



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

9.2.2026 г.

**X** НСЗП-32-3/09.02.2026

РЕГ. №

Signed by: SAVINA EMILOVA ANGELOVA

**ДО**  
**ИНЖ. ЙОРДАН ВЪЛЧЕВ**  
**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УС НА АПИ**  
**СОФИЯ**

На Ваши изх. № 04-09-14/29.01.2026 г.

**Относно:** *Уведомление за инвестиционно предложение „Промяна на конструктивното решение, наложила се по време на строителство при изграждането на големи съоръжения по трасето на АМ „Хемус“ участък 3 от км 122+260 до км 139+340 и изпълнението на етапна връзка при км 132+420“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“*

**УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ВЪЛЧЕВ,**

Във връзка с постъпило в Министерство на околната среда и водите (МОСВ) с вх. № НСЗП-32/30.01.2026 г. уведомление за инвестиционно предложение съгласно чл. 4, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС), прието и като уведомление по 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* (Наредбата за ОС) и допълнителна информация с вх. № НСЗП-32-2/05.02.2026 г., на основание чл. 6а, т. 1, буква „е“ от същата наредба и Заповед № РД-557/01.08.2023 г. на министъра на околната среда и водите Ви уведомявам следното:

С Решение по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите е одобрено осъществяването на инвестиционно предложение „Доизграждане на автомагистрала (АМ) „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“ по алтернатива В1А с изпълнение на габарит А 29. За АМ „Хемус“ в участъка от км 122+260 до км 139+340 е издадено Разрешение за строеж № РС-30/01.06.2020 г. от МРРБ.



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

Тел: +359(2) 940 6259, Факс:+359(2) 986 25 33



Настоящото уведомление се отнася за промяна на конструктивното решение в техническия проект, наложила се по време на строителството при изграждането на големи съоръжения – при км 122+298, км 123+588, км 125+041, км 125+888, селскостопански надлези при км 124+580, км 127+809, 131+395, както и при изпълнението на етапна връзка при км 132+420 на АМ „Хемус“. Тези съоръжения са разположени на територия на землищата с. Лисец, с. Баховица, Община Ловеч и с. Николаево, Община Плевен.

Съгласно документацията, заявената промяна по време на строителство е, както следва:

**1. Промяна на конструктивното решение при изграждането на големи съоръжения от км 122+260 до км 132+420:**

**- Виадукт при км 122+298:**

По технически проект съоръжението премества реките Тоша и Мирьова, както и притоците им в обхвата на магистралата. Разработено е проектно решение за корекция на коритото на р. Тоша така, че речното корито да не преминава под пътния насип пред виадукта, в началото на участъка. С това решение коритото се пренасочва в първия отвор на съоръжението между устой 1 и стълб 1 на съоръжението. Съоръжението е 11-отворно.

Новото техническото решение предвижда промяна при изпълнението на виадукт, армонасипни стени, водосток. Виадуктът е с дължина 231 м и максимална височина на нивелетата над терена 14 м. Състои се от две отделни конструкции за всяко пътно платно, отделени с водоплътна фуга. Съоръженията на двете платна са с еднаква дължина, но опорите им са разминати, за да се избегне стъпване в коритото на р. Тоша. Конструкциите представляват многоотворни рамки с отвори 18м+8х24м+18м. Върхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати на стенд греди, обединени с пътна плоча. Устоите са обсипни пилотно фундирани, като от едната страна се изпълняват и армонасипни стени. Стълбовете са пилотно фундирани – сондажно изливни пилоти  $\phi 150\text{cm}$  – с дължина 12м. Пилотите на всеки стълб са 3 броя и преминават в кръгла колона със същия диаметър.

Отводняването на конструкцията е предвидено чрез чугунени отводнителни  $\Phi 150$ , а при устоите чрез италиански отводнителни. За естественото отводняване на терена в най-ниската зона на армонасипните стени е предвиден водосток 300/250cm. Конструкцията му е сглобяемо-монолитна.

**- Виадукт при км 123+588:**

По технически проект виадуктът е разработен като две самостоятелни за всяко пътно платно мостови конструкции. Отворите за дясно платно са разпределени по следния начин - 33,75м+6х35м+33,75м, за ляво платно – 33,75м+4х35м+33,75м. Върхната конструкция на всяко едно от двете съоръжения се състои от четири напрегнати на стенд главни греди. Гредите са обединени с пътна плоча.

Новото решение предвижда виадукт с дължина 231м от две отделни конструкции за всяко пътно платно, отделени с водоплътна фуга. Съоръженията на двете платна са с еднаква дължина. Конструкциите представляват многоотворни рамки с отвори 18м+8х24м+18м. Дилатационни фуги има само при двата устоя с общи дилатации 120мм. Върхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати на стенд V-греди с височина 125cm, обединени с пътна плоча. Връзката при стълбовете е монолитна, близка до ставната. Устоите са обсипни пилотно фундирани. Стълбовете са пилотно фундирани на изливни стоящи пилоти  $\Phi 1200\text{mm}$ .

**- Виадукт при км 125+041:**

По техническия проект виадуктът е проектиран като два моста със самостоятелни конструкции – по един за всяко едно от платна за движение. Съоръжението е с осем отвора (34+8х35+34м) и обща дължина от 278м. Върхната конструкция на всяко едно от

двете съоръжения се състои от по четири предварително напрегнати на стенд главни греди. Гредите са обединени с пътна плоча.

Новото решение предвижда изпълнението на виадукт с обща дължина 278.8м и максималната височина на нивелетата над терена 33 м. В ситуация виадуктът попада част в преходна крива, част в циркулярна крива с радиус  $R=1500\text{m}$ . Виадуктът се състои от две отделни конструкции за всяко пътно платно, отделени с водоплътна фуга. Съоръженията на двете платна са с еднаква дължина. Върхната конструкция се състои от многоотворни пространствени рамки с отвори  $18\text{m}+10\text{x}24\text{m}+18\text{m}$ . Дилатационни фуги има само при двата устоя. Върхната конструкция се състои от сглобяеми, предварително напрегнати на стенд, "V" греди с височина 125cm, обединени с пътна плоча с дебелина 25cm. Устоите са обсипни пилотно фундирани. Стълбовете са пилотно фундирани на стоящи изливни стоманобетонни пилоти  $\varnothing 120\text{cm}$ .

#### **- Виадукт при км 125+888:**

По технически проект виадуктът представлява 11 отворно съоръжение, като всяка върхна конструкция се състои от 5 бр. в отвор, предварително напрегнати греди с височина - 210м с дължина 38.5м и широк горен фланш – 180cm.

Новото техническо решение предвижда изпълнението на виадукт с триотворна рамкова конструкция с обща дължина е 407.8 m от ос лагери устой 1 до ос лагери устой 2. Предвижда се върхната конструкция да се изгради по метода „конзолно бетониране“. Долното строене се състои от само две колони с ограничена височина и от там започва изпълнението на върхната конструкция. Колоните са кутии с размери 7/6.9m и дебелина на стената 40cm. Устоите са обсипни, лагеруването при тях е на едностранно (надлъжно) подвижни лагери. Фундирането е пилотно при стълбовете и плоско при устоите. Зад устоите се изграждат армонасипни стени, които нямат конструктивна връзка със съоръжението. Отводняването на съоръжението е решено с колекторна система, като водата се отвежда в каломаслоуловител.

Върхната конструкция е предвидена да се изгради с два броя инсталации за конзолно бетониране (ИКБ). Напречното сечение е кутия. Височината на сечението е променлива - от 12,75m при опората до 3.0m в полето. Стените са с дебелина 40cm. Върхната конструкция е напрегната по технология „след бетониране“. След изпълнение на една двойка сегменти се изпълнява налягане и преместване на ИКБ на нова позиция. Между двете пътни платна на магистралата има разстояние за окачване на платформа за ревизия, което е необходимо предвид голямата височина над терена и височината на напречното сечение. За обезопасяване на разстоянието между конструкциите при устоите се предвижда предпазна мрежа напречно, свързана с надлъжната по тротоарните конзоли.

#### **- Селскостопански надлез при км 124+580:**

По технически проект трасето на АМ „Хемус“ се пресича с оста на новопроектиран селскостопански път. Оста на селскостопанския път (ССП) попада ситуационно в права, пресичаща оста на автомагистралата под ъгъл 100g. В нивелетно отношение ССП попада в права с падащ наклон от 3.5% в посока растящ километраж. В района на съоръжението новото трасе на АМ „Хемус“ е разположено ситуационно изцяло в циркулярна крива с радиус  $R=1500\text{m}$ . Съоръжението е решено като интегрална, рамкова конструкция.

Новото техническо решение ползва предимствата на нивелетните решения на магистралата. И двете трасета са разположени нивелетно в изкоп, което позволява фундиране с пилоти от нивото на изкопа за селскостопанския път и изграждане на върхната конструкция монолитно на терен, а видимата част на пилотите на стълбовете се оформят в стоманобетонен кожух. Оптимизираното съоръжение представлява стоманобетонен мост в права на три отвора с осово разстояние между опорите

15.00+32.50+15.00m и габарит Г8 за съоръжение. Пътното платно има широчина 7.00m, а тротоарните блокове - по 1.70m. Технологично изграждането на съоръжението представлява интегрален мост, без лагери и дилатационни фуги.

**- Селскостопански надлез при км 127+809:**

По технически проект трасето на автомагистралата се пресича с оста на новопроектирания селскостопански път, като оста му попада ситуационно в права, пресичаща оста на автомагистралата под ъгъл 100g. Съоръжението е решено като триотворна проста греда с температурно непрекъсната плоча с плоско фундиране. Гредите са предварително напрегнати с нетрадиционни кофражи и дължина. Лагерите са от тип, изискващ специално анкерирание към елементите.

Новото техническо решение ползва предимствата на нивелетните решения на АМ „Хемус“ и селскостопанския път. И двете трасета са разположени нивелетно в изкоп, което позволява фундиране с пилоти от нивото на временно изграден насип за селскостопанския път и изграждане на връхната конструкция монолитно върху насипа. Технологично изграждането на съоръжението представлява интегрален мост без лагери и дилатационни фуги. Освен, че моста няма лагери, той няма и дилатационни фуги, а връхната конструкция е монолитна плоча.

**- Селскостопански надлез при км 131+395:**

По технически проект съоръжението пресича под ъгъл основното направление на магистралата, което в този участък е в крива. Ситуационно преди и след надлеза са развити хоризонтални криви. Надлезът е на три отвора като полуинтегрална, рамкова конструкция - връхната конструкция е кораво свързана със стълбовете, при устоите гредите стъпват върху еластомерни лагери. Конструкцията е без дилатационни фуги.

Новото техническо решение предвижда изпълнение на съоръжение с триотворна рамка с интегрална мостова конструкция без лагери и дилатационни фуги. Връхната конструкция представлява монолитна плоча. Отводняването в напречна посока ще се осъществява посредством напречния наклон на пътното платно. В надлъжна посока ще се използва надлъжния наклон на нивелетата.

**2. Изпълнение на етапна връзка при км 132+420:**

Предвижда се изграждане на нова етапна връзка при км 132+420 от магистралата, която да осигури подходите от с. Баховица и с. Николаево по общински път LOV 1054 към АМ „Хемус“ по направлението към път II-35 Плевен – Ловеч. Връзката между магистралата и общинския път се осъществява посредством триклонно пътно кръстовище от II-ри тип с директно направление общински път и второстепенно към дясното платно на АМ „Хемус“. Оста на главното направление съвпада с оста на съществуващия път, а оста на второстепенното направление съвпада с оста на дясното платно за движение на магистралата, а отстояща на 5,50 м от геометричната ос. Габаритът е 13.50 м. Директните ленти са с ширина 3.25 м, формиращи пътно платно за движение по главното направление 6.50м.

Нивелетното решение е съобразено основно с изискванията при проектиране на пътни кръстовища. Предвижда се изпълнение на пътната настилка на етапната връзка да бъде същата като приетата за изграждането на магистралата.

При км 132+370 по трасето на магистралата техническото решение предвижда удължаване на водостока като изпълнението му попада в обхвата на настоящите строително монтажни работи (СМР). Предвиденото удължаване е от страна на вток. Предвижда се изграждане на две армонасипни стени с цел формиране на СМР при изграждане на етапната връзка в обхвата на одобрения ПУП-ПП:

- От км 0+155 до км 0+220 дясно под насип 0.50 м с дължина 65 м.
- От км 0+295 до км 0+335 дясно под насип 1.00 м с дължина 40 м.

Средната височина на армонасипа е 2.0-2.5 м, като за всяка укрепена земна конструкция се предвижда армиране с високо якостни мрежи. Армирането цели да стабилизира прилежащия насип и да осигури стабилност по време на експлоатация.

Отводняването на етапната връзка е решено съвместно с това на автомагистралата.

### **3. Изпълнение на тръбна система:**

По цялата дължина на участъка от км 122+260 до км 139+340, успоредно на трасето, се предвижда изграждане на тръбна система от 4 броя HDPE тръби Ф40 mm с шахти на разстояние от 400 до 600 м една от друга. Размерите на бетонните кабелни шахти са 2.00/1.30 м и дълбочина 1.75 м с бетонови правоъгълни капаци. Трасето на тръбната мрежа ще бъде изградено изцяло в обхвата на магистралата, във връзка с въвеждането на бъдеща интелигентна транспортна система.

Съгласно представената информация, за разглеждания участък от км 122+260 до км 139+340, със Заповеди № РД-02-15-68/28.03.2019 г. и № РД-02-15-92/23.04.2019 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството е одобрен Поддоробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП). Предвидените промени попадат изцяло в обхвата на одобрения ПУП-ПП.

Така представено инвестиционното предложение за „Промяна на конструктивното решение, наложила се по време на строителство при изграждането на големи съоръжения по трасето на АМ „Хемус“ участък 3 от км 122+260 до км 139+340 и изпълнението на етапна връзка при км 132+420“ не може да бъде отнесено към някоя от позициите на Приложение № 1 и № 2 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Не намираме основание предложените дейности, свързани с предложени конструктивни промени на големи съоръжения, изпълнение на разглежданата етапна връзка и тръбна система да се считат за разширение или изменение по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, което да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като реализацията на промяната ще се осъществи в обхвата на одобрения ПУП – ПП. Настоящата промяна не засяга обекти, подлежащи на здравна защита. Ще се използват обичайните за пътното строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи. Не се предвижда промяна в използваните природни ресурси, спрямо предвидените в доклада по ОВОС за „Доизграждане на автомагистрала АМ „Хемус“ (Ябланица-Белокопитово)“. Не се предвижда ползване на взрив и заустване на воден отток. Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строително-монтажните дейности, чрез земни работи в границите на обекта. Очакваните емисии по време на строителството на конструктивните промени на съоръженията при посочените километражи, етапната връзка при км 132+420 и при експлоатация на участъка, както и въздействията по компонентите на околната среда, не се очаква да се различават спрямо тези, разгледани и оценени при процедурата по задължителна оценка на въздействието върху околната среда, в резултат на която е издадено Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите. Не се предвижда промяна в количеството и вида на отпадъците, които са за основния обект. Предложението не засяга обекти за опазване на културното наследство. Локалният характер на предложението не предполага трансгранично въздействие. В тази връзка заявената промяна на конструктивното решение, наложила се по време на строителство при изграждането на големи съоръжения по трасето на АМ „Хемус“ участък 3 от км 122+260 до км 139+340 и изпълнението на етапна връзка при км 132+420, **не подлежи на регламентираните с глава шеста, раздел трети от ЗООС процедури по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) или преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.**

Предвид изложеното по-горе, инвестиционното предложение за „Промяна на конструктивното решение, наложила се по време на строителство при изграждането на големи съоръжения по трасето на АМ „Хемус“ участък 3 от км 122+260 до км 139+340 и изпълнението на етапна връзка при км 132+420“ попада **в обхвата на чл. 2, ал. 2** от Наредбата за ОС.

От направената справка за местоположението на елементите на инвестиционното предложение, подлежащи на ново конструктивното решение, се установи, че те **не попада** в границите защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии* (ЗЗТ), както и в защитени зони („Натура 2000“ места) съгласно *Закона за биологичното разнообразие*. Най-близката защитена зона е BG0000240 „Студенец“ за опазване на дивите птици, на природните местообитания и на дивата флора и фауна, разположената на север-северозапад на над 600 м от участък 3 на АМ „Хемус“.

С оглед гореизложеното, отчитайки местоположението, обема, характера на заявените дейности, времетраенето за реализиране на ИП, както и обстоятелството, че то се реализира извън защитените зони считаме, че няма вероятност от пряко или косвено отрицателно въздействие върху тяхната цялост и върху предмета на опазване в тях, което може да настъпи в резултат на унищожаване/увреждане или трансформация на природни местообитания и местообитания на видове, вкл. птици. Степента на възможни въздействия върху опазваните в тях видове от флората и фауната в резултат от предизвикващите безпокойство шумови и антропогенни влияния няма вероятност да са различни от оценените в рамките на проведената процедура по оценка за съвместимост, въз основа на която е постановено Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите за одобряване реализацията на магистралата.

В тази връзка, на основание чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС Ви уведомявам, че за така заявеното инвестиционно предложение за „Промяна на конструктивното решение, наложила се по време на строителство при изграждането на големи съоръжения по трасето на АМ „Хемус“ участък 3 от км 122+260 до км 139+340 и изпълнението на етапна връзка при км 132+420“ преценката на компетентния орган е, че **не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС**.

Настоящото писмо се отнася само за заявеното и описано по-горе инвестиционно предложение и не отменя необходимостта от получаване на съгласувания или разрешителни, предвидени в други закони и подзаконовни нормативни актове.

При всички случаи на промяна в параметрите на инвестиционното предложение или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящото писмо, възложителят е длъжен да уведоми незабавно МОСВ за промените.

9.2.2026 г.

**X**

---

ВИКТОР АТАНАСОВ  
Заместник-министър  
Signed by: VIKTOR HRISTOV ATANASOV