



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

23.7.2026 г.

X 04-09-125/23.07.2026

Per. №

Signed by: GABRIELA

YAKIMOVA

ДО
Д-Р ИНЖ. РОСИЦА КАРАМФИЛОВА-БЛАГОВА
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
бул. „Мария Луиза“ № 22
1000, гр. София

Относно: Проектиране и строителство на Автомагистрала „Гюешево – Дупница“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАМФИЛОВА-БЛАГОВА,

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“:

Проектиране и строителство на Автомагистрала „Гюешево – Дупница“

1. Възложител

Агенция „Пътна инфраструктура“

гр. София 1606, бул. „Македония“ № 3

телефон за контакти 02/9173 446

лице за контакти: д-р Нина Стоилова - Началник отдел ОВОС и ОС

2. Резюме на предложението

Инвестиционното предложение предвижда проектиране и строителство на автомагистрала „Гюешево – Дупница“, осигуряваща високоскоростна транспортна връзка между ГКПП „Гюешево“ на границата с Република Северна Македония и автомагистрала „Струма“ в района на гр. Дупница.

Направлението Гюешево-Дупница в отсечката от ГКПП „Гюешево“ до гр. Кюстендил е било част от Паневропейски транспортен коридор VIII, който свързва Адриатическо и Черно море по направлението Италия – Албания – Република Северна Македония – България.

Съгласно Решение на Министерски съвет № 302/20.04.2012г., част от Трансевропейски транспортен коридор № 8, Път I-6 (Е-871) в участък „Граница Македония - Гърляно - о.п. Кюстендил“, е обявен за национален обект, както и обект с национално значение.

През юни 2024г., влиза в сила Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и автомагистралата е включена към TEN-T мрежата, като част от трансевропейския транспортен

(TEN-T) коридор „Западни Балкани – Източно Средиземноморие“ (познат доскоро като коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“), който е ключов инфраструктурен маршрут от мрежата TEN-T. Той свързва Централна Европа през Западните Балкани с пристанищата на Адриатическо, Йонийско, Егейско и Черно море.

Проектът има за цел подобряване на трансграничната свързаност, повишаване на пропускателната способност на транспортната инфраструктура и интегриране на националната пътна мрежа с европейските транспортни коридори.

Реализацията на автомагистралата ще допринесе за намаляване на времето за пътуване и транспортните разходи, повишаване на безопасността на движението чрез извеждане на транзитния трафик извън населените места, както и намаляване на конфликтните точки по съществуващата пътна мрежа и ограничаване на пътнотранспортните произшествия.

Очаква се проектът да създаде предпоставки за устойчиво социално-икономическо развитие на региона чрез стимулиране на инвестициите, търговията, туризма и логистичните дейности, както и откриване на нови работни места по време на строителството и експлоатацията на пътя.

3. Описание на основните процеси, капацитет, обща използвана площ; необходимост от други, свързани с основния предмет, спомагателни или поддържащи дейности, в т.ч. ползване на съществуваща или необходимост от изграждане на нова техническа инфраструктура (пътища/улици, газопровод, електропроводи и др.); предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите, ползване на взрив:

3.1. Описание на основните процеси

3.1.1. Ситуационно решение на проектните трасета

На етап идеен проект са разработени три основни алтернативи и два подварианта, като след проведени експертни съвети към АПИ за процедиране в последваща фаза по технико-икономически, екологични и други съображения и ограничения се одобряват зелен и комбинация от червен вариант със светлосин подвариант, наречен в последствие светлосин вариант. Вариантите отговарят на изискванията на Заданието за проектиране и действащата Наредба № РД-02-20-2/2018г. за проектиране на пътища.

Началото на автомагистралата е от км 0+300 на първокласния път I-6 при ГКПП „Гюешево“, а краят е директна връзка към АМ „Струма“.

В начало на двата варианта - от км 0+300 (вход на ГКПП „Гюешево“) до км 1+800 денивелацията на съществуващия първокласен път I-6 е от кота 1150м до кота 995м.

В този участък проектираната ж.п. линия преминава към Република Северна Македония с тунел, като котата на ж.п. гарата е 994м.

За всички варианти е предложено запазване на съществуващия път I-6, който е с трета лента за товарни автомобили и проектна скорост 60 км/час в този участък, и разполагане на площадка с буферна зона преди влизането към Република Северна Македония.

Зелен вариант

Проектното трасе е от км 0+300.00 до км 61+790.84. Общата дължина на зеления вариант е 61 490.84 м.

Светлосин вариант

Проектното трасе е от км 0+300 до км 59+970. Общата дължина на светлосиния вариант е 59 970 м.

3.1.2. Технически елементи

При изработването на идейният проект са спазени техническите изисквания на Наредба № РД-02-20-2 от 28 август 2018 г. за проектиране на пътища, които са представени в таблицата по-долу:

Таблица 1 - Технически изисквания

№ по ред	ТЕХНИЧЕСКИ ЕЛЕМЕНТИ	ед. м.	V _{пр.} = 120 км/ч	V _{пр.} = 100 км/ч
1	Минимален радиус на хоризонтална крива	м	870	600
2	Минимален напречен наклон в хоризонтална крива	%	2,5	2.5
3	Максимален надлъжен наклон	%	4,5	5,5
4	Минимален надлъжен наклон (по изключение) в права	%	0,5 (0)	
5	Минимален радиус на изпъкнала вертикална крива	м	16000	8300
6	Минимален радиус на вдлъбната вертикална крива	м	8800	3800
7	Напречен наклон в прав участък	%	2.5	2.5
8	Габарит	м	Г27	Г27

Настоящото инвестиционно предложение представя технически параметри за проектна скорост:

- 60-70 км/час – от км 0+300 до км 2+000;
- 100 км/час – от км 2+000 до км 20+000;
- 120 км/час – от км 20+000 до края на инвестиционното намерение.

3.1.3. Габарит

Габаритът на директното трасе е Г27, включващ: Ленти за движение 2х (3.75м+3.50м) =14.50м; Водещи ивици 2х(0.50/0.25м)= 1.50м; Средна разделителна ивица 1х3.00м =3.00м; Ленти за спиране 2х2.50 м=5.00м; Банкет 2х1.50м =3.00м.

Габарит на връзките по отделните възли:

- Индиректни връзки към АМ“ Струма“ - Пътна връзка 1 и 2 – Q2: Асфалт – 7.50м и банкет – 2х1.50м
- Пътни връзки на останалите пътни възли – Q1: Асфалт – 5.50м и банкет – 2х1.50м.

3.1.4. Конструкция на настилка

Директно трасе

Направено е изчисление на конструкцията на настилка на директното трасе за „много тежко“ движение в два варианта с необходим еластичен модул Ен=350МПа.

Първи вариант:

- Плътен асфалтобетон сплит мастик с полимер модифициран битум – 4 см.
- Неплътен асфалтобетон /биндер/с полимер модифициран битум – 6 см.
- Битумизиран трошен камък Ао – 12 см.
- Трошен камък стабилизиран с цимент – 20 см.
- Скални материали с непрекъсната зърнометрия за долен основен пласт 0-63 мм – 28 см.

Втори вариант:

- Плътен асфалтобетон сплит мастик с полимер модифициран битум – 4 см.
- Неплътен асфалтобетон /биндер/с полимер модифициран битум – 6 см.
- Битумизиран трошен камък Ао – 20 см.
- Скални материали с непрекъсната зърнометрия за долен основен пласт 0-63 мм – 32 см.

Пътни връзки

- Плътен асфалтобетон сплит мастик с полимер модифициран битум – 4 см.
- Неплътен асфалтобетон /биндер/с полимер модифициран битум – 6 см.
- Битумизиран трошен камък Ао – 15 см.
- Скални материали с непрекъсната зърнометрия за долен основен пласт 0-63 мм – 48 см.

3.1.5. Пътни възли

Предвиждат се следните пътни възли (ПВ):

3.1.5.1. ПВ „Гюешево“

• *Зелен вариант* - при км 3+900 – схемата на пътния възел е тип „Диамант“, като връзката с път I-6 може да се реализира посредством кръстовище по второстепенното направление тип „кръгово“.

• *Светлосин вариант* - при км 2+690 – схемата на пътния възел е „Диамант“.

За вариантите са предвидени връзки с дължина около 300 м и ширина 5.50 м в посока и разделителна ивица от 1 м. Предвидени са забавителни и ускорителни шлюзове към автомагистралата, с дължина 250 м.

3.1.5.2. ПВ „Кюстендил-север“

• *Зелен вариант* – при км 22+950 на път III-601 – схемата на пътния възел е тип „Диамант“, като входовете и изходите са включени към кръгово кръстовище с външен диаметър 80м. Трасето на третокласния път е изместен с цел по безопасно пресичане на газопровода на „Булгартрансгаз“.

• *Светлосин вариант* – при км 22+500 на път III-601 – схемата на пътния възел е тип „Диамант“, като входовете и изходите са включени към две кръгови кръстовища с външен диаметър 50м. Трасето на третокласния път е изместен с цел по безопасно пресичане на газопровода на „Булгартрансгаз“.

За вариантите са предвидени връзки с дължина около 350 м и ширина 5.50 м в посока и разделителна ивица от 1 м. Предвидени са също забавителни и ускорителни шлюзове към автомагистралата, с дължина 250 м.

3.1.5.3. ПВ „Кюстендил“

• *Зелен вариант* – при км 31+600 – тип „Полудетелина“, като входовете и изходите са с включване към път II-62 с кръгови кръстовища с външен диаметър 60 м.

• *Светлосин вариант* – при км 29+900 – тип „Диамант“ като входовете и изходите от магистралата са с включване към път I-6 с кръгово кръстовище с външен диаметър 78 м.

За вариантите са предвидени връзки с дължина около 450 м и ширина 5.50 м в посока и разделителна ивица от 1 м. Предвидени са забавителни и ускорителни шлюзове към автомагистралата, с дължина 250 м.

3.1.5.4. ПВ „Невестино“

- *Зелен вариант* - при км 38+400 схемата на пътния възел е тип “Полудетелина“ входовете и изходите от и за магистралата се осъществяват северно с кръгово кръстовище на път II-62, а южно към общински път също с кръгово кръстовище.

- *Светлосин вариант* - при км 37+500 схемата на пътния възел е тип „Диамант“ с включване към път III-621 с кръгови кръстовища с външен диаметър 56м.

За вариантите са предвидени връзки с ширина 5.50 м в посока и разделителна ивица от 1 м. Предвидени са шлюзове с АМ „Гюешево-Дупница“, като забавителните и ускорителните шлюзове са с дължина 250 м.

3.1.5.5. ПВ „Дупница“ и връзки от/към АМ „Струма“

Има изграден пътен възел „Дупница“ прилежащ към АМ „Струма“ и естакадно съоръжение в близост.

За да се направи връзка между вариантите на АМ „Гюешево - Дупница“ и АМ „Струма“ са разработени два варианта:

- *Първи вариант* - две директни връзки за „София-ГКПП Гюешево“ и „ГКПП Гюешево – София“ с пътен възел тип „Тромпет“ при път III-623. Предвидени са връзки с ширина 7.50 м в посока, както и входове/изходи от АМ “Струма“ към с АМ „Гюешево-Дупница“, с дължина над 1 км.

- *Втори вариант* - запазване на съществуващия пътен възел и направа на кръгово кръстовище, в което ще се включи магистрала „Гюешево“. Кръговото кръстовище е с външен диаметър 88м. При този вариант са проектирани две директни връзки от второкласния път в посока „София“ и в посока „Гюешево“.

Осветление на пътни възли

Поради близостта до урбанизирана територия е предвидено всички пътни възли да бъдат осветени. Предвижда се система за улично осветление от соларни улични лапи, които ще се захранват от слънчеви панели, които ще се монтират върху осветителната конструкция. Соларните панели ще зареждат акумулаторна батерия, която ще захранва LED лампата през нощта. Соларните лампи ще се включват автоматично с помощта на фотоволтаичен датчик за светло и тъмно, чрез напрежението от слънчевия панел. При следващите фази на проектиране и при строителството може да се избере вида на осветителното тяло, вида на осветителния панел, акумулаторната батерия, контролера, стълба и фундамента.

Преброителни пунктове

Преброителни пунктове за регистриране на трафика ще са разположени на всеки пътен възел. Същите ще събират цялостна информация за трафик по направления от/из автомагистралата. След обработка на данните, се получава информация относно следните характеристики на трафика: дата и час на регистриране на преминаващо превозно средство; посока на движение; брой преминали превозни средства; класификация на преминаващи превозни средства; моментна скорост на преминаващи превозни средства; дистанция между преминаващи превозни средства; дължина на преминаващи превозни средства.

3.1.6. Площадки за отдиш и контролен център

За автомагистрала „Гюешево-Дупница“ типа на площадките за отдиш е предложен въз основа на действащата нормативна база, като са спазени изискванията за минимален брой

места за всички видове превозни средства. На този етап са определени вида на площадките за отдих и ситуационното им местоположение.

Зелен вариант

- км 2+800-площадка за отдих с търговски зони двустранно. Площадки за краткотраен отдих с обособен сектор за почивка;
- км 31+600-площадки за центрове за управление на движението;
- км 36+100-площадка за отдих с търговски зони двустранно. Площадки за обслужване;
- км 56+200 - площадка за отдих с търговски зони двустранно. Площадки за обслужване.

Светлосин вариант

- км 3+500 - Площадка за отдих с търговски зони двустранно. Площадки за краткотраен отдих с обособен сектор за почивка;
- км 29+900 - Площадки за центрове за управление на движението;
- км 35+600 - Площадка за отдих с търговски зони двустранно. Площадки за обслужване;
- км 55+300 - Площадка за отдих с търговски зони двустранно. Площадки за обслужване.

Пунктове за видеонаблюдение и метеорологично наблюдение

Пунктовете за постоянно видеонаблюдение ще са разположени на всеки вход и изход в зоните предназначени за площадки за отдих.

Пунктовете за метеорологично наблюдение са необходими за посоката на скоростта и вятъра при хеликоптерни, площадки тунели, снегонавяване и други, които също ще подават информация към контролния център.

3.1.7. Трета лента за товарни автомобили

С цел намаляване на пътно транспортните произшествия в проекта е разгледана възможността за трета лента за товарни автомобили при големи надлъжни наклони, както следва:

Зелен вариант

- от км 0+300 до км 3+550, с дължина 3250 м – в ляво
- от км 11+450 до км 20+530, с дължина 9080 м – в ляво
- от км 45+750 до км 50+350, с дължина 4600 м – в дясно
- от км 51+630 до км 55+170, с дължина 3540 м – в ляво

Светлосин вариант

- от км 0+300 до км 3+550, с дължина 3250 м – в ляво
- от км 11+800 до км 20+500 с дължина 8700 м – в ляво

3.1.8. Пътни пресичания

При проектирането на вариантните решения за АМ „Гюешево-Дупница“ се засягат съществуващи пътища от общинската и републиканската пътна мрежа, селскостопански пътища (ССП) и реки и водни обекти. При приет вариант ще се направи анализ на най-близко разположените населени места, както и всички съществуващи пътища от общинската и републиканската пътна мрежа, ССП и др. за всяко едно землище. Броят на пътните пресичания е представен в таблицата по-долу.

Таблица 2 – Пътни пресичания

Пътни пресичания	Зелен вариант брой	Светлосин вариант брой
Републиканска пътна мрежа	12 ¹	9
Общинска пътна мрежа	14	11
Реки и водни обекти	16	17
Селскостопански пътища	170	124

В следващата фаза на проектиране, ще се определи точния брой на съоръжения за ССП, на база избраното трасе на автомагистралата.

3.1.9. Интелигентни транспортни системи, пътни знаци с променящи се съобщения (ПЗПС)

За сигнализиране на автомагистралата, както и условията за организиране на движението, насочени за обществено ползване, включително за въвеждане на временна организация на движението и пренасочването му, както и за определянето на натоварването на бъдещата магистрала, ще бъде изградена Интелигентна Транспортна Система.

За изграждането ѝ са необходими места за разполагане на рамки върху които ще се поставят необходимите камери, уреди за тегло и други. Рамките ще бъдат разположени преди и след всеки пътен възел, както и по една в началото и една в края на всеки вариант.

В следваща фаза на проектиране ще се изготви технически проект, в който ще бъдат определени точните местоположения на рамките.

Възприемането на съобщения и инструкции от водачи и пътници се извършва посредством визуални възприятия на символи (пътни знаци) и/или текстови съобщения, изобразявани на табели с променливо съдържание.

3.1.10. Кабелна тръбна мрежа за комуникационна инфраструктура

По цялата дължина на автомагистралата ще бъде предвидено изграждането на кабелна тръбна мрежа за комуникационна инфраструктура. Предвижда се полагането на HDPE тръби Ø 40, които ще се ползват за изграждането на бъдещата техническа инфраструктура.

За обслужването на трасето, ще бъдат изградени шахти. Те ще бъдат разположени в банкета на автомагистралата, зад стълбчетата на ограничителните системи за пътища, като нивото на капака ще бъде на нивото на терена. Шахтите ще бъдат разположени на разстояние около 2000 м, като се предвижда и по още една шахта в началото и края на трасето.

3.1.11. Големи съоръжения

Настоящото инвестиционно предложение има за цел да избере вариант на трасето на автомагистралата, добре обосновано в техническо и икономическо отношение.

В тази фаза проучванията за големите съоръжения имат за цел да изследват пресичанията на новото трасе с всички препятствия по разработените пътни варианти, като се определят конструктивните решения, които най-пълно и най-добре удовлетворяват технико-експлоатационните и икономически изисквания.

На този етап са определени местата на големите съоръжения, по вида на премостваните препятствия, а именно:

¹ от км 0+000 до км 3+300 – трасето на варианта съвпада с републикански път I-6

- **Виадукти** – мостови съоръжения над сухи долини. Едновременно с това те могат да премостват водни обекти или пътни/железопътни пресичания.
- **Мостове** – мостови съоръжения над водни или други обекти
- **Надлези** - мостови съоръжения над директното трасе, носещи пътни, железопътни и селскостопански пресичания
- **Подлези** - мостови съоръжения, носещи директното трасе над пътни, железопътни и селскостопански пресичания

Обобщена информация за броя на предвидените съоръжения е представен в таблицата по-долу.

Таблица 3 – Брой големи съоръжения по варианти

Варианти	Виадукти	Мостове	Надлези	Подлези
Зелен	1	17	14	9
Светлосин	7	19	7	6

За всички съоръжения са разработени конструктивни схеми в два варианта на връхната конструкция и вариантни решения при избор на връзката. Отворите и типа на конструкцията са съобразени с вида и габарита на премостваното препятствие.

В проекта са използвани следните по-важни проектни принципи:

- Пътните съоръжения – мостове и надлези, които са близки по вид, предназначение и размери - да се проектират с конструкции, за чието построяване могат да се използват унифицирани технологии за многократно използване.
- Приетите строителни технологии, включително и тези за изпълнението на монолитни стоманобетонни съоръжения, да имат практически индустриален характер. Това изискване за проектирането на монолитните съоръжения означава използването на унифицирани кофражни форми и подпорни скелета, както и уеднаквяване на принципите за армиране на сходните елементи от отделните съоръжения.
- Върху тротоарите на надлезите, по които се предвижда пешеходно движение, освен парапетите да се монтират и предпазни решетъчни огради с височина мин. 2,0 м.
- Съоръженията по новото трасе (мостове, надлези над други пътища и естакади) да се изграждат преимуществено с връхни конструкции, съставени от сглобяеми предварително напрегнати стоманобетонни греди. Тези греди, наред с обикновено изискваните високи якостни показатели, трябва да притежават и достатъчна коравина, необходима за осигуряване комфорта на движението с високи скорости.

Обща особеност на всички съоръжения на идейна фаза на проекта:

- Съоръженията с три и повече отвора са разработени като полуинтегрални съоръжения – съоръжения без дилатационни фуги. Дилатационните фуги са изнесени зад устоите.
- Прието е пилотно фундиране на опорите. След изготвяне на подробното инженерно-геоложко проучване (за всяко отделно съоръжение) в следващата проектна фаза – ЕТАП 2, ще се прецизира вида фундиране, диаметъра, броя и дълбочината на пилотите;
- Габаритите на съоръженията са за пътен Габарит Г-27;
- Външния тротоарен блок е с ширина 170см, върху който се поставя предпазна ограда с тройна шина без конзола и парапет с височина 110см. Тротоарният блок завършва с тротоарен корниз от полимер бетон;

- Вътрешния тротоарен блок е с ширина 140см, с предпазна ограда с тройна шина и също завършва с полимербетонен корниз;
- Върхните конструкции са две отделни за ляво и дясно платно и са отделени една от друга на разстояние 20см;
- Върхната конструкция е съставена от предварително напрегнати на стенд двойно „Т“ греди с широк горен фланш;
- Предвидена е монолитна връзка на стълбовете с върхната конструкция;
- Големите съоръжения на този етап са групирани по общите им и съществени признаци както следва:

Група А многоотворни надлези, виадукти и мостове над реки, с повече от една секция при всички Варианти, от Триотворни и Петотворни съоръжения до Десет и Многоотворни съоръжения.

Група Б – Едноотворни съоръжения – при всички варианти.

Всички предвидени на този етап големи съоръжения по варианти по растящ километраж са представени в Таблица 4, която е приложена към настоящето уведомление.

3.2.Обща използвана площ

При изграждането на пътните трасета в различните варианти се засягат различни територии. Към момента най-общата информация за площите за отчуждаване е представена в Таблица 5 по-долу.

Таблица 5 - Площи за отчуждаване и промяна на предназначението

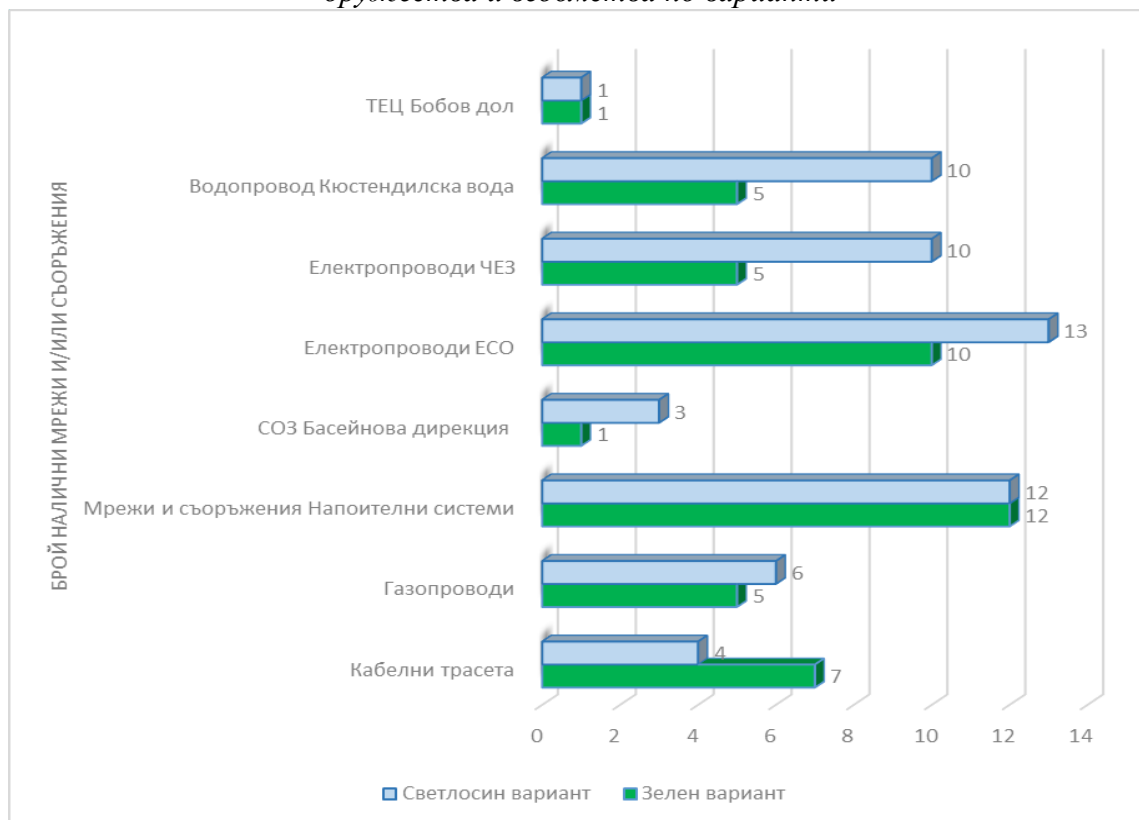
Вариант	Зелен	Светлосин
Земеделски територии	3938,424	3732,792
Горски територии	790,55	749,28
Общо дка:	4728,974	4482,072

3.3. 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:

Инженерни мрежи

Извършено е пълно проучване на съществуващата инженерна инфраструктура. Получени са изходни данни за налични мрежи и съоръжения на други експлоатационни дружества и ведомства. От получените данни, е направен анализ на засегнатите мрежи и съоръжения за всеки един от разработените варианти, като обобщена информация е представена на фигура 1 по-долу.

Фигура 1 Брой налични мрежи и/или съоръжения на други експлоатационни дружества и ведомства по варианти



В техническия проект за ИП ще бъдат разработени проектни решения за реконструкция и/или опазване на инженерните мрежи, като предложенията по варианти са представени в Таблица 6, която е приложена към настоящето уведомление.

3.4. 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.

3.5. Ползване на взрив:

Необходимостта от ползване на взрив ще се уточни на следващ етап на реализиране на инвестиционното намерение.

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 одобряване осъществяването на намерението по реда на глава шеста от ЗООС и ЗБР, Агенция „Пътна инфраструктура“ ще предприеме действия по изготвяне и одобряване на технически проект с ПУП – Парцеларен план (ПП) за инвестиционното предложение.

След приключване на всички изискващи се процедури, Възложителят ще предприеме действия по издаване на разрешение за строеж, което е задължителен документ за реализация на инвестиционното предложение.

Орган по одобряване и разрешаване на строителството на инвестиционното предложение е МРРБ.

5. Местоположение на инвестиционното предложение /населено място, община, квартал, поземлен имот, като за линейни обекти се посочват засегнатите общини/райони/кметства, географски координати или правоъгълни проекционни UTM координати в 35 зона в БГС2005, собственост, близост до или засягане на елементи на Националната екологична мрежа (НЕМ), обекти, подлежащи на здравна защита и територии за опазване на обектите на културното наследство, очаквано трансгранично въздействие, схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура/:

5.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

Проектните трасета на инвестиционното намерение, преминават през територията на област Кюстендил през следните землища:

5.1.1. ЗЕЛЕН ВАРИАНТ:

- с. . Гюешево (ЕКАТТЕ 18455), община Кюстендил;
- с. Каменичка Скакавица (ЕКАТТЕ 35835), община Кюстендил;
- с. Раненци (ЕКАТТЕ 62181), община Кюстендил;
- с. Гърляно (ЕКАТТЕ 18352), община Кюстендил;
- с. Ръсово (ЕКАТТЕ 63608), община Кюстендил;
- с. Вратца (ЕКАТТЕ 48355), община Кюстендил;
- с. Жиленци (ЕКАТТЕ 29386), община Кюстендил;
- с. Горна Брестница (ЕКАТТЕ 16141), община Кюстендил;
- с. Лозно (ЕКАТТЕ 44183), община Кюстендил;
- гр. Кюстендил (ЕКАТТЕ 41112), община Кюстендил;
- с. Соголяново (ЕКАТТЕ 67790), община Кюстендил;
- с. Скриняно (ЕКАТТЕ 66891), община Кюстендил;
- с. Николичевци (ЕКАТТЕ 52400), община Кюстендил;
- с. Жабокрът (ЕКАТТЕ 29026), община Кюстендил;
- с. Пиперков чифлик (ЕКАТТЕ 56378), община Кюстендил;
- с. Слокошица (ЕКАТТЕ 67461), община Кюстендил;
- с. Багрени (ЕКАТТЕ 02138), община Кюстендил;
- с. Берсин (ЕКАТТЕ 03962), община Кюстендил;
- с. Граница (ЕКАТТЕ 17751), община Кюстендил;
- с. Търновлаг (ЕКАТТЕ 73691), община Кюстендил;
- с. Невестино (ЕКАТТЕ 51216), община Невестино;
- с. Неделкова Градица (ЕКАТТЕ 51336), община Невестино;
- с. Нови чифлик (ЕКАТТЕ 52026), община Кюстендил;
- с. Друмохар (ЕКАТТЕ 23827), община Невестино;
- с. Мърводол (ЕКАТТЕ 49566), община Невестино;
- с. Блато (ЕКАТТЕ 04371), община Бобов дол;
- с. Четирци (ЕКАТТЕ 81284), община Невестино;
- с. Голям Върбовник (ЕКАТТЕ 15457), община Бобов дол;
- с. Мали Върбовник (ЕКАТТЕ 46317), община Бобов дол;
- с. Палатово (ЕКАТТЕ 55230), община Дупница;
- с. Баланово (ЕКАТТЕ 02350), община Дупница.

5.1.2. СВЕТЛОСИН ВАРИАНТ:

с. . Гюешево (ЕКАТТЕ 18455), община Кюстендил;
с. Каменичка Скавица (ЕКАТТЕ 35835), община Кюстендил;
с. Раненци (ЕКАТТЕ 62181), община Кюстендил;
с. Ръсово (ЕКАТТЕ 63608), община Кюстендил;
с. Гърляно (ЕКАТТЕ 18352), община Кюстендил;
с. Вратца (ЕКАТТЕ 48355), община Кюстендил;
с. Жиленци (ЕКАТТЕ 29386), община Кюстендил;
с. Горна Брестница (ЕКАТТЕ 16141), община Кюстендил;
с. Лозно (ЕКАТТЕ 44183), община Кюстендил;
гр. Кюстендил (ЕКАТТЕ 41112), община Кюстендил;
с. Скриняно (ЕКАТТЕ 66891), община Кюстендил;
с. Соголяново (ЕКАТТЕ 67790), община Кюстендил;
с. Копиловци (ЕКАТТЕ 38474), община Кюстендил;
с. Николичевци (ЕКАТТЕ 52400), община Кюстендил;
с. Коняво (ЕКАТТЕ 38432), община Кюстендил;
с. Ябълково (ЕКАТТЕ 87062), община Кюстендил;
с. Долна Гращица (ЕКАТТЕ 22071), община Кюстендил;
с. Горна Гращица (ЕКАТТЕ 16198), община Кюстендил;
с. Катрище (ЕКАТТЕ 36659), община Кюстендил;
с. Лиляч (ЕКАТТЕ 43709), община Невестино;
с. Четирци (ЕКАТТЕ 81284), община Невестино;
с. Долна Козница (ЕКАТТЕ 22112), община Невестино;
с. Шатрово (ЕКАТТЕ 83082), община Бобов дол;
с. Голям Върбовник (ЕКАТТЕ 15457), община Бобов дол;
с. Паничарево (ЕКАТТЕ 55364), община Бобов дол;
с. Палатово (ЕКАТТЕ 55230), община Дупница;
с. Мали Върбовник (ЕКАТТЕ 46317), община Бобов дол;
с. Баланово (ЕКАТТЕ 02350), община Дупница;
с. Големо село (ЕКАТТЕ 15535), община Бобов дол;
гр. Дупница (ЕКАТТЕ 68789), община Дупница.

Местоположението на проектните варианти на трасета (Ситуация) е представено, като приложение № 1 към настоящето уведомление.

5.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Нито един от вариантите на трасе не преминава през защитена територия обявена, съгласно Закона за защитените територии.

Отделните варианти засягат защитени зони от мрежата Натура 2000 - две зони по Директивата за местообитанията и две по Директивата за птиците.

- **33 BG0001011 Осоговска планина**, обявена по Директивата за местообитанията.
- **33 BG0001013 Скрино**, обявена по Директивата за местообитанията.
- **33 BG0002079 Осогово**, обявена по Директивата за птиците.
- **33 BG0002100 Долна Козница**, обявена по Директивата за птиците.

5.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

С инвестиционното намерение се предвижда строителството на автомагистрала, което ще повиши значително качеството на средата за живот на местното население.

Всички варианти са изнесени извън населените места, но преминават в близост до отделни или крайни сгради в населени места. На този етап е определено местоположението на шумозащитни стени в зависимост от близостта на населените места, като по варианти е предвидено в следните участъци:

Зелен вариант

- От км 4+600 до км 4+800 в ляво;
- От км 8+600 до км 9+200 в ляво и дясно;
- От км 13+200 до км 14+000 в ляво и в дясно;
- От км 17+300 до км 17+700 в ляво и дясно;
- От км 20+100 до км 20+200 в ляво;
- От км 31+400 до км 32+200 в ляво;
- От км 35+500 до км 37+000 в ляво;
- От км 46+000 до км 46+300 в дясно.

Светлосин вариант

- От км 4+600 до км 4+800 в дясно;
- От км 7+400 до км 7+800 в дясно;
- От км 8+600 до км 8+800 в ляво и дясно;
- От км 15+800 до км 16+600 в ляво;
- От км 34+200 до км 35+200 в ляво и дясно.

Най-близко разположените обекти подлежащи на здравна защита и отстоянията до тях ще бъдат идентифицирани на следващ етап от процедурата по реда по глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС).

В обхвата на вариантите на проектното трасе, по предварителни данни съгласно писмо изх№ ДОИ-01-20(1)/29.11.2023г. от ДБ „Западнобеломорски район“, попадат следните санитарно охранителни зони (СОЗ):

Зелен вариант

- СОЗ Царевичник, Пояс 2 (Кюстендилска вода)
- СОЗ Ширината, Пояс 2, Басейнова дирекция
- СОЗ Дервена, Пояс 2 и 3, Басейнова дирекция

Светлосин вариант

- СОЗ Ширината, Пояс 2, Басейнова дирекция
- СОЗ Дервена, Пояс 2 и 3, Басейнова дирекция

И двата варианта засягат СОЗ на речно водохващане на р. Воденичица за селата Вратца, Жиленци, Гърляно и Раненци.

5.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

Съгласно изходни данни получени с писмо № 0401-11361/20.12.2023г. от Национален институт за недвижимо културно наследство (НИНКН), и след извършена справка в Националния документален архив (НДА) на НИНКН и Автоматизираната информационна система „Археологическа карта на България“ (АИС-АКБ), са определени намиращите се в обхвата на въздействие на проектните варианти археологически обекти. Землищата на населените места, през които преминават представените проектни трасета се характеризират с много висока наситеност на недвижими културни ценности (археологически обекти).

Съгласно цитираното по-горе писмо на НИНКН, предложените варианти на трасета до сега не са били обект на целенасочени археологически издирвания. Препоръчано е да бъде направено следното:

- „Да бъдат проведени предварителни археологически проучвания - издирване на археологически обекти на терените от окончателно избрания вариант, който ще бъде засегнат от инвестиционното намерение;

- Резултатите от археологическите проучвания - издирване на археологически обекти да бъдат приети от комисия по чл. 158а от ЗКН;

- След приключване на теренното издирване, информацията за всички налични археологически обекти в посочения участък да бъде предоставена на инвеститора;

- Копие от научния доклад следва да бъде предоставен на Националния институт за недвижимо културно наследство за изразяване на становище, във връзка със последващи съгласувателни процедури;

- В зависимост от резултатите след провеждане на теренните издирвания и в случай на регистриране на археологически недвижими културни ценности, застрашени от предвидените в проекта дейности да бъдат изпълнени разпоредбите на чл. 161 от ЗКН;

- Проектната документация във всички следващи фази да бъде съгласувана с Министерство на културата съгласно чл. 83 и по реда на чл. 84 от ЗКН. “

При реализация на обекта ще се предприемат всички необходими действия, съгласно Закона за културното наследство.

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

Инвестиционното предложение е свързано с изграждане на изцяло нова пътна инфраструктура. По време на строителството ще се използва съществуващата инфраструктура, като при необходимост ще се осигурят временни пътища за достъп.

5.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Местоположението на инвестиционното предложение предвижда да се извършват строителни дейности в близост до граничната зона с Република Северна Македония. Целта е да се осигури високоскоростна транспортна връзка между ГКПП „Гюешево“ на границата с Република Северна Македония и автомагистрала „Струма“ в района на гр. Дупница.

Инвестиционното намерение няма да предизвика негативно трансгранично въздействие.

6. Природни ресурси, предвидени за използване по време на строителството и експлоатацията /вкл. предвидено водовземане за питейни, промишлени и други нужди – чрез обществено водоснабдяване (ВиК или друга мрежа) и/или от повърхностни води, и/или подземни води, необходими количества, съществуващи съоръжения или необходимост от изграждане на нови/:

За реализирането на инвестиционното предложение ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори и др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани, са стандартни за пътното строителство и включват пясък, трошен камък, чакъл, земни маси. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици, които ще се посочат от Строителя. Строителни материали ще бъдат подробно описани в количествените сметки към техническият проект. Също така ще се използват ограничени количества вода за питейно-битови нужди и за бетоновите разтвори.

По време на експлоатацията на автомагистралата природни ресурси няма да се използват.

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

7.1. Емисии в периода на строителството:

Реализацията на проекта, по който и да е от предложените варианти, се очаква да доведе до генериране на емисии от площни и линейни източници, в т. ч.:

- Прахови емисии от площни източници: изкопни работи за подготовка основата на пътя, изкопни работи за изместване/преместване на съпътстваща инфраструктура, товарене, разтоварване и транспорт на прахообразни материали, вкл. и отпадъци, обратно засипване с чакъл и филц при полагане основата на пътя, влагане, разстилане и уплътняване на инертни материали на пътя, прахови емисии от ДВГ на строителната техника и механизация.

- Площни източници на изгорели газове: емисии от ДВГ от използваната за строителството техника и механизация;

- Линейни източници на прахови и газови емисии: емисии от ДВГ от използваните за превозни средства.

Концентрациите на емитираните вещества в атмосферата зависят от редица фактори, в т. ч. влажност на почвата в границите на строителните площадки и използваните черни пътища, пътна настилка, скорост на движение на съответните транспортни средства, климатични характеристики, трафик и пр.

Прилагането на изискванията на Наредба № 1 от 27 юни 2005 г. за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии, за оросяване на работните площадки, както и недопускане транспортирането на прахообразни материали при непокрита каросерия на камионите, намаляват праховите емисии, генерирани в атмосферата и повишаване на имисионните концентрации в района на извършваните дейности, вкл. и в границите на близко разположените населени места.

По отношение на генерираните от използваната механизация и транспортни средства газови емисии, то нивата на същите, при спазване на разпоредбите относно прилагането на европейските стандарти за изгорели газове, се очаква да бъдат незначителни, на фона на сега образуваните от съществуващия в района трафик.

Въздействията по време на строителството ще са временни, обратими и незначителни, разпределени във времето за реализация на проекта.

7.2. Емисии в периода на експлоатация:

Експлоатацията на новоизграденото пътно трасе, в хода на неговата експлоатация, ще се явява линеен източник на прахови емисии и изгорели газове от ДВГ от движещите се по него пътни превозни средства, както и прахови емисии от износването на гуми, спирачни апарати и пътна настилка.

За всички предложени варианти на трасе очакваните общи емисии на вредни вещества във въздуха по замърсители ще бъдат детайлно идентифицирани на следващ етап от процедурата по реда по глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС).

7.3. Очаквани вещества, които ще бъдат емитирани от дейността, в т.ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с води:

Очакваните емисии на вредни вещества, емитирани по време на строителство и експлоатация на съоръжението не са включени в списъка на приоритетните вещества в

областта на политиката за водите, съгласно Приложение 1 от Наредба за стандарти за качество на околната среда за приоритетни вещества и някои други замърсители.

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

По време на строителството на инвестиционното намерение и при двата варианта на трасе, се очаква генерирането на отпадъци, в резултат от следните основни дейности:

- Изкопните работи по трасето на пътя и съпътстваща инфраструктура при необходимост от такава и пр.;
- Строително-монтажни дейности в обхвата на автомагистралата;
- Битовата дейност на работниците.

Видовете образувани отпадъци по време на СМР ще са характерни за дейностите на такъв вид линейни обекти, като е възможно образуването на: отпадъци от опаковки (от група 15 01), абсорбенти (от група 15 02), строителни отпадъци (от група 17), както и битови отпадъци (от група 20).

Възложителят е отговорен за изготвяне на План за управление на строителните отпадъци, съгласно Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали. Планът за управление на строителните отпадъци ще бъде изготвен на база количествените сметки от проектната документация на обекта, въз основа, на които ще бъдат изчислени прогнозните количества на образуваните строителни отпадъци.

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“ и др. видове. Строителната фирма следва да изпълнява планирани ремонтни дейности на строителна техника и планирана подмяна на масла, автомобилни гуми и други компоненти на обслужващите автомобили и транспортно-строителна техника в собствена основна база, при спазване на нормативните изисквания за управление на дейностите с отпадъци.

При управление на отпадъците, които се образуват при реализиране на инвестиционното намерение, ще се прилагат изискванията на Закона за управление на отпадъците (ЗУО), Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали и наредбите по чл. 22 от ЗУО на общините, на чиято територия се образуват и третират отпадъците.

Организацията по извозването, съхранението и предаването за последващо третиране на отпадъците ще се осъществява въз основа на писмен договор с лицензирана, за тази дейност фирма, отговаряща на изискванията на чл. 35 от ЗУО.

9. Отпадъчни води, които се очаква да се генерират и предвиждания за тяхното третиране/(очаквано количество и вид на формираните отпадъчни води по потоци (битови, промишлени и др.), сезонност, предвидени начини за третирането им (пречиствателна станция/съоръжение и др.), отвеждане и заустване в канализационна система/повърхностен воден обект/водоплътна изгребна яма и др.):

Инвестиционното намерение не е свързано с генериране на „отпадъчни води“ по смисъла на § 1, т.6 от Наредба № 2 от 8 юни 2011 г. за издаване на разрешителни за заустване на отпадъчни води във водни обекти и определяне на индивидуалните емисионни ограничения на точкови източници на замърсяване.

За отводняването на вариантите е предвидено изграждането на облицовани окопи, а при изкопи – предпазни окопи. Предвижда се двустранен напречен наклон от 2.5 % в права, а при кривите – едностранен наклон до 6%. По варианти най-големите и най-малките надлъжни наклони са:

- Зелен вариант: $i_{\max}=5.27\%$ и $i_{\min}=0.60\%$
- Светлосин вариант: $i_{\max}=4.50\%$ и $i_{\min}=0.98\%$

Направено е оразмеряване на предвижданите водостоци.

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 строителството, 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 се пристъпи към изпълнение на мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации, който дружеството-изпълнител на обекта следва да изработи и съгласува преди започване на строителството.

Проектът не предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

По време на експлоатация на участъка по него ще се транспортират различни по вид опасни вещества и смеси. Опасност от тази дейност съществува единствено при възникване на пътно-транспортни произшествия с участието на превозни средства, транспортиращи такива вещества.

Пътния обект не представлява съоръжение с нисък или висок рисков потенциал съгласно чл. 99б от Закона за опазване на околната среда.

На територията на област Кюстендил към момента на подготовка на настоящето уведомление няма регистрирани предприятия с 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.

Моля да бъде допуснато извършването само на ОВОС (в случаите по чл. 91, ал. 2 от ЗООС, когато за инвестиционно предложение, включено в приложение № 1 или в приложение № 2 към ЗООС, се изисква и изготвянето на самостоятелен план или програма по чл. 85, ал. 1 и 2 от ЗООС) поради следните основания (мотиви):

Изработването на ПУП–ПП за определяне на трасе е пряко свързано с реализацията на инвестиционно предложение за строителство на автомагистрала „Гюешево – Дупница“ и няма самостоятелно значение извън него.

ПУП–ПП има единствено технически и обслужващ характер, като чрез него се определя трасето и сервитутната зона на обекта, без да се създава самостоятелна рамка за бъдещо развитие на други инвестиционни предложения.

Предвижданията на ПУП-ПП не водят до самостоятелни въздействия върху околната среда, различни от тези, произтичащи от реализацията на инвестиционното предложение. Всички възможни въздействия върху компонентите и факторите на околната среда, включително кумулативните въздействия, ще бъдат подробно анализирани и оценени в рамките на процедурата по ОВОС.

Провеждането на отделна екологична оценка за ПУП-ПП би довело до дублиране на оценки, анализи, административни процедури и обществени консултации, без това да осигурява допълнителен екологичен резултат или по-висока степен на защита на околната среда.

Предварително Ви благодаря за съдействието!

Приложения:

1. Приложение 1 - Ситуация във файлов формат .dwg и .kmz - по електронен обмен;
2. Таблица 4 – Местоположение и вид на Големи съоръжения - по електронен обмен;
3. Таблица 6 - Пресичане на вариантите с инженерна инфраструктура - по електронен обмен.

С уважение,

23.7.2026 г.

X

инж. Александър Тодоров
Председател на УС на АПИ

Signed by: ALEKSANDAR

TODOROV