



## РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

### МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

#### РЕШЕНИЕ №...7 - ПР /2020 г.

#### за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда

На основание чл. 93, ал. 1, т. 3 във връзка с ал. 2, т. 4 и ал. 6 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС), чл. 7, ал. 1 и чл. 8, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (Наредбата за ОВОС)*, чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 и ал. 6 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), чл. 40, ал. 4 във връзка с ал. 3 от *Наредба 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 (Наредбата за ОС)* и въз основа на представена писмена документация от възложителя по Приложение № 2 към чл. 6 от *Наредбата за ОВОС*, както и представени становища от Министерство на здравеопазването и Басейнова дирекция „Дунавски район“ - гр. Плевен

#### РЕШИХ

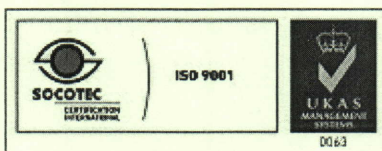
да не се извършва оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) за инвестиционно предложение „АМ „Хемус“ участъци от км. 159+013.78 до км. 162+076 и от км. 181+413.33 до км. 185+064 — прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос“, което няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони

**възложител:** Агенция „Пътна инфраструктура“  
**седалище:** гр.София 1606, бул. „Македония“ № 3

#### Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционното предложение (ИП) е за АМ „Хемус“ участъци от км 159+013.78 до км 162+076 и от км 181+413.33 до км 185+064 - прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос - радиуси на хоризонтални криви и дължини на преходни рампи, като в резултат на това геометричната ос по технически проект е изместена спрямо следата оценявана в процедурата за „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“, приключила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите.

АМ „Хемус“ в разглежданите два участъка попада в землищата на следните населени места:



София, 1000, бул. „Кн. Мария Луиза“ 22

Тел: +359(2) 940 6149, Факс: +359(2) 986 25 33



- от км 159+013.78 до км 162+076 – землище на с. Александрово (ЕКАТТЕ: 00299), община Ловеч, област Ловеч;

- от км 181+413.33 до км 185+064 – землище на с. Върбовка (ЕКАТТЕ: 12783) община Павликени, област Велико Търново.

Напускането на одобрената с решението по ОВОС следа е с максимално отклонение около 150 м в южна посока в участъка от км 159+013.78 до км 162+076 и около 50 м в северна посока в участъка от км 181+413.33 до км 185+064. Двете измествания попадат в обхвата на 200-метровия периметър (мерен от оста по идеен проект).

ИП е свързано с подобряване на технически и геометрични елементи на вече одобрена пътна ос. Съобразено е с технология за изграждане на автомагистрали, категория на движение „много тежко“. Оразмерителното осово натоварване е 11.5 t/ос, за експлоатационен период 20 г.

Габаритът на АМ „Хемус“ е Г 27, който включва:

- Ленти за движение – 2 x (3.75+3.50 м) = 14.50 м.
- Ленти за спиране – 2 x 2,50 м = 5.00 м.
- Средна разделителна ивица 1 x 3.00 м = 3.00 м.
- Водещи ивици – 2 x 0.25 м.+2 x 0.50 м = 1.50 м.
- Банкети – 2 x 1.50 м = 3.00 м.

В разглежданите участъци попадат две големи съоръжения – селскостопански надлез при км. 161+982.35 и селскостопански подлез при км. 184+303.26.

С проектното трасе се предвиждат реконструкции или изместване на инфраструктура на други ведомства както следва:

- Напоителен канал М2 от км 159+216 до км. 160+920.
- Напорен водопровод Ф600 мм при км. 161+048;
- Напоителен канал М1 при км 161+939.12
- Реконструкция на газопровод при км 161+428
- Пресичане с ВЛ 220 кV „Кайлъка“ при км 184+000.
- Водопровод за с. Върбовка DN 200 PE100RC при км 183+355

Пресичането с ВЛ 400 кV „Родина“ при км. 183+700 отговаря на нормативните изисквания и не се нуждае от реконструкция.

За всички напоителни и отводнителни канали и съоръжения, засегнати от трасето са предвидени съответните водостоци, посредством които се осигурява нормалното функциониране на напоителните съоръжения.

По цялата дължина на участък 4 на АМ „Хемус“ (от км 139+340 до км 167+572) и на участък 5 на АМ „Хемус“ (от км 167+572 до км 190+771.67) се предвиждат 4 бр. тръби HDPE ф40, които ще бъдат положени на дълбочина 0,9 м, за нуждите на възложителя, както и за обслужване на интелигентните транспортни системи.

Предвижда се изграждането на стационарни контролни пунктове при км 169+200, км 183+420 и км 188+400.

ИП в неговата цялост се счита за изменение на основния обект - АМ „Хемус“, който попада в обхвата на Приложение № 1 на ЗООС. Предвид чл. 93, ал. 1, т. 3 от ЗООС, предложението е предмет на преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

С Решение № 250 от 25.04.2013 г. Министерски, съвет обявява републикански път А-2 „София – Ботевград – Шумен – Девня – Варна“ (АМ „Хемус“) за обект с национално значение и национален обект.

Съгласно разпоредбите на чл. 31, ал. 4 във връзка с ал. 1 от ЗБР и чл. 2, ал. 1, т. 1 от Наредбата за ОС, ИП подлежи на оценка за съвместимостта му с предмета и целите на опазване на защитените зони от Екологичната мрежа Натура 2000.

Местоположението на изместванията, предмет на ИП за прецизиране на ситуационното и геометрично решение на пътната ос - радиуси на хоризонтални криви и дължини на преходни рампи, не попадат в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, както и в границите на защитени зони (Натура 2000) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

След преглед на представената документация и на основание чл. 40, ал. 3 от Наредбата за ОС, въз основа на критериите по чл. 16 от нея, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че ИП няма вероятност да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитание на видове, включително птици, предмет на опазване в защитени зони.

## МОТИВИ:

**I. Характеристики на инвестиционното предложение: размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем; взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; използване на природни ресурси и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие; генериране на отпадъци; замърсяване и вредно въздействие; риск от големи аварии и/или бедствия; рисковете за човешкото здраве:**

1. За основния обект – трасето на АМ „Хемус“ е проведена процедура по оценка на въздействието върху околната среда и оценка за съвместимост, като е направена оценка на степента на въздействие на обекта върху предмета и целите за опазване на защитените зони от Натура 2000. Процедурата е завършила с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. издадено от министъра на околната среда и водите, с което се одобрява „Доизграждане на АМ“Хемус“(Ябланица-Белокопитово) по алтернатива В1А с изпълнение на габарит А 29.

2. ИП за прецизиране геометричните и ситуационни елементи на пътната ос - радиуси на хоризонтални криви и дължини на преходни рампи в участъци от км. 159+013.78 до км. 162+076 и от км. 181+413.33 до км. 185+064 на АМ “Хемус“, е с цел постигане на възможно най-добри технически параметри на проектното трасе и осигуряване на пътна безопасност.

3. Достъпът до строителните участъци ще се осъществява по пътищата от Републиканската пътна мрежа и съществуващи републикански, общински, полски и горски пътища, по които ще се транспортират материалите, необходими за строителството на пътните участъци.

4. Основните строителни процеси, които се изпълняват при изграждането на обекта са: отнемане на хумуса, изкопни, насипни, асфалтови, отводнителни работи, ландшафтно оформление, сигнализация и маркировка. Технологиите при изграждането са съобразени с нормативните изисквания и стандартите за този клас път.

5. Реализацията на ИП е свързана с използване на природни ресурси. По време на строителството ще се използват следните суровини и материали: пясък, трошен камък, баластра, битум, земни маси и хумус, бетон, вода, горивосмазочни материали и електроенергия. Същите материали ще се използват при ремонтни дейности по време на експлоатация.

6. При строителството ще бъде използвано ограничено количество вода, главно при изграждане на насипите за изкуствено уплътняване на строителната почва и през сухи периоди, за ограничаване запрашаването при движението на строителната и транспортна техника.

7. По време на строителството ще се генерират характерни за изкопните и строителни дейности отпадъци – почва, камъни, изкопани земни маси, асфалтови смеси, отпадъчни хидравлични масла, отработени моторни, смазочни и масла от зъбни предавки, от течни горива, смесени битови отпадъци, дървесен материал, строителни отпадъци.

8. Отпадъците ще се извозват на депа определени от общините, в границите на които се намира съответния участък от автомагистралата или ще се събират и извозват за последващо третиране от юридически лица, притежаващи съответните разрешителни за дейности с тях по Закона за управление на отпадъците.

9. Атмосферните валежи ще генерират върху платното различни по обем водни количества, които ще бъдат отвеждани посредством отводнителна система.

10. Прочистването на каломаслоуловителите ще става чрез специализиран автомобил (автопомпи).

11. По време на строителството пряко формиране на отпадъчни води не се очаква.

12. Не се очаква замърсяване на повърхностните води (водни тела) по време на експлоатацията на трасето на ИП чрез формиране на отпадъчни водни потоци. Такива могат да се получат евентуално при аварийни, извънредни ситуации – разливи на течни опасни вещества.

13. Не се очаква формирането на отпадъчни води, които да са причина за замърсяване на подземните води. ИП не предвижда използване на подземни води или заустване на отпадъчни води в подземни водни тела.

14. Басейнова дирекция „Дунавски район“ при спазване Закона за водите и подзаконовата нормативна уредба по отношение на разрешителен режим:

- с писмо изх. № СКЗЗВ-02-132(1)/13.05.2020 г. съгласува проект за подробен устройствен план – парцеларен план за обект: АМ „Хемус“, участък от км 137+800 от идейния проект на НКСИП≅км 139+340 по техн. проект от 2018 г. (края на п.в. при пресичане с път II-35) до км 166+144 от идейния проект на НКСИП≅км 167+572 по техн. проект от 2020 г. (след пресичане с път III -301);

- с писмо изх. № СКЗЗВ-02-133(1)/13.05.2020 г. съгласува проект за подробен устройствен план – парцеларен план за обект: АМ „Хемус“, участък от км 166+144 от идейния проект на НКСИП≅км 167+572 по техн. проект от 2020 г. (след пресичането с път III -301) до км 189+344 от идейния проект на НКСИП≅км 190+771.67 по техн. проект от 2020 г. (след пресичането с път III -303).

15. В периода на строителството и в резултат на изкопните и транспортни дейности, свързани с него, ИП ще бъде източник само на неорганизираните емисии, поради използването на строителни машини и автотранспортни средства, като багери, булдозери, самосвали, челни товарачи и др. Могат да се очакват следните вредни емисии във въздуха:

- прах с различен фракционен състав (ФПЧ);
- отпадъчни газове характерните за горивните процеси в ДВГ - азотни оксиди, въглероден оксид, серни оксиди, сажди, ЛОС, РАН, УОЗ и др.
- пари на различни въглеводороди (в т.ч. ЛОС, ПАВ, УОЗ, диоксини и фурани) при разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини.

16. По време на експлоатацията при предвидено разпределение на приземните концентрации на азотни оксиди, фини прахови частици (ФПЧ<sub>10</sub>) и полициклически ароматни въглеводороди (ПАВ) надвишаване на нормите (азотни оксиди) при прогнозното движение 2040 г. в двата участъка от оптимизираното трасе е в зона до около 45 - 60 м, в която не попадат населени места.

17. Районът, през който минават двата участъка е равнинен. Не се предвиждат големи изкопи или насипи. Участъците не преминават през регистрирани свлачищни райони, като вероятността за възникване на такива реално не съществува.

18. Реализирането на ИП е свързано с излъчване на шум в околната среда. Не се очаква превишаване на граничните стойности по време на строителството и при експлоатацията.

19. Характерът на предвиденото строителство не създава сериозен риск от инциденти (аварийни разливи и замърсявания на околната среда). Въздействията от аварии могат да бъдат ограничени при използване на изправна техника, спазването на изискванията за безопасност и контрол на мерките за безопасност на движението.

**II. Местоположение на инвестиционното предложение: съществуващо и одобрено земеползване; относителното изобилие, достъпност, качество и възстановителна способност на природните богатства; абсорбционен капацитет на природната среда; крайбрежни зони и морска околна среда; планински и горски райони; защитени със закон територии; засегнати елементи от Националната екологична мрежа; територии, свързани с инвестиционното предложение, в които нормите за качество на околната среда са нарушени или се смята, че съществува такава вероятност; гъстонаселени райони; ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност; територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита:**

1. В землището на с. Върбовка за прецизирания участък се засягат около 280 дка, от които около 245 дка земеделска територия, 6 дка води и водни обекти и около 29 дка горска територия.

2. В землището на с. Александрово се засягат около 230 дка, като от тях около 220 дка са земеделска територия и около 10 дка води и водни обекти с начин на трайно ползване – напоителен канал.

3. Прецизираните участъци преминават главно през територии с начин на трайно ползване ниви, селскостопански пътища, изоставени трайни насаждения и гори и храсти в земеделска територия.

4. След приключване на строителството всички терени, заети временно за строителни и монтажни площадки, площадки за изкопани земни маси и строителни отпадъци и др., ще бъдат възстановени и оформени съгласно общия план за терена.

5. Обхватът на ИП е извън границите на защитени зони от Натура 2000, поради което няма вероятност от пряко или косвено унищожаване или увреждане на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, вкл. и върху най-близко разположените.

6. Няма вероятност реализацията на ИП да доведе до фрагментиране на миграционни коридори на видовете, предмет на опазване в защитени зони, което да доведе до промяна в числеността и структурата на техните популации.

7. Предвид отдалечеността на ИП не се очаква дълготрайно и значително по степен безпокойство на видовете, предмет на опазване в най-близко разположените защитени зони, както по време на строителството, така и при експлоатацията му.

8. Реализацията и експлоатацията на ИП не са свързани с генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

9. Няма вероятност реализацията на настоящото ИП да доведе до натрупване на кумулативни въздействия с отрицателен ефект върху защитените зони и техния предмет на опазване.

10. Възложителят има сключен договор за извършване на археологическо проучване. При спазване разпоредбите на Закона за културното наследство няма да има риск за открити артефакти.

11. Не се предвижда навлизане в зоната на земните недра.

12. При реализирането на ИП не се засягат повърхности и подземни води.

13. Теренът, предвиден за реализиране на ИП не попада в пояси на санитарно-охранителни зони.

14. Реализацията на ИП не предполага големи аварии, които да водят до сериозна опасност за човешкото здраве и/или за околната среда. В близост до прецизираните участъци няма разположени предприятия и/или съоръжения, класифицирани по реда на глава седма от ЗООС.

**III. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда: степен и пространствен обхват на въздействието; естество на въздействието; трансграничен характер на въздействието; интензивност и комплексност на въздействието; вероятност за въздействие; очаквано настъпване, продължителност, честота и обратимост на въздействието; комбиниране с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения; възможност за ефективно намаляване на въздействията:**

1. Въздействието върху атмосферния въздух по време на строителство ще бъде краткосрочно и в локален мащаб. По време на експлоатация не се очаква надвишаване на нормите в обхвата на населените места, както и кумулативен ефект с други съществуващи и/или одобрени ИП.

2. ИП не създава предпоставка за замърсяване на повърхностни и подземни води. При реализацията няма да се използват съществени количества вода.

3. При строителството на прецизираните участъци въздействието върху почвите в конкретните участъци ще бъде неизбежно, пряко и невъзвратимо.

3.1. Хумусният пласт ще бъде отнет и оползотворен за подобряване на слабо продуктивни земи.

3.2. По време на експлоатацията на въздействие ще са подложени земите и почвите около трасето на пътя (до 100 м от двете страни), което ще бъде:

- непрекъснато, но с променлива интензивност от двигателите на преминаващите МПС и от износването на техните гуми по пътното платно и на самата настилка;

- периодично въздействие (през зимния сезон) – от размразяващи субстанции, използвани против обледеняване на пътното платно;

- локално, от аварийни разливи.

4. Няма да бъде променен основният тип ландшафт и няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането на ландшафтите, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

5. Шумовото въздействие в етап строителство е временно, до приключване на строителните работи в съответния участък от пътното трасе. Въздействието е пряко, отрицателно, обратимо, краткосрочно, периодично (само през деня), локално (с малък териториален обхват) и със средна степен на въздействие.

5.1. По време на експлоатация, шумовото въздействие е пряко, отрицателно, обратимо, дългосрочно, непрекъснато, с локален обхват и с незначителна степен на въздействие.

6. Строителната дейност и транспортният поток не са източник на вибрации в околната среда.

7. Осветените строителни площадки са източник на светлинни лъчения. Въздействието е незначително, средносрочно и обратимо. Този тип въздействие ще бъде локално, ще засегне много малка част от зоната в непосредствена близост до съответната строителна площадка. По време на експлоатация трафикът по автомагистралата е източник на светлинни лъчения. Въздействието е постоянно при трафик и е неизбежно.

8. Въздействието върху материалните активи като цяло ще бъде положително и дълготрайно, предвид изграждане на нова пътната инфраструктура в района.

9. Дейностите заложи при реализацията на ИП няма да окажат значително въздействие в областта на изменението на климата.

10. Реализацията на ИП не предполага трансгранично въздействие, поради локалния характер на дейностите.

11. Със становище на Министерство на здравеопазването с изх. № 04-09-158/12.11.2020 г. по чл. 7, ал. 2, т. 2 от Наредбата за ОВОС, е мотивирано, че не е необходимо да се извършва ОВОС за конкретното ИП, тъй като:

11.1. Посочените участъци не засягат санитарно-охранителни зони на източници за питейно-битови цели и на минерални водоизточници.

11.2. В близост до участъците няма ситуирани населени места, (най-близко разположените са на 1300 м – с. Александрово и на 1750 м - с. Върбовка).

11.3. Според представената документация, предложената промяна няма да доведе до отрицателно въздействие върху околната и жизнената среда и създаване на предпоставки за възникване на здравен риск за хората.

#### **IV. Обществен интерес към инвестиционното предложение:**

1. Съгласно изискванията на чл. 4, ал. 2 от Наредбата за ОВОС възложителят и компетентният орган са обявили ИП.

2. В изпълнение на чл. 6, ал. 9 от Наредбата за ОВОС е осигурен обществен достъп до информацията по Приложение № 2 от Наредбата, както следва:

2.1. от компетентния орган, чрез интернет страницата на МОСВ;

2.2. от населените места Община Ловеч, Община Павликени, кметство с. Александрово и кметство с. Върбовка, на чиято територия ще се реализира ИП.

3. С писма, изпратени до МОСВ, Община Ловеч, Община Павликени, кметство с. Александрово и кметство с. Върбовка уведомяват, че информацията за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС е поставена под формата на съобщение на интернет страницата и на обществено достъпно място за достъпа на информацията за най-малко 14 дни с цел изразяване на становища от заинтересовани лица, като в резултат не са постъпили жалби, възражения и становища.

4. Към момента на изготвяне на настоящото решение в МОСВ няма постъпили жалби, възражения и становища срещу реализацията на ИП.

#### **ПРИ СПАЗВАНЕ НА СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ:**

1. По време на строителството на ИП, с цел ограничаване на праховите емисии, следва да се спазват конкретно приложимите изисквания на чл. 70 от Наредба № 1/2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии (обн., ДВ, бр. 64/2005 г.).

2. Третирането на отпадъците, образувани по време на строителството на участъците да се извършва в съответствие с изискванията на ЗУО и подзаконовите нормативни актове по неговото прилагане.

3. Отнемането и съхраняването на хумуса от прецизираните участъци следва да се извършва при условията на чл. 15, ал. 1 и ал. 2 от Закона за почвите и Наредба 26 за рекултивация на нарушени терени, подобряване на слабопродуктивни земи, отнемане и оползотворяване на хумусния пласт.

**Настоящото решение се отнася само за конкретното заявено предложение и в посочения му капацитет.**

**Настоящото решение за „АМ „Хемус“ участъци от км. 159+013.78 до км 162+076 и от км 181+413.33 до км 185+064 – прецизиране на ситуационното и геометрично**

решение на пътната ос“, не отменя задълженията на възложителя за изпълнение на изискванията на Закона за опазване на околната среда и други специални закони и подзаконни нормативни актове и не може да служи като основание за отпадане на отговорността съгласно действащата нормативна уредба.

На основание чл. 93, ал. 7 от ЗООС при промяна на възложителя, на параметрите на инвестиционното предложение или на някое от обстоятелствата, при които е било издадено настоящето решение, възложителят/новият възложител трябва да уведоми своевременно министъра на околната среда и водите.

Съгласно разпоредбата на чл. 93, ал. 8 от ЗООС, решението губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.

На основание чл. 22, ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на ОВОС, възлагам на директорите на РИОСВ – Плевен и РИОСВ – Велико Търново контрола по изпълнение на поставените условия в настоящето решение.

Решението може да бъде обжалвано пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му на заинтересованите лица по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

МИНИСТЪР:

ЕМИЛ ДИМИТРОВ

Дата: 10.12.2020г.



"За министър:	
Заместник-министър:	Николай Кочев
Заповед за заместване:	РД-971/08.12.2020г.