



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-85/09.09.2021 г.

ДО
Г-Н ИВАЙЛО ДЕНЧЕВ
И. Д. ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ
НА АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3
1606 СОФИЯ

На Ваш изх. № 04-09-72/29.07.2021 г.

Относно: Уведомление за инвестиционно предложение (ИП) „АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060 – прецизиране на техническо решение за виадукт при км 100+820 и виадукт при км 101+730 с укрепващи конструкции тип армиран насип“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)

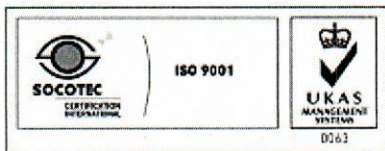
УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДЕНЧЕВ,

Във връзка с Ваше уведомление с вх. № ОВОС-85/03.08.2021 г. на МОСВ за ИП „АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060 – прецизиране на техническо решение за виадукт при км 100+820 и виадукт при км 101+730 с укрепващи конструкции тип армиран насип“, на основание чл. 6а, т. 1 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, обн., ДВ, бр. 73/ 2007г., изм. и доп.), Ви уведомявам следното:

ИП „АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060 – прецизиране на техническо решение за виадукт при км 100+820 и виадукт при км 101+730 с укрепващи конструкции тип армиран насип“, попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.

За обект „Доизграждане на автомагистрала АМ „Хемус“ (Ябланица – Белокопитово)“ е проведена съвместена процедура по реда на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) и чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие (ЗБР), приключила с постановяване на Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. на министъра на околната среда и водите, с което е одобрено реализирането на ИП по алтернатива В1А с изпълнение на габарит А 29.

За обект „Доизграждане на АМ „Хемус“ – Етап 1 в участъци: участък I – от км 87+800 до пресичането с път III-307 (край на км 103+060), включително пътен възел „Дерманци“, с приблизителна дължина 15,26 км, участък II – от края на пътен възел „Дерманци“ (след пресичането с път III – 3005, включително пътен възел „Каленик“ (край



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

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



на км 122+260), с приблизителна дължина на етапа 34,46 км“, е съгласувано с Решение 12-ПР/2018 г. за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) на министъра на околната среда и видите, с характер „да не се извършва ОВОС“. В това ИП е разгледана дейността по изграждане на виадукти при км 100+820 и виадукт при км 101+730.

За обект АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060, подучастък от км 100+280 до км 103+060, е издадено Разрешение за строеж № РС-70/28.08.2020 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройство.

ИП ще се реализира в землището на с. Дерманци (ЕКАТТЕ), община Луковит, област Ловеч.

С настоящото ИП е предложено оптимизиране на техническото решение за преминаване на два от пресечените терена, посредством виадукти, като вида на конструкциите е прецизиран, с цел по-лесно, бързо и безопасно изпълнение на същите, както и подобряване и намаляване нуждата от експлоатационна поддръжка на съоръженията.

Настоящото изменение на ИП за изграждане на виадукти и конструкции от армиран насип при устоите, попадат изцяло в обхвата на разработения ПУП-ПП за обекта, одобрен със заповед № РД-02-15-139/29.07.2019 г. на МРРБ, както и в обхвата на ИП, одобреното с Решение 12-ПР/2018 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС на министъра на околната среда и видите, с характер „да не се извършва ОВОС“ и няма да възпрепятства изпълнението на условията и мерките, заложиени в същото.

Общият широчинен габарит на автомагистралата в района на двете съоръжения е различен, тъй като виадуктът при км 101+730 попада в участък с обособена трета лента. За виадукта при км 100+820 широчинният габарит на АМ е 27.40 м и включва:

- Две пътни платна по 10.50 м,
- Два външни тротоара по 1.70 м,
- Разделителна ивица 3.00 м.

За виадукта при км 101+730 широчинният габарит на АМ е 29.90 м и включва:

- Две пътни платна по 11.75 м,
- Два външни тротоара по 1.70 м,
- Разделителна ивица 3.00 м.

В ситуационно отношение и двата виадукта попадат в циркулярни криви с радиус 3000 м. И двете им пътни платна са оформени с едностранен напречен наклон от 2.5%.

Одобренията по-рано технически проекти за гореситираните съоръжения предвиждат следната конструктивна схема:

Виадукт при км 100+820 - четиринадесет отворна конструкция от 2 секции за всяко пътно платно: $28.0+5 \times 33.0+28.7=221.7$ първа секция и $28.7+5 \times 33.0+28.0 = 221.7$ втора секция, фундирана върху стоманобетонени пилоти. Пилотите при устои страна София и страна Варна са по 2 бр. $\Phi 150$ см на осово разстояние 7.0 м. един от друг с дължина 23.0м. Конструкцията е преходна.

Пилотите при стълбовете са по 4 бр. $\Phi 150$ см с дължина 23.0м. и 8 бр. с дължина 17.0 м.

Виадукт при км 101+730 - четиринадесет отворна конструкция от 3 секции за всяко пътно платно: $28.0+2 \times 33.0+28.7=122.7$ първа секция, $28.7+4 \times 33.0+28.7 = 189.4$ средна

секция и $28.7+2 \times 33.0+28.0=122.7$ м трета секция, фундирана върху стоманобетонени пилоти.

Пилотите при устои страна София и страна Варна са по 2 бр. $\Phi 150$ см на осово разстояние 7.0 м. един от друг и с дължина 23.0 м. Конструкцията е преходна.

Пилотите при стълбовете са по 4 бр. $\Phi 150$ см с дължина 23.0 м. и 8 бр. с дължина 17.0 м.

Съгласно настоящото преценирано техническо решение за гореситираните съоръжения се предвижда следната конструктивна схема:

Виадукт при км 100+820 – проектиран е като многоотворна плочо-гредова конструкция. Общата му дължина е 352 м. Върхната конструкция ще бъде изградена с греди от предварително напрегнат стоманобетон в стендово изпълнение от вида V125. Във всеки отвор на виадукта ще бъдат монтирани по три броя V греди, които се обединяват със стоманобетонна пътна плоча в сглобяемо-монолитно изпълнение. По дължината на съоръжението и за двете пътни платна има само една секция – фугите са при устоите. I секция: $18,0+13 \times 24,0+18,0=348,0$ м. Стълбовете на съоръжението са с колони с квадратно сечение. При по-високите стълбове колоните са 160/160 см по три броя на платно. По-ниските стълбове в близост до двата устоя са 120/120 см проектирани със същата връзка с върхната конструкция. Ригели над стълбовете няма – над всеки стълб стъпва по една греда и се осъществява рамката на върхната конструкция с долното строене. Това решение дава възможност за по-бързо строителство на конструкцията. Ригели са предвидени само при устоите, където се оформя и легло за фугите.

Виадукт при км 101+730 – проектиран е с многоотворна гредова конструкция. Общата дължина на съоръжението е 350,6 м. Върхната конструкция ще бъде изградена с греди от предварително напрегнат стоманобетон. Във всеки отвор на виадукта ще бъдат монтирани по три броя V греди, които се обединяват със стоманобетонна пътна плоча в сглобяемо-монолитно изпълнение. По дължината на съоръжението и за двете пътни платна има само една секция – фугите са при устоите. I секция: $18,0+13 \times 24,0+18,0=348,0$ м. Стълбовете на съоръжението са с колони с квадратно сечение. При по-високите стълбове колоните са 190/190 см по три броя на платно. По-ниските стълбове в близост до двата устоя са 120/120 см проектирани със същата връзка с върхната конструкция. Ригели над стълбовете няма – над всеки стълб стъпват по две греди след, което се осъществява връзката на върхната конструкция с долното строене. Това решение дава възможност за по-бързо строителство на конструкцията. Ригели са предвидени само при устоите, където се оформя и легло за фугите.

Към основния проект на обект АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060, включително ПВ „Дерманци“ са разработени проектни решения за армирани насипи към виадукти на км 100+800 и км 101+730. Армираните насипи се явяват крилни укрепващи конструкции към устоите на съоръженията, като в зоната лицето, самите устои са обсипани. Не се осъществява пряка връзка между конструкцията на съоръженията и армираните насипи. Типа на армираща конструкция е направен съгласно теренните особености (геодезично заснемане в зоната на разглежданият участък и геоложки данни на терена), разположение на сервитутната линия и необходимостта от лимитиране обхвата на пътната конструкция.

Виадукт при км 100+800

Устой посока София (двустранно) – (с площ ~ 2085кв.м.)

Армиран насип от км 100+591.40 до км 100+678.40 (дясно) - Обща дължина – 87.00m; Височина конструкция – мах 13.00m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 891кв.м.

Армиран насип – стена пред устоя - Обща дължина – 35.70m; Височина конструкция – мах 7.00m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 250кв.м.

Армиран насип К1.3 от км 100+600.40 до км 100+678.40 (ляво) - Обща дължина – 78.00m; Височина конструкция – мах 13.50m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 944кв.м.

Устой посока Варна (двустранно) – (с площ ~ 1317кв.м.)

Армиран насип от км 100+997.85 до км 101+042.85 (ляво) - Обща дължина – 45.00m; Височина конструкция – мах 12.00m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 446кв.м.

Армиран насип – стена пред устоя - Обща дължина – 36.85m; Височина конструкция – мах 9.00m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 300кв.м.

Армиран насип К2.3 от км 100+997.85 до км 101+042.85 (дясно) - Обща дължина – 45.00m; Височина конструкция – мах 14.00m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 571кв.м.

Виадукт при км 101+730

Устой посока Варна (двустранно) – (с площ ~ 2501кв.м.)

Армиран насип от км 101+854.40 до км 101+951.20 (ляво) - Обща дължина – 96.80m; Височина конструкция – мах 15.00m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 1186кв.м.

Армиран насип – стена пред устоя - Обща дължина – 38.700m; Височина конструкция – мах 7.00m (с вкл. вкопаване); Обща площ ~ 265кв.м.

Армиран насип от км 101+854.40 до км 101+951.20 (дясно) - Обща дължина – 96.80m; Височина конструкция – мах 13.00m (с вкл. вкопаване); Армираща компонента – 3.0m до 12.0m; Обща площ ~ 1050кв.м.

Укрепващата конструкция тип армиран насип ще включва използване комбинация между модулни армиращи системи от двойно усускана телена мрежа и геосинтетични високоякостни геомрежи. Мрежата е с най-висока степен на антикорозионна защита и с лицева повърхност, позволяваща оформяне на каменно лице (габионно лице) и модули с оформено наклонено лице, позволяващи последващо затреввяване. Предвидената дълбочина на армиращите опашки е съобразена с очакваните експлоатационни натоварвания и възможни допълнителни въздействия.

Предвид характера на промените на ИП, въздействието няма да се различава от оцененото в проведените процедури по ОВОС, завършили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018 г. на министъра на околната среда и водите, предвид аналогичните строително-монтажни дейности и непроменения обхват на трасето.

За реализирането на ИП ще се използват асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта са хумус, пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

Емисиите в периода на експлоатация, както и очакваните генерирани отпадъци няма да се различават от оценените в процедурите по ОВОС, завършили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018 г. Не се предвижда заустване на повърхностен воден отток в пресичаните с виадуктите дерета.

Използването на опасни химични вещества ще бъде свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива –

бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи своевременно трябва да се изпълнят мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации.

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

При направената проверка на местоположението на обхвата на ИП се установи, че същото **не попада в границите на защитени територии** по смисъла на Закона за защитените територии, **както и в границите на защитени зони** (Натура 2000 места) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие.

Дейностите в описаното по-горе инвестиционно предложение не попадат в Приложение № 1 към чл. 92, т. 1, както и в Приложение № 2 към чл. 93, ал. 1 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Същите не представляват разширение или изменение, което да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, поради следното: Съгласно документацията описаните изменения в проектните решения за изграждане на виадукти и конструкции от армиран насип при устоите попадат изцяло в обхвата на разработения ПУП-ПП, одобрен със заповед № РД-02-15-139/29.07.2019г. на МРРБ. Проектните решения за изпълнение на разглежданите виадукти и армонасипи не променят обхвата на инвестиционното предложение, одобрено с Решение № 12-ПР/2018 г. за преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС и няма да възпрепятстват изпълнението на условията и мерките, заложи в тях. Замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението не се очаква, тъй както виадуктите се намират извън населени места. Въздействието няма да се различава от оцененото в процедурите по ОВОС, завършили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018г. предвид на аналогичните строително-монтажни дейности и непроменения обхват на проекта. За участъка са извършени необходимите археологически проучвания – издирване на археологически обекти. При откриване на археологически обекти по време на строителство ще се предприемат съответните действия указани в Закона за културното наследство. Локалният мащаб на съоръженията изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия. За изграждане на съоръженията ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др. Природните ресурси, които ще бъдат използвани при реализирането на проекта включват хумус, пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси. Емисиите в периода на строителство на съоръженията няма да се различават от оценените в процедурите по реда на глава шеста, раздел III от ЗООС, завършили с Решение по ОВОС № 2-2/2015 г. и Решение № 12-ПР/2018г. Емисиите в периода на експлоатация на съоръженията няма да се различават от оценените в процедурите по ОВОС. Не се очаква генериране на отпадъци, различни от вече оценените в проведените процедури, предвид на аналогичните строително-монтажните дейности и непроменения обхват на проекта. Не се предвижда заустване на повърхностен воден отток в пресичаните с виадуктите дерета. По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Не се предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

Предвид посоченото, няма основание да се изисква провеждане на регламентираните в Глава шеста от ЗООС процедури по ОВОС или преценяване на необходимостта от извършването на ОВОС.

Поради факта, че ИП е извън и далеч от границите на защитени зони, следва че няма да бъдат пряко или косвено засегнати природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, предвид което няма да има и загуба на площи на природни местообитания и местообитания на видове. Характерът на дейностите, както и фактът, че същия не попада в границите на защитени зони и не се засягат полигони на местообитания, не предполагат създаване на предпоставки за трайна и непреодолима преграда, възпрепятстваща свободна миграция на видовете или с откъсване на парчета от зоната, които могат да останат изолирани. ИП няма да засегне пряко или косвено предмета на опазване в защитени зони, няма да има антропогенно натоварване върху местообитания и видове, предвид което няма вероятност да доведе до възможност за изменение в някои от параметрите на ключовите абиотични елементи на зоната. При реализирането на ИП не се очаква да бъдат породени шум, вибрации, светлинно излъчване и др. събития в степен, която би могла да доведе до трайно прогонване на видове, предмет на опазване в защитени зони и което би било свързано с дългосрочното намаляване на популациите, т.к. същия е извън и отдалечен от границите на защитени зони. Предвид характера и обема, както и местоположението на дейностите, реализирането на ИП, няма да предизвика нарушаване на функционалните връзки между отделните зони в мрежата „Натура 2000“ – биокоридори на видове, елементите на ландшафта, които въз основа на своята линейна и непрекъсната структура или свързваща функция са значими за миграцията, географското разпространение и генетичния обмен в растителните и животинските популации и видове.

Видно от гореизложеното, предвид факта, че предвидените в ИП дейности и реализирането им не предполагат увреждане и трансформация на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, не се създава трайна преграда, която да възпрепятства миграцията на видовете в обхвата на ИП, както и възможните шумови и антропогенни въздействия са временни и обратими считам, че при реализацията им **няма вероятност от отрицателно въздействие** върху защитени зони.

В тази връзка, на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че за така заявеното ИП „АМ „Хемус“, участък от км 87+800 до км 103+060 – прецизиране на техническо решение за виадукт при км 100+820 и виадукт при км 101+730 с укрепващи конструкции тип армиран насип“, **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 заявените параметри в ИП 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 ИП или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящото писмо, възложителят е длъжен да уведоми незабавно компетентния орган за промените.

АСЕН ЛИЧЕВ

Министър на околната среда и водите