



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

28.7.2026 г.

X ОВОС-91-2/28.07.2026

РЕГ. №

Signed by: MINISTERSTVO NA OKOLNATA SREDA I VODITE

ДО
Г-ЖА ЛЮДМИЛА ЕЛКОВА
ЧЛЕН НА УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА
АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БУЛ. „МАКЕДОНИЯ“ № 3
1606 СОФИЯ

На Ваш изх. № 04-09-115/15.07.2026 г.

Относно: Уведомление за инвестиционно предложение (ИП) „Проектиране и строителство на съоръжение с необходимост от неотложни ремонтни дейности – Мостово съоръжение на път I-5 на км 276+097“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО ЕЛКОВА,

Във връзка с Ваше уведомление с вх. № ОВОС-91/16.07.2026 г. на МОСВ за ИП „Проектиране и строителство на съоръжение с необходимост от неотложни ремонтни дейности – Мостово съоръжение на път I-5 на км 276+097“, което приемаме като уведомление 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:

ИП „Проектиране и строителство на съоръжение с необходимост от неотложни ремонтни дейности – Мостово съоръжение на път I-5 на км 276+097“ попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.

С Решение № 643 на Министерския съвет от 30 август 2011 г. републикански път I-5 „Русе - Бяла - Полски Тръмбеш - Велико Търново - о. п. Дебелец - Дряново – Габрово - Шипка - Казанлък – о. п. Стара Загора – Средец – Димитровград – о. п. Хасково – Конуш – Черноочене - Кърджали - Момчилград – Маказа - граница Гърция“ от км 0+000 до км 384+840, е обявен за обект с национално значение по реда на Закона за устройство на територията и за национален обект по смисъла на Закона за държавната собственост.



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

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



Целта на ИП е подобряване на транспортно-експлоатационните качества и носимоспособността на настилката и съоръжението, с оглед осигуряване условия за безопасност на движението, добро отводняване и комфорт на пътуващите.

Мостовото съоръжение се намира на път I-5 в гр. Димитровград и премоства ул. „Георги С. Раковски“. Надлезът е част от пътен възел пълна „Детелина“ и попада на територията на гр. Димитровград с ЕКАТТЕ 21052, община Димитровград, област Хасково.

Участъкът, който ще се ремонтира, е с обща дължина 139,98 m от km 276+024,33 до km 276+164,31. Движението е двупосочно. Проектната ос е изцяло в права.

Съгласно представената информация нивелетата е проектирана чрез прави и вертикални криви за проектна скорост $V_{пр} = 50 \text{ km/h}$. Съобразена е със съществуващото положение, като максимално описва съществуващите нива на пътя и задигната до проектното изискване в ръбовете на съоръжението. Проектен радиус на вертикална крива: съоръжението в по-голямата си част е в изпъкнала вертикална крива с $R = 3800 \text{ m}$. Минимална проектна тангента на вертикалните криви: $T_v > 0,75V_{пр}$. – допуснати са изключения с цел да не бъде допълнително натоварена конструкцията на съоръжението с допълнителни асфалтови пластове. Надлъжен наклон: Максимален – 3.00 %; Минимален – 1.40 %

Предвиден е следният габарит:

- Участък преди съоръжението: ленти за движение – $4 \times 3,50 \text{ m} = 14,00 \text{ m}$ (от km 276+024,33 до km 276+075,00);

- Съоръжение: ленти за движение – $4 \times 3,50 \text{ m} = 14,00 \text{ m}$, тротоари – $2 \times 2,25 \text{ m}$ (от km 276+075,00 до km 276+119,00);

- Участък след съоръжението: ленти за движение – $4 \times 3,50 \text{ m} = 14,00 \text{ m}$ (от km 276+119,00 до km 276+164,31).

Конструкцията на настилката в съоръжението от км 276+075 до км 276+119 се предвижда да бъде изпълнена от:

- Плътен асфалтобетон за износващ пласт тип А - AC12,5 с полимермодифициран битум, категория 45/80/65 – 5 cm;

- Плътен асфалтобетон тип А - AC12,5 с полимермодифициран битум, категория 45/80/65 – 5 cm;

Конструкцията на настилката в участъците на рехабилитация от km 276+024,33 до km 276+075 и от km 276+119 до km 276+164,31 се предвижда да бъде изпълнена от:

- Плътен асфалтобетон за износващ пласт тип А - AC12,5 с полимер-модифициран битум, категория 45/80/65 – 5 cm;

- Изравнителен пласт асфалтова смес за долен пласт на покритието (биндер) – AC16 с полимермодифициран битум, категория 25/55-55 – мин. 5 cm.

Предвижда се поставяне на геомрежа под новите два пласта асфалтова смес – износващия пласт и долния пласт на покритието (биндер). За полагането на геомрежата върху съществуващата пътна конструкция се фрезова съществуващото покритие на настилката с ширина мин. 50 cm. Геомрежата навлиза мин. 50 cm в новоизградената пътна конструкция и мин. 50 cm в съществуващата, чрез настъпалване.

Километрично положение на геомрежата:

- При km 276+024,33 – връзка със съществуваща настилка на път I-5 (начало на проектната разработка);

- При km 276+164,31 – връзка със съществуваща настилка на път I-5 (край на проектната разработка).

Предвидено е изцяло подмяната на съществуващите предпазни огради с нови ограничителни системи със съответния клас и степен на задържане, както и допълването с нови, там където е необходимо. При съоръжението се предвижда изцяло подмяна на съществуващите предпазни огради с нови ограничителни системи със степен на задържане H2 и зона на действие W4. В края на тротоарната конзола се поставя пешеходен парапет $h=110 \text{ cm}$ с предпазна мрежа. Преди и след съоръжението е предвидено изпълнението на минимум 40 m ОСП Н1-А-W4 за пътна част. При връзката на новата ОСП за пътна част с тази на съоръжението е предвидена шина за дилатационна фуга. В края на тротоара ще бъде поставен

нов тръбно-решетъчен парапет за пешеходци. ИП предвижда, усилване с карбонови ленти на увредени главни греди, възстановяване на сечения на елементи от долното строене и подмяна на функционални елементи. Изпълняват се дейности по антисейзмичното осигуряване на конструкцията, чрез сондажно-изливни пилоти зад устоите. Предвижда се и изграждане на нова усилваща температурно-непрекъсната плоча и затваряне на съществуващите дилатационни фуги.

Ремонтните дейности ще се изпълняват при спряно движение, като някои от тях са следните: разваляне на съществуващата асфалтобетонна настилка, предпазен бетон, хидроизолация и изравнителен бетон до горен ръб пътна плоча; демонтаж на стоманени парапети и предпазни огради и съществуващи скрити дилатационни фуги; разбиване на съществуващи тротоарни блокове и корнизи, преходни плочи и стени и крила при устои; повдигане на връхната конструкция и демонтаж на всички съществуващи опорни устройства, включително и квадратите; почистване на компрометирано бетоново покритие и на армировката до метален блясък и обработката ѝ с антикорозионно покритие.

По връхната конструкция се предвижда: покриване на видима армировка и възстановяване на бетоновото покритие с подходящи саниращи средства; усилване на греди 1 и 4 отвор 2 с въглеродни ленти; направа на усилваща плоча с дебелина мин 10 cm; затваряне на дилатационните фуги над опорите; монтаж на корнизни панели с функция оставащ кофраж; кофриране, армиране и бетониране на нови тротоарни блокове.

По долно строене: почистване чрез песъкоструене и нанасяне на антикорозионна защита по целия периметър на елементите; нанасяне на антикорозионна защита и адхезив върху открита армировка и възстановяване на бетоновото покритие; повдигане на връхната конструкция и подмяна на всички опорни устройства с нови еластомерни лагери, включително и нови по-високи квадрати, с цел да се увеличи вертикалният габарит на съоръжението; почистване от отломки под и зад ригелите при устоите; профилиране на откосите при устоите и облицоване на откосите под моста.

За антисейзмичното осигуряване на конструкцията се предвижда изпълнение на: сондажно изливни пилоти $\varnothing 88$ L=12 m, 7 броя на устой разположени зад колоните, обединяващи плочи при пилотите, анкерирани към съществуващите ригели при устоите, стоманобетонни буфери за ограничаване на преместванията в напречно направление. Възстановяване на гардбаластови стени, крила и стоманобетонни „пердета“ – монолитно изпълнение.

Функционални елементи: монтаж на чугунени отводници $\varnothing 150$ mm; полагане на рулонна хидроизолация; полагане на асфалтобетонни пластове от плътен асфалтобетон с обща дебелина 10 cm; полагане на защитно покритие (С) на всички открити повърхности на стоманобетонни елементи от конструкцията за принципи 1, 2 и 8; полагане на защитно покритие (С) по тротоарни блокове за принципи 1, 2, 6 и 8, включително устойчивост на размразяващи соли; монтаж на ограничителна система за автомобили и на пешеходен парапет, комбиниран с предпазна ограда с мрежа; изпълнение на колекторна система.

В границите на изпълнението на обекта се засягат участъци от подземни оптични кабелни линии (ОКЛ) на ИА ИЕУ. Предвидено е временно изместване и опазване на оптичните кабели на операторите. При ремонта на надлеза се предвижда изграждането на нови шахти и тръбна мрежа в зоната на банкетите, тръбна мрежа в тротоарните конзоли на мостовото съоръжение, както и тръбна мрежа напречно на пътното платно. По време на строително-монтажните работи по съоръжението е предвидено да се опазват от прекъсване и нарушаване установените налични комуникации. Преди започване на изкопни и СМР работи, дейностите засягащи други ведомства ще се съгласуват със собственика им.

Инвестиционното предложение е съществуващо и не се предвиждат дейности извън обхвата на транспортната територия.

Въздействието върху земните недра ще се реализира основно по време на строителните и монтажни дейности и се изразява чрез премахване на съществуващата асфалтобетонна настилка и изкопни работи за достигане на работни нива. Не се предвижда използване на взрив.

За реализирането на ИП 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 и вода за приготвяне на бетонови смеси. Всички необходими материали ще бъдат осигурявани от лицензирани доставчици. По време на експлоатацията няма да бъдат използвани природни ресурси. В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав. Използването на строителни машини е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав влизат: NOx – азотни оксиди; CH₄ – метан; CO – въглероден оксид; CO₂ – въглероден диоксид; SO₂ – серен диоксид; PM – прахови частици. 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. 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 наредбата по чл. 22 от ЗУО на община Димитровград, на чиято територия се образуват и третираните отпадъци.

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. 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.

Отвеждането на повърхностните води преди и след съоръжението ще се осъществява чрез напречни и надлъжни наклони.

ИП 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. Не се предвижда изграждане на ново трасе, разширяване на транспортната територия, извън съществуващия обхват или промяна на предназначението на прилежащите територии.

Така предвидените дейности описани в уведомлението не могат да бъдат отнесени към някоя от позициите на Приложение № 1 и № 2 от Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Същите не може да се разглеждат и като разширение или изменение 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 трети от ЗООС - задължителна оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) или преценяване на необходимостта от извършване на ОВОС.

След извършена проверка се установи, че 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 ремонтно-възстановителни дейности на съществуващо мостово съоръжение, които ще се извършват изцяло в обхвата на съществуващия път, без да се засягат нови територии. ИП няма да се засегне защитени зони, предвид което, реализирането на ИП 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. 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 „Проектиране и строителство на съоръжение с необходимост от неотложни ремонтни дейности – Мостово съоръжение на път I-5 на km 276+097“, 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.

28.7.2026 г.

X

КОСТАДИН ГЕШЕВ

Заместник-министър

Signed by: KOSTADIN YORDANOV GESHEV