



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ



Unverified

X ОВОС-90-3/30.07.2026

РЕГ. №

Signed by: MINISTERSTVO NA OKOLNATA SREDA I VODITE

ДО

ИНЖ. АЛЕКСАНДЪР ТОДОРОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА

АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3

1606 СОФИЯ

На Ваш изх. № 04-09-109/10.07.2026 г.

Относно: Уведомление за промяна на инвестиционно предложение (ИП) „Модернизация на път I-1 (79) „Видин – Ботевград“ от km 61+750 (километраж по съществуващ път) = km 58+128,47 (километраж по проект) до km 102+060 (километраж по съществуващ път) = km 99+193 (километраж по проект), включително допълване на пътен възел от Обходен път на гр. Монтана при km 102+753“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ТОДОРОВ,

Във връзка с Ваше уведомление с вх. № ОВОС-90/10.07.2026 г. на МОСВ за промяна на ИП „Модернизация на път I-1 (79) „Видин – Ботевград“ от km 61+750 (километраж по съществуващ път) = km 58+128,47 (километраж по проект) до km 102+060 (километраж по съществуващ път) = km 99+193 (километраж по проект), включително допълване на пътен възел от Обходен път на гр. Монтана при km 102+753“ по чл. 10, ал. 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.), на основание чл. 6а, т. 1, б. „е“ от същата наредба и Заповед № РД - 530/19.06.2026 г. на министъра на околната среда и водите, Ви уведомявам следното:

Промяна на ИП „Модернизация на път I-1 (79) „Видин – Ботевград“ от km 61+750 (километраж по съществуващ път) = km 58+128,47 (километраж по проект) до km 102+060 (километраж по съществуващ път) = km 99+193 (километраж по проект), включително допълване на пътен възел от Обходен път на гр. Монтана при km 102+753“ попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.



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

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



За ИП „Модернизация на път I-1 (79) „Видин – Ботевград“ от km 61+750 (километраж по съществуващ път) = km 58+128,47 (километраж по проект) до km 102+060 (километраж по съществуващ път) = km 99+193 (километраж по проект), включително допълване на пътен възел от Обходен път на гр. Монтана при km 102-753“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“ е проведена изискващата се по реда на глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка на съвместимост (ОС). В резултат на проведената процедура с Решение по ОВОС № 1-1/2016 г. на министъра на околната среда и водите е одобрено осъществяването на ИП.

Инвестиционното намерение е разположено на територията на Област Монтана, Община Монтана, землището на с. Смоляновци ЕКАТТЕ 67667, с. Винище ЕКАТТЕ 11137, с. Долна Вереница ЕКАТТЕ 22040.

Настоящата промяна е свързана с ново конструктивно решение при изграждането на 4 броя големи съоръжения, разположени при km 77+910, km 80+439, km 87+961 и km 93+920.

Мост над р. Коритарска при km 77+910 - съоръжението премоства река Коритарска, като моста представлява 5 отворна рамкова конструкция с дължина 143,50 m. Променят се типовите отвори от 29,00 m на 30,90 m за вътрешните и от 28,10 m на 25,25 m за крайните отвори. Ситуационно мостът попада в циркулярна крива с радиус 3000 m, а в нивелетно отношение е във вдлъбната крива с радиус 8800 m. Габаритът на моста е 29 m състоящ се от две пътни платна по 11,00 m с едностранен напречен наклон по 2,5 %, два тротоара с ширина по 1,75 m всеки с напречен наклон 2% към пътното платно и средна ивица 3,50 m с напречен наклон 2% към пътното платно. Променя се броят на предварително напрегнатите греди на връхната конструкция от 16 на 4 броя, от тип ГТ125 на ТК-85 с дължина 28 m. Променя се и разстоянието между тях от 1,80 m на 3,85 m. Променя се дебелината на монолитната плоча от 18 cm на 27 cm, а стълбовете стават с правоъгълни, а не с кръгли колони. Фундирането е изцяло на изливни пилоти с диаметър Ø1200 mm, които при стълбовете са обединени с „Н“ образен фундамент. Съоръжението запазва своите габарит и положение в план и нивелета.

Мост над р. Селска бара при km 80+439 - съоръжението премоства река Селска бара, като моста представлява 5 отворна рамкова конструкция с дължина 143,50 m. Променят се типовите отвори от 29,00 m на 30,90 m за вътрешните и от 28,10 m на 25,25 m за крайните отвори. Ситуационно съоръжението попада в права, а в нивелетно отношение е във вдлъбната крива с радиус 25 000 m. Габаритът на моста е 29 m, състоящ се от две пътни платна по 11,00 m с едностранен напречен наклон по 2,5 %, два тротоара с ширина по 1,75 m всеки с напречен наклон 2% към пътното платно и средна ивица 3,50 m с напречен наклон 2% към пътното платно. Променя се броят на предварително напрегнатите греди на връхната конструкция от 16 на 4 броя, от тип ГТ125 на ТК-85, с дължина 28 m, както и разстоянието между тях от 1,80 m на 3,85 m. Променя се дебелината на монолитната плоча от 18 cm на 27 cm, а стълбовете стават с правоъгълни, а не с кръгли колони. Фундирането е изцяло на изливни пилоти с диаметър Ø1500 mm, които при стълбовете са обединени с „Н“ образен фундамент. Съоръжението запазва своите габарит и положение в план и нивелета.

Мост над р. Брусовица при km 87+961 - съоръжението премоства река Брусовица, като моста представлява 5 отворна рамкова конструкция, чиято дължина се променя от 143,50 m на 143,20 m. Променят се типовите отвори от 29,00 m на 30,90 m за вътрешните и от 28,10 m на 25,25 m за крайните отвори. Ситуационно съоръжението попада в права, а в нивелетно във вдлъбната крива с радиус 20 000 m. Габаритът на моста е 29 m, състоящ се от две пътни платна по 11,00 m с едностранен напречен наклон по 2,5 %, два тротоара с ширина по 1,75 m всеки и напречен наклон 2% към пътното платно и средна ивица 3,50 m с напречен наклон 2% към пътното платно. Променя се броят на предварително напрегнатите греди на връхната конструкция от 16 на 4 броя, от тип ГТ125 на ТК-85, с дължина 28 m, както и разстоянието между тях от 1,80 m на 3,85 m. Променя се дебелината на монолитната плоча от 18 cm на 27 cm, а стълбовете стават с правоъгълни, а не с кръгли колони. Фундирането е изцяло на изливни пилоти с диаметър Ø1500 mm, които при стълбовете са обединени с „Н“ образен фундамент. Съоръжението запазва своите габарит и положение в план и нивелета.

Виадукт над сухо дере при km 93+920 - съоръжението премоства сухо дере, като съоръжението представлява 7 отворна рамкова конструкция, чиято дължина се променя от 201,20 m на 205,00 m. Променят се типовите отвори от 29,00 m на 30,90 m за вътрешните и от 28,10 m на 25,25 m за крайните отвори. Ситуационно виадуктът попада права, а в нивелетно-във вдлъбната крива с радиус 20 000 m. Габаритът на моста е 29 m състоящ се от две пътни платна по 11,00 m с едностранен напречен наклон по 2,5 %, два тротоара с ширина по 1,75 m всеки и напречен наклон 2% към пътното платно и средна ивица 3,50 m с напречен наклон 2% към пътното платно. Променя се броят на предварително напрегнатите греди на връхната конструкция от 16 на 4 броя, от тип ГТ125 на ТК-85, с дължина 28 m, както и разстоянието между тях от 1,80 m на 3,85 m. Променя се дебелината на свързващата монолитна плоча 20 cm на 27 cm, стълбовете стават с правоъгълни, а не с кръгли колони. Фундирането е изцяло на изливни пилоти с диаметър Ø1500 mm, които при стълбовете са обединени с „Н“ образен фундамент. Съоръжението запазва своите габарит и положение в план и нивелета.

За разглеждания участък от км 61+750 (километраж по съществуващ път) = км 58+128,47 (километраж по проект) до км 102+060 (километраж по съществуващ път) = км 99+193 (километраж по проект), със заповед № РД -02-15-14/03.02.2021 г. има одобрен ПУП-ПП. Предвидените промени попадат изцяло в обхвата на одобрения ПУП-ПП.

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез земните работи, включващи изкопни и насипни дейности в границите на обекта. Не се предвижда използването на взрив и взривни работи, както и не се очаква да бъдат засегнати обекти на културно - историческото наследство.

За реализирането на ИП ще се използват обичайните за този вид дейност строителни материали – асфалтобетон, готови бетонни смеси, пластик (маркировка), конструктивни елементи и др. Природните ресурси в първичен вид, които ще бъдат необходими, включват добавъчни инертни материали (пясък, трошен камък и чакъл) и вода за приготвяне на бетоновите смеси. Всички необходими ресурси ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици въз основа на сключени договори с лицензирани бази за инертни материали, бетон и доставчици на вода за технологични нужди.

Не се предвижда промяна в емисиите и отпадъците, оценени в Доклада по ОВОС на ИП за „Модернизация на път I-1 (79) „Видин – Ботевград“ от км 61+750 (километраж по съществуващ път) = км 58+128,47 (километраж по проект) до км 102+060 (километраж по съществуващ път) = км 99+193 (километраж по проект), включително допълване на пътен възел от Обходен път на гр. Монтана при км 102-753“, за което има постановено Решение по ОВОС №1-1/2016г. Не се предвижда заустване на воден оток, с което се ограничава възможността от замърсяване. ИП 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. 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.

Така заявените промени описани в уведомлението за изменение на ИП „Модернизация на път I-1 (79) „Видин – Ботевград“ от км 61+750 (километраж по съществуващ път) = км 58+128,47 (километраж по проект) до км 102+060 (километраж по съществуващ път) = км 99+193 (километраж по проект), включително допълване на пътен възел от Обходен път на гр. Монтана при км 102-753“ не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложение № 1 и № 2 от ЗООС. Същите не може да се разглеждат и като разширение или изменение на ИП по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, които да доведат до значително отрицателно въздействие върху околната среда. В тази връзка няма основание да се изисква провеждане на регламентираните процедури по реда на глава шеста, раздел III от ЗООС - задължителна ОВОС или преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

След извършена проверка се установи, че съоръженията, предмет на настоящата промяна на ИП 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.

С оглед гореизложеното, отчитайки **местоположението и характера** на предвидените в обхвата на проекта дейности, считам, че същия **няма вероятност от отрицателно въздействие върху защитени зони**, предвид следното: ИП е свързано единствено с промени в конструктивните елементи на съоръженията, които вече са били предмет на процедура по ОВОС и ОС. Промените няма да доведат до увеличаване на обхвата на съоръженията, предвид което няма да се засягат нови територии. ИП няма да се засегне защитени зони, предвид което, реализирането му няма да доведе до трайно и необратимо отнемане на площи от местообитания или местообитания на видове, в т. ч. местообитания на птици. Няма вероятност да се създаде трайна и непреодолима преграда, възпрепятстваща свободното придвижване на видове, предмет на опазване в зони или изолиране на отделни полигони от природни местообитания и местообитания на видове, вкл. Птици, т.к. съоръженията са мостове и виадукти. Отново предвид местоположението, характера и времетраенето за изпълнение на дейностите не се очаква ИП да доведе до увреждане на природни местообитания, местообитания на видове и популации на видове, вкл. птици, което да предизвика промяна в структурата и функциите на същите. Не се очаква безпокойство и трайно прогонване на видове. ИП не предполага генериране на емисии и отпадъци, които да доведат до влошаване в състоянието на местообитания и видове. Характерът на ИП не създава предпоставки за нарушаване на целостта и целите на защитените зони, както и нарушаване на кохерентността със съседните защитени зони. Във връзка с изложеното, както и предвид характера и местоположението на ИП, не се очаква възникване на отрицателни кумулативни въздействия.

В тази връзка и на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че за така заявеното ИП „Модернизация на път I-1 (79) „Видин – Ботевград“ от km 61+750 (километраж по съществуващ път) = km 58+128,47 (километраж по проект) до km 102+060 (километраж по съществуващ път) = km 99+193 (километраж по проект), включително допълване на пътен възел от Обходен път на гр. Монтана при km 102+753“, 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 ИП и не отменя необходимостта от получаване на съгласувания или разрешителни, предвидени в други закони и подзаконови 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 МОСВ за промените.

29.7.2026 г.

X

КОСТАДИН ГЕШЕВ

Заместник-министър

Signed by: KOSTADIN YORDANOV GESHEV