8656071.9710 X=4721632.4983 | П_83 | Y=8655977.6292 X=4721665.6588 |
| П_34 | Y=8656070.0841 X=4721633.1615 | П_84 | Y=8655975.7423 X=4721666.3220 |
| П_35 | Y=8656068.1973 X=4721633.8247 | П_85 | Y=8655973.8555 X=4721666.9852 |
| П_36 | Y=8656066.3105 X=4721634.4880 | П_86 | Y=8655971.9686 X=4721667.6484 |
| П_37 | Y=8656064.4236 X=4721635.1512 | П_87 | Y=8655970.0818 X=4721668.3117 |
| П_38 | Y=8656062.5368 X=4721635.8144 | П_88 | Y=8655968.1950 X=4721668.9749 |
| П_39 | Y=8656060.6500 X=4721636.4776 | П_89 | Y=8655966.3081 X=4721669.6381 |
| П_40 | Y=8656058.7631 X=4721637.1408 | П_90 | Y=8655964.4213 X=4721670.3013 |
| П_41 | Y=8656056.8763 X=4721637.8040 | П_91 | Y=8655962.5345 X=4721670.9645 |
| П_42 | Y=8656054.9895 X=4721638.4672 | П_92 | Y=8655960.6476 X=4721671.6277 |
| П_43 | Y=8656053.1026 X=4721639.1304 | П_93 | Y=8655958.7608 X=4721672.2909 |
| П_44 | Y=8656051.2158 X=4721639.7936 | П_94 | Y=8655956.8739 X=4721672.9541 |
| П_45 | Y=8656049.3289 X=4721640.4568 | П_95 | Y=8655954.9871 X=4721673.6173 |
| П_46 | Y=8656047.4421 X=4721641.1201 | П_96 | Y=8655953.1003 X=4721674.2805 |
| П_47 | Y=8656045.5553 X=4721641.7833 | П_97 | Y=8655951.2134 X=4721674.9438 |
| П_48 | Y=8656043.6684 X=4721642.4465 | П_98 | Y=8655949.3266 X=4721675.6070 |
| П_49 | Y=8656041.7816 X=4721643.1097 | П_99 | Y=8655947.4398 X=4721676.2702 |
| П_50 | Y=8656039.8948 X=4721643.7729 | П_100 | Y=8655945.5529 X=4721676.9334 |

Към настоящето уведомление е приложена ситуация на разглеждания обект върху картна основа.

Към настоящето уведомление са приложени:

- чертеж „Трасировъчен план – Етап 1“, граф. прил. № 1.7, с нанесени предвидените за изграждане геозащитни съоръжения и чертеж „Трасировъчен план – Етап 2“, граф. прил. № 1.8 от част „Конструктивна“;

- скица 15-261485-26.03.2019 г. издадена от Служба по геодезия, картография и кадастър гр. Плевен за поземлен имот с идентификатор 37647.11.249 по кадастралната карта и кадастралните регистри на с. Козар Белене, община Левски, област Плевен, съдържаща списък с координатите на граничните точките в координатна система БГС2005, определящи границата на поземлениа имот, който е част от републикански път I-3 в участъка при км 41+394.

**С реализирането на инвестиционното предложение няма да бъдат засегнати защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, защитени зони по смисъла на Закона за биологичното разнообразие, обекти на културно-историческото наследство, както и обекти, подлежащи на здравна защита.**

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

**Предмет на инвестиционното предложение е възстановяване на участък от съществуващ път I-3, 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 и общинска пътна мрежа и няма да бъде необходимо изграждането на временни спомагателни пътища.**

**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 възстановяването на пътния участък ще бъдат използвани предимно готови строителни материали – асфалтобетон, конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими при строителните работи, включват земни маси за вертикалната планировка на свлачището, разнозърнести материали за изпълнение на дренажната призма зад подпорната стена, нефракционен скален материал за изграждане на новата пътна настилка, както и вода за приготвяне на различните бетонови смеси.

Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от изпълнителя на обекта въз основа на сключени договори с лицензирани бази за строителни материали и доставчици на вода за технологични нужди.

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

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

Изпълнението на предвидените земни работи ще генерира прах с различен фракционен състав ($PM_{10}$, $PM_{2.5}$).

Използването на пътно-строителна техника е свързано с отделянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; $CH_4$ – метан; CO – въглероден оксид; $CO_2$ – въглероден диоксид; $SO_2$ – серен диоксид; прах с различен фракционен състав ($PM_{10}$, $PM_{2.5}$).

При полагане на новата пътна настилка ще се отделят емисии на летливи органични съединения и полициклични ароматни въглеводороди.

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

По време на експлоатацията, замърсяването на атмосферния въздух ще се изразява основно в отделяне на изгорели газове от двигателите на преминаващите транспортни средства, както и в шумово и вибрационно натоварване. Тези въздействия няма да се различават от досегашните, предвид на това, че разглеждания пътен участък и към момента е част от съществуващата инфраструктура.

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

Основните количества 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 основни групи отпадъци:

В процеса на земните работи, свързани с вертикалната планировка на свлачището, ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група: 17 05 „Почва (включително изкопана почва от замърсени места), камъни и изкопани земни маси“.

При полагане на асфалтовата настилка ще се образуват отпадъци, отнасящи се към група 17 03 „Асфалтови смеси, каменовъглен катран и съдържащи катран продукти“.

В процеса на работа на пътно-строителната техника, 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“.

Строителните работници, а впоследствие (по време на експлоатацията) и използващите пътния участък, ще бъдат източник на отпадъци с код 20 03 01 „Смесени битови отпадъци“.

В зависимост от етапа на реализация на проекта, организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от изпълнителя на обекта (по време на строителството) или

от пътно-поддържащата фирма (по време на експлоатацията). Те ще се извозват на депа, определени и съгласувани от Община Перник, в границите на която се намира пътното съоръжение.

Дейностите по събирането и извозването на отпадъците ще се извършват въз основа на сключени договори с юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях 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.)/:**

Отводняването е повърхностно, като е направена ревизия на съществуващите отводнителни съоръжения. Повърхностните води се отвеждат чрез подходящ наклон и новопроектирани бордюри 8/16 до окопа или до дренажната призма вляво и положената в основата ѝ дренажна тръба. Сечението на изкопа за дренаж е 50/60 см и е запълнен с дренираш материал. Съществуващите отводнителни окопи и новопроектираните дренажи се заустват във втока на съществуващ водосток ∅120 вляво на пътя при км 41+517. Връзката между армонасипа и призмата от трошен камък се осъществява чрез полагане на геотекстил с разделяща функция.

Съгласно чл. 3, т. 3 от Наредба № 2 от 08.06.2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване, „не се счита за заустване на отпадъчни води изтичането на води от напоителни и отводнителни системи, провеждащи единствено повърхностни и/или подземни води". Предвид на това, инвестиционното предложение не следва да подлежи на разрешителен режим по смисъла на чл. 46, ал. 1, т. 3 от Закона за водите.

**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 строително-монтажните 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 единствено при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи е необходимо своевременно да се пристъпи към изпълнение

на мерките, заложени в плана за действие при аварийни ситуации, който изпълнителя на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството. По време на строителните работи не се 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 пътния участък по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества. Вероятността от възникване на такива произшествия ще бъде минимална, предвид подобрените характеристики на възстановения пътен участък.

Разглежданото пътно съоръжение 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. Чертеж „Трасировъчен план – Етап 1", граф. прил. № 1.7, част „Конструктивна" с нанесени предвидените за изграждане геозащитни съоръжения, (копие с положен печат и заверка „Вярно с оригинала") – 1 бр.;

2. Чертеж „Трасировъчен план – Етап 2", граф. прил. № 1.8, част „Конструктивна", (копие с положен печат и заверка „Вярно с оригинала") – 1 бр.;

3. Скица 15-261485-26.03.2019 г. издадена от Служба по геодезия, картография и кадастър гр. Плевен за поземлен имот с идентификатор 37647.11.249 по кадастралната карта и кадастралните регистри на с. Козар Белене, община Левски, област Плевен, съдържаща списък с координатите на граничните точките в координатна система БГС2005, определящи границата на поземлениа имот, (копие с положен печат и заверка „Вярно с оригинала") – 4 листа;

4. Копие от уведомление до администрацията на засегнатото землище – 1 бр.;

5. Електронен носител – 1 бр.

**С уважение,**

**ГЕОРГИ ТЕРЗИЙСКИ**
**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА**
**АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"**