



МИНИСТЕРСТВО НА РЕГИОНАЛНОТО  
РАЗВИТИЕ И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО  
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

7.3.2024 г.

X 04-09-37/07.03.2024

Per. №

Signed by: ELISAVETA NIKIFOROVA MLADENOVA

ДО  
Г-Н ЮЛИЯН ПОПОВ  
МИНИСТЪР НА  
ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ  
БУЛ. „МАРИЯ ЛУИЗА“ № 22  
1000 ГР. СОФИЯ

**Относно:** Доизграждане на АМ „Хемус“ от км 299+000 (след пътен възел „Лозница“, пресичане с път II-49 - по идеен проект) до км 310+940 (начало на участък в строителство)

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПОПОВ,**

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:

**Участък 9 от км 299+000 (след пътен възел „Лозница“, пресичане с път II-49 - по идеен проект) до км 310+940 (начало на участък в строителство)**

**Възложител:**

Агенция „Пътна инфраструктура“,  
гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3  
телефони за контакти: 02/9173 268  
телефон за контакти 02/9173 416  
лица за контакти: д-р Нина Стоилова - Началник отдел ОВОС и ОС;  
инж. Росица Цветанова – Старши експерт в отдел ОВОС и ОС.

**1. Резюме на инвестиционното предложение:**

Трасето на АМ „Хемус“ е част от Европейската пътна мрежа от връзката с коридор IV на запад до коридор IX в близост до гр. Велико Търново, предвидено е да свързва източните и западните части на България с Трансевропейската мрежа. Цялостното изграждане на АМ „Хемус“ има стратегическа цел за ускоряване на процеса на икономическо и социално сближаване на регионално ниво. АМ „Хемус“ ще свързва гр. София с гр. Варна и дублира първокласните пътища I-1 от гр. София до гр. Ботевград, I-3 от гр. Ботевград до гр. Ябланица, I-4 от гр. Ябланица до гр. Шумен и I-2 от гр. Шумен до гр. Варна.

През 2015 год. по възлагане на Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ (НКСИП) е изработен идеен проект за АМ „Хемус“ с технически параметри за проектна скорост 140 км/ч и габарит 29 м. Същият е разделен на три етапа за проектиране:

- Етап 1 - от края на изградената АМ „Хемус“ до път II-35 „Плевен -Ловеч“;
- Етап 2 - от края на пътният възел при пресичането с път II-35 „Плевен -Ловеч до път I-5, включително пътният възел;
- Етап 3 - от пътният възел с път I-5 до пътен възел Белокопитово.

За обект Автомагистрала „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Проведената процедура е приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. С Решението е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение „Доизграждане на автомагистрала АМ „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“.

Въз основа на одобрения от МОСВ вариант за доизграждането на автомагистралата, в периода 2015-2016 г. по възлагане на НКСИП са изработени идейни проекти с парцеларни планове.

Съгласно § 8 от Закона за изменение и допълнение на Закона за пътищата (обн. ДВ бр. 30/15.04.2016 г., в сила от 15.04.2016 г.) всички активи, пасиви, архивът и другите права и задължения на прекратеното държавно предприятие НКСИП (отговаряща за успешното и ефективно финансиране, проектиране, изграждане, управление, поддържане и ремонт на автомагистрала „Струма“, автомагистрала „Хемус“ и автомагистрала „Черно море“), преминават към Агенция „Пътна инфраструктура“.

С писмо с ваш вх. № 12-00-1055/20.12.2022г. Агенция „Пътна инфраструктура“ предоставя проекта на ПУП-ПП за Участък 9 от км 299+000 до км 310+940 на АМ „Хемус“. С писмо с изх. № 12-00-1055/06.02.2023г. на Министъра на околната среда и водите е допуснато прилагането на чл. 91, ал. 2 от ЗООС, тоест да бъде проведена една от изискваните се оценки по реда на глава шеста от ЗООС, а именно тази приключила с Решение 2-2/2015г

С настоящото уведомление Ви представяме технически проект за Участък 9 на АМ „Хемус“ от км 299+000 (след пътен възел на път II-49) до км 310+940 (начало на участък в строителство).

Проектът на ПУП-ПП е разработен по одобрената от МОСВ в процедурата по ОВОС следа, а техническият проект не напуска границите на проекта за ПУП-ПП.

**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**

Началният километраж на Участък 9 - км 299+000 е края на Участък 8. Двата участъка са привързани както ситуационно, така и нивелетно.

Проектът е разработен с технически елементи, съответстващи на проектна скорост  $V_{пр}=120$  км/ч и габарит Г27 и в съответствие с нормативните актове и техническите спецификации, като следва следата одобрена от МОСВ чрез Решение № 2- 2/2015 г.

Предходните участъци от АМ Хемус по възлагане на Агенция „Пътна инфраструктура“ са разработени с габарит 27 м. За хомогенизиране на пътният габарит и този участък е разработен с технически елементи, съгласно НПП 2018, както следва:

- Минимален радиус на хоризонтална крива – 870 м;

- Минимален напречен наклон в хоризонтална крива – 2.5 %;
- Максимален напречен наклон в хоризонтална крива – 6 %;
- Максимален надлъжен наклон – 4.5 %;
- Минимален надлъжен наклон (по изключение) в права – 0.5 (0) %;
- Минимален радиус на изпъкнала вертикална крива – 16 000 м;
- Минимален радиус на вдлъбната вертикална крива – 8 800 м;
- Напречен наклон в прав участък – 2.5 %;
- Габарит – 27 м.

По отношение на ситуационното развитие на трасето на АМ „Хемус“ не се налагат промени спрямо изработения през 2015г. идеен проект. Началото на участъка е при км 299+000 в хоризонтална права непосредствено след пътен възел с път П-49. Краят на проектния участък е при км 310+940 на разстояние 500 м преди пресичането на трасето на АМ „Хемус“ с път Ш-5102.

Общата дължина на трасето е 11 940 м, като проектната ос разполовява средната разделителна ивица на автомагистралата. Трасето е геометрирано с 6 прави и 5 хоризонтални криви с предходни криви.

Началото на трасето се намира на 1,3 км северно от с. Бистра и продължава развитието си в източна посока до края на целия участък. В началото трасето се развива в източна посока, северно на 100 м успоредно от съществуващ общински селски път RAZ 1088 свързващ път П-49 с гр. Лозница. Общинският път се пресича при км 301+884 в един от отворите на Секция 3 на Виадукт № 1 по директното трасе с обща дължина 644 м. Трасето продължава развитието си в югоизточна посока, като при км 303+835 се пресича селскостопански път, при който е предвидено изграждането на селскостопански подлез, след което трасето пресича друг селскостопански път при км 304+178, попадащ в отвор на Виадукт № 2 по директното трасе. При км 305+340 трасето на магистралата пресича общински път RAZ1086, където е предвидено изграждането на надлез с дължина 66,55 м, като в този участък при хоризонтална крива № 3 директното трасе се доближава на около 450 м северно от с. Съединение. При км 305+840 е предвидено изграждането на Виадукт № 3 с дължина 76,10 м, след което при км 306+020 се пресича селскостопански път, чието преминаване ще бъде осигурено чрез подлез.

В участъка от км 307+000 до км 307+400 е предвидено изграждането на двустранни площадки за краткотраен отпих, които са отделени от директното трасе посредством разделителни острови. Входовете и изходите към и от площадките за отпих са проектирани посредством забавителни и ускорителни шлюзове, които се устройват за сметка на банкета и лентите за принудително спиране. Входовете и изходите към площадките са оформени с хоризонтални криви с радиус 200 м.

На км 307+545 магистралата пресича селскостопански път, чието преминаване ще бъде осигурено чрез подлез. При км 309+267.40 селскостопански път преминава през първия отвор на Виадукт № 4 на км 309+303. Преди края на участъка АМ „Хемус“ пресича Общински път TGV2160 на км 309+806, където е предвидено изграждането на подлез. Краят на проектния участък е при км 310+940, непосредствено преди края на ускорителния и началото на забавителния шлюз на пътен възел „Буховци Север“, осигуряващ връзката с път Ш-5102 и път I-4.

В разделителната ивица са проектирани площадки за отбиване на движението:

- От км 300+830 до км 300+890
- От км 303+982 до км 304+042

- От км 309+580 до км 309+640

С цел хомогенизиране на приложените типове пътни настилки с предходните проектни и въведени в експлоатация участъци по трасето на АМ „Хемус“ са приети конструкции на пътните настилки идентични с вече изпълнените и приети такива. Прогнозната интензивност на автомобилния трафик от идейния проект е съизмерима с тази на вече изпълнените участъци на директното трасе и пресичащите се пътища от републиканската и общинска пътни мрежи.

Към проектната документация има приложени типови напречни профили. Съгласно изискванията на техническото задание габаритът на АМ „Хемус“ е Г27 със следните технически елементи:

- Средна разделителна ивица – 1 x 3.00 м;
- Водещи ивици – 2 x 0.50 м;
- Ленти за изпреварване – 2 x 3.50 м;
- Активни ленти за движение – 2 x 3.75 м;
- Водещи ивици – 2 x 0.25 м;
- Ленти за принудително спиране – 2 x 2.50 м;
- Банкети – 2 x 1.50 м.

В проекта по част конструктивна са разработени следните големи съоръжения:

- км 301+766 Виадукт
- км 303+835 Селскостопански подлез
- км 304+307 Виадукт
- км 305+340 Надлез на път RAZ 1086
- км 305+840 Виадукт
- км 306+020 Селскостопански подлез
- км 307+545 Селскостопански подлез
- км 309+303 Виадукт
- км 309+806 Подлез на път TGV 2160

## **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:**

Инвестиционното предложение разглежда изграждане на Участък 9 от км 299+000 до км 310+940 на АМ „Хемус“. При изграждането на участъка ще бъдат извършени реконструкции на съоръжения на други ведомства. Строителните работи, свързани с тези дейности (изкопни, насипни, кофражни, армировъчни, бетонови, монтажни и други), ще се извършват с малобабитна строителна техника.

## **2.3. Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите:**

- **Изкопни работи**

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.

## **2.4. Ползване на взрив:**

Не се предвижда.

**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:**

Разглеждания технически проект попада изцяло в съгласувания с писмо ваш изх. № 12-00-1055/06.02.2023г проект на ПУП-ПП.

**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 област Търговище и област Разград.

**4.2. 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.

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

Инвестиционното предложение не засяга обекти подлежащи на здравна защита.

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

Инвестиционното предложение не засяга обекти на културното наследство, съгласно Закона за културното 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:**

Местоположението на разглеждания обект изключва 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 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.

**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 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.

Не се предвижда заустване на воден оток, с което се ограничава възможността от замърсяване.

**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 предвидените изкопи. Използването на такива строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NO<sub>x</sub> – 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 пътя, не се очаква промяна в количествения и качествения състав на емитираните в атмосферния въздух, вещества.

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

По време на строителството се очаква отпадъци 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 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 изгребна яма и др.):**

Под два от виадуктите преминават сухи дерета, които са с непостоянен отток, който се проявява само при обилни валежи. За същите ще се провеждат процедури, съгласно ЗВ с Басейнова Дирекция „Източнобеломорски район“. Ще бъдат приложени подходящи мерките по опазване на водите с цел ограничаване вероятността от замърсяване на сухите дерета, изхвърляне и струпване на отпадъци в деретата и складиране на материали или струпване на техника в близост до тях.

Няма пряко въздействие върху подземните води, но ще се приложат мерки за ограничаване на проникването на замърсени води или опасни вещества при разливи.

Трасето попада в пояс II и III на СОЗ, като за този участък ще бъдат предвидени всички законови изисквания съгласно Наредба № 3 от 16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно-охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и предписанията на Басейнова дирекция „Черноморски район“.

Отводняването ще се извършва повърхностно с отвеждане на водата от пътното платно посредством надлъжните и напречни наклони. Посредством наклоните на настилката и банкетите повърхностните води се насочват към откосите и пътните окопи за насипи с височина до 3 м. При по-голяма височина на насипите, водите се канализират в отводнителни улеи „италиански тип“ по откосите, до които водите в рѐб настилка се водят риголно посредством бетонови бордюри 8/16см, без да се допуска тяхното изливане по банкети и откоси, с което се избягва ерозионното действие на повърхностните води по високите насипи. В участъците с преоформяне на напречния наклон в хоризонталните криви, в разделителната ивица се изпълняват бетонови окопи с дренаж с размери 0,40/0,40/0,40. За отвеждането на дренажа и водите от окопа са предвидени дъждоприемно-ревизионни шахти, които се отвеждат чрез напречни отводнителни от полипропиленови трѐби  $\phi 500$  и  $\phi 1000$ . Трѐбите трябва да имат минимална носимоспособност 12 kN/m<sup>2</sup>.

При профил на пътя в насип с височина по-голяма от 3 м при банкета се поставят бетонови бордюри и повърхностните води се отвеждат чрез откосни (каскадни) бетонови улеи към петата на насипа. Улеите са хидравлично оразмерени и се изграждат през разстояния средно 35 м.

При изкопите с дълбочина по-голяма от 6 м са предвидените берми с ширина 3.0м и напречен наклон 15% към откоса и се облицоват с бетон. Водите от бермите се отвеждат в окопите чрез каскадни улеи, които се заустват в окопите. Каскадни улеи в участъците със скални почви не се предвиждат.

В участъците, с терен падащ към пътното платно ще бъде изпълнен предпазен бетонов облицован окоп, отделен от края на изкопния откос с предпазна насипна дига.

- отводнителни окопи

Отводнителни окопи се изграждат двустранно по цялата дължина на директното трасе. При дълбоки изкопи, за отвеждане на стичащите се към платното води се изграждат предпазни окопи. Те се заустват в най-ниската точка на терена, чрез откосен бетонов улей или в най-близкото съоръжение. Всички окопи в проекта са с трапецовиден напречен профил. Минималният надлъжен наклон на отводнителните окопи не се допуска да бъде по-малък от 0,50 %.

**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.

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 в dwg и pdf формат

С уважение,

3/7/2024

X

---

ИНЖ. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ

Член на Управителния съвет на Агенция "Пътна..."

Signed by: YORDAN KLIMENTOV VALCHEV