30.9.2026 г.

X 04-09-190/30.09.2026
Рег. №

ДО
Г-ЖА РОСИЦА КАРАМФИЛОВА
МИНИСТЪР НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ
1000 СОФИЯ, БУЛ. „МАРИЯ ЛУИЗА“ 22

УВЕДОМЛЕНИЕ

за инвестиционно предложение
от **Агенция „Пътна инфраструктура“**

Пълен пощенски адрес: гр. София 1606, бул. „Македония” № 3 **Телефон, факс, e-mail:** 029173407; info@api.bg

Директор на фирмата-възложител: инж. Александър Тодоров - председател на УС на АПИ
Лице за контакти: д-р Нина Стоилова 02/9173 446; n.stoilova@api.bg

УВАЖАЕМА Г-ЖО МИНИСТЪР,

Уведомяваме Ви, че Агенция „Пътна инфраструктура“ има следното инвестиционно предложение: ***„Цялостно осигуряване на транспортното направление София – Кулата в участъка Симитли-Кресна, извън Кресненското дефиле“.***

Характеристика на инвестиционното предложение:

1. Резюме на инвестиционното предложение:

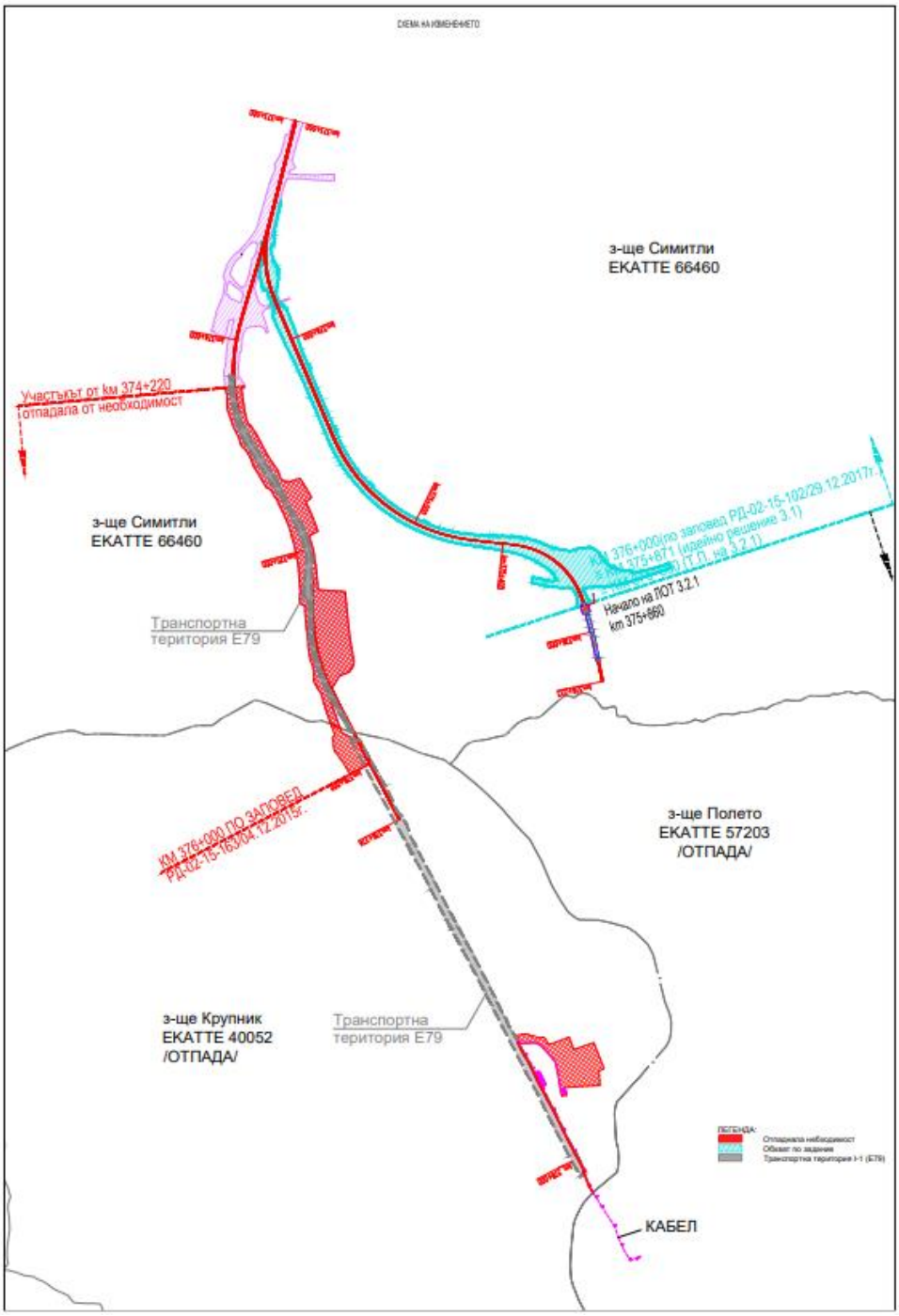
С настоящото Уведомление за ИП са разглеждани измененията в одобрените техническите решения за връзка на Лот 3.1. с Лот 3.2. на АМ Струма и цялостно осигуряване на транспортното направление София – Кулата в участъка Симитли-Кресна, извън Кресненското дефиле. Разглежданият участък е с дължина общо 26 km, с начало при km 373+300 (по километража на Лот 3.1 на АМ „Струма“) до km 399+300 (по километража на Лот 3.2).

В участъка на АМ „Струма“ от km 373+300 до km 376+000 е предвидена реорганизация за двупосочно движение с цел извеждане на транзитния трафик от гр. Симитли, продължаваща след това в двулентово пътно трасе, което цялостно да осигурява направлението София-Кулата в участъка от Симитли до Кресна, извън Кресненското дефиле.

С решението за цялостно извеждане извън гр. Симитли на транзитния автомобилен трафик по направленията София - Кулата и София – Илинден се осигурява необходимото ниво на пътна безопасност в района на гр. Симитли и в границите на самото населено място, като се повишава пропускателната способност на републикански път II-19. В тази връзка, в участъка от km 373+300 до km 376+000, се налагат следните промени в проекта спрямо обхвата и характеристиките на измененото инвестиционно предложение, одобрено с Решение № 5-ПР/2024 г.:

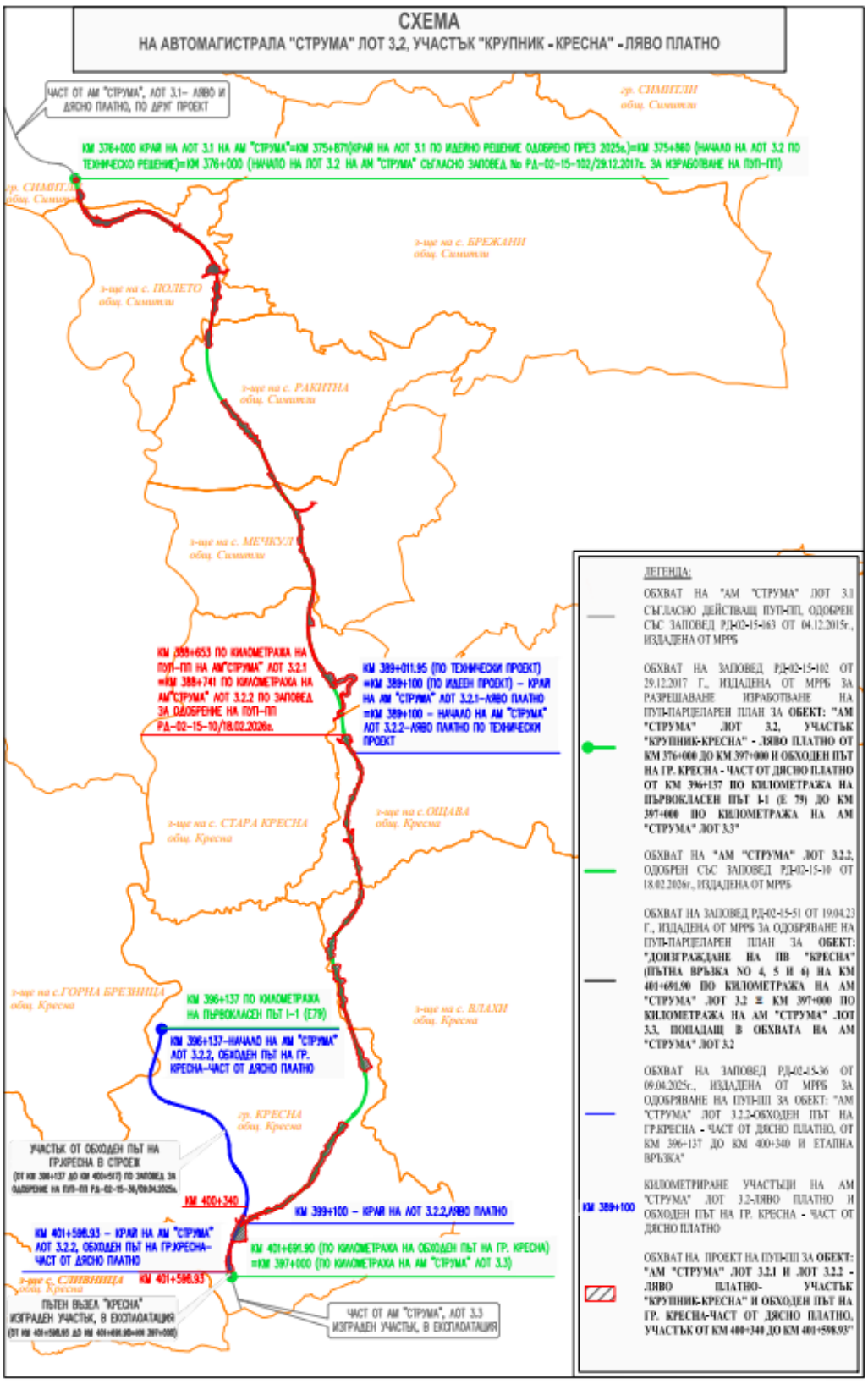
- Обособяват се две платна за движение във всяка посока при габарит Г 20;
- Променя се схемата на пътен възел „Симитли - Изток“, като се обособяват директна пътна връзка за движение в посока „София - Банско/Разлог“, директна пътна връзка за движение в посока „Банско/Разлог - София“, индиректна пътна връзка за движение в посока „ГКПП Кулата - Банско/Разлог“ и ГКПП Кулата - Симитли“ чрез кръгово кръстовище с път II-19;
- Предвижда се изграждането на нова индиректна пътна връзка за обслужване на посоката Разлог/Банско - Кулата“ на пътен възел „Симитли“ при км 371+560;
- Прменя се решението в участъка на отделяне на ляво и дясно платно на АМ „Струма“.

Във връзка с изменението и промяната на елементите на автомагистралата в ситуационно и нивелетно отношение се правят уточнения в километража на трасето, а именно, че km 376+000 по Решение № 5- ПР/2024 г. се равнява на km 375+871 (край на Лот 3.1 по Идейно решение), на km 376+000 (по километража на АМ „Струма“ Лот 3.2 по заповед № РД-02-15-102/29.12.2017 г. за допускане на изработване на ПУП-ПП) и на km 375+860 (начало на Лот. 3.2.1 по технически проект) – както е показано на фигурата по-долу.



Фигура 1. Прецизиран километраж по трасето в участък от km 373+300 до km 376+000

Новото двулентово пътно трасе, осигуряващо движението по транспортно напрваление София – Кулата в участъка от Симитли до Кресна, извън Кресненското дефиле, е с начало при km 376+000 и край при km 399+300. Началната и крайната точка на новото транспортно направление се съобразяват със ситуацията и нивелетата на Лот 3.1 и Лот 3.3 на АМ „Струма“, както и с проектното решение за изграждане на източното (ляво) платно на одобрения вариант Г10.50 на Лот 3.2. на АМ Струма, включително обхода на гр. Кресна и гр. Симитли - – виж фигурата по-долу.



Фигура 2. Начало и край на новия участък

Разположено е в непосредствена близост до одобреното ляво платно на АМ „Струма“ (Решение 5-ПР/2024 г.) и използва предвидените в него двутръбни тунели. За провеждане на трафика е предвидено изграждането на по една допълнителна тръба на еднотръбните тунелите

„Симитли“ и „Тисата“, която да обслужва новото транспортно направление от София към Кулата.

Допълнително, при сближаване на трасетата, са предвидени мостови съоръжения или съоръжения за преминаване на животни, които са ситуирани на места, идентични с местоположението на дефрагментационните съоръжения по техническите проекти за лявото (източно) платно.

В топографско отношение трасето преминава през сложен терен, за преодоляването на който са проектирани 17 броя големи съоръжения и по една допълнителна тръба на тунелите „Симитли“ и „Тисата“.

Новото транспортно направление е с габарит Г10.50 и за проектна скорост 80 km/h.

В обхвата на новото трасе се предвижда и изграждане на две пътни връзки, съответно към ПВ „Симитли – Изток“ и към обхода на гр. Кресна.

От km 395+700 посоката на трасето е югозапад, като в края се съединява с вече проектирания (в етап Технически проект) участък на Лот 3.2.2. От km 399 + 300 до km 401 + 691,90 се използва дясното платно на Лот 3.2.2.

2. 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:

2.1. Изменение на техническо решение за участъка на АМ „Струма“ от km 373+300 до km 376+000

2.1.1. Общо описание на предвиденото изменение

Цялостното извеждане извън гр. Симитли на транзитния автомобилен трафик по направленията София - Кулата и София – Илинден предвижда изменение на трасето в участъка от km 373+300 до km 376+000 между двата пътни възела „Симитли-Център“ и „Симитли-Изток“ (Лот 3.1), както и изграждане на нова връзка при пътен възел (ПВ) „Симитли - Изток“.

Новото техническо решение е с габарит Г 20, включващо изграждането на две платна по 7.50 m, разделителна ивица с широчина 2.0 m и два банкета по 1.50 m, съгласно изискванията на Наредба № РД-02-20-2 от 2018 год. за проектиране на пътища и следва одобреното трасе по Решение № 5-ПР/2024 г. в този участък.

За осигуряване на всички посоки на движение между път II-19 и АМ „Струма“ без преминаване през населеното място на гр. Симитли схемата на пътен възел „Симитли - Изток“ предвижда изпълнение на:

- Директна пътна връзка за движение в посока „София - Банско/Разлог“;
- Директна пътна връзка за движение в посока „Банско/Разлог - София“;
- Индиректна пътна връзка за движение в посока „ГКПП Кулата - Банско/Разлог“ и ГКПП Кулата - Симитли“ чрез кръгово кръстовище с път II-19.

Връзката между съществуващия път I-1 (Е 79), АМ Струма и новото трасе с габарит Г 20 по следата на приетото с технически проект ляво платно на АМ Струма се осъществява чрез пътен възел Симитли - Център. Схемата на пътен възел „Симитли-Център“ ***не се променя.*** В обхвата на пътния възел се предвижда реконструкция на съществуващия път I-1, като в участъка от km 373+540, от където се отделя от АМ Струма, до km 374+220 се предвижда

еднопосочно движение единствено в посока ГКПП Кулата. Движението по направление ГКПП Кулата - София ще се извършва по пътна връзка „Кулата - Симитли - София“. След km 374+220 движението по път I-1 остава двупосочно.

В обхвата на входа и изхода на пътните връзки в участъка от km 373+840 до km 374+080 - дясно и от km 373+920 до km 374+040 се предвижда изграждане на локално платно с широчина 7.5 m - две ленти за движение в посока с широчина по 3.75 m (включително водещи ивици по 0.25 m).

С предвидените промени е прецизиран километража на трасето в участъка от km 373+300 до km 376+000, в т.ч. и на големите съоръжения по него и на съществуващата инфраструктура. Конкретизирани са и допълнително предвидените реконструкции и изместванията на съществуващи мрежи и съоръжения спрямо Решение 5-ПР/2024 г., както е описано в детайли в т. 1 по-горе.

Описаните по-горе промени, вкл. и уточненията в километража на трасето, налагат редица уточнения по отношение на елементите на съпътстващата инженерна инфраструктура, предвидена за реконструкция или изграждане в Решение 5-ПР/2024 г., както е описано по-долу в последващите точки от УИП.

Всички останали параметри на ИП, посочени в информацията за преценяване на необходимостта от ОВОС, въз основа на която е постановено Решение № 5-ПР/2024 г., остават непроменени.

В Приложение № 3.1 към настоящото уведомление е представена извадка на засегнатите имоти и площта, която се засяга от изменението на техническото предложение за участъка от АМ „Струма“ от km 373+300 до km 376+000, както и сравнение на засегнатите площи, спрямо Решение № 5-ПР/2024 г.

2.1.2. Големи съоръжения

В разглеждания участък на АМ „Струма“ от km 373+300 до km 375+860 по технически проект, равняващ се на km 376+000 по Решение № 5- ПР/2024 г. (ляво платно) и от km 373+300 до km 374+000 (дясно платно) големите съоръжения са прецизирани, както е дадено в Таблица 1 по-долу.

Таблица 1. Големи съоръжения след изменение на техническото решение за АМ „Струма“ в участъка от km 373+300 до km 376+000

Съоръжение	Съгласно Решение № 5-ПР/2024 г.	Съгласно изменено идейно решение за извеждане на трафика от гр. Симитли
Ляво платно от km 373+300 до km 375+860		
Мост над р. Градевска	при km 373+605.10	при km 373+600
Надлез над връзки	при km 373+802.30	при km 373+800
Надлез над път II-19	при km 375+783.80	при km 375+780
Подлез нова пътна връзка П.В „Симитли - Изток“		при km 375+733
Дясно платно от km 373+300 до km 374+000		
Мост над р. Градевска	при km 373+592.10	при km 373+592
Пътен възел „Симитли Център“		

Съоръжение	Съгласно Решение № 5-ПР/2024 г.	Съгласно изменено идейно решение за извеждане на трафика от гр. Симитли
Надлез над път II-19	при km 0+227.80	отпада
Съществуващ надлез на II-19	при km 0+378.78	при km 373+794 (km 0+378,78 по километража на път II-19)
Мост над р. Струма на път II- 19	при km 0+120.70	изграден
Съоръжение над връзка Кулата-Симитли-София	при km 0+446.00	при km 0+446
Съоръжение над връзка Кулата-Симитли-София	при km 0+027.60	при km 0+027
Мост над р. Градевска	при km 0+234.70	при km 0+236

В участъка от km 373+300 до km 376+000 р. Градевска се преминава с три мостови съоръжения, както следва:

- Мост при km 373+600 по ляво платно;
- Мост при km 373+592 по дясно платно;
- Мост при km 0+236 по пътна връзка на пътен възел „Симитли Център“.

2.1.3. Реконструкция и изместване на съществуваща инженерна инфраструктура

Промените в предвидените реконструкции и изместванията на съществуващите мрежи и съоръжения спрямо Решение 5-ПР/2024 г. в разглеждания участък (км 373+300 до км 376+000), са описани с актуалния си километраж, както следва:

- **Ляво платно**
  - *Промени в реконструкцията на електрически мрежи и съоръжения:*
    - ✓ при km 375+309.00 – реконструкция на въздушен електропровод 20 kV Марево – с уточнено положение при km 375+308;
    - ✓ при km 375+838.31- реконструкция на въздушен електропровод 20 kV Марево – с уточнено положение при km 375+836;
    - ✓ при km 375+763.95 - реконструкция на ВЕЛ 110 kV Божур – с уточнено положение при km 375+766.
  - *Промени в реконструкцията на водопроводни и канализационни системи и съоръжения:*
    - ✓ Изграждане на нов водопровод в участъка от km 374+174 до km 375+770.
- **Дясно платно -** промени в реконструкцията на електрически мрежи и съоръжения:
  - Реконструкция на ВЕЛ 1kV при km 374+020;
  - Реконструкция на ВЕЛ 1kV от km 374+060 до km 374+200.

2.1.4. Нова инженерна инфраструктура

В разглеждания участък (от km 373+300 до km 376+000) се предвижда изграждане на следната допълнителна инженерна инфраструктура (различна от посочената в Решение № 5-ПР/2024 г.):

- Изграждане на електрически мрежи и съоръжения при km 375+860 - нова кабелна линия 20 kV и КТП 20/0.4 kV за ел. захранване на тунел „Симитли“;
- Изграждане на телекомуникационни мрежи и съоръжения от km 373+300 до km 376+000 - нов оптичен кабел - интелигентни системи на АПИ;

2.1.5. Малки съоръжения

В разработения проект е предвидено изграждането на допълнителен нов тръбен водосток ф 150, при km 0+380 (по пътна връзка Разлог - София).

2.2. Цялостно ново транспортно направление София – Кулата в участъка Симитли-Кресна, извън Кресненското дефиле

2.2.1. Общо описание на трасето на новото транспортно направление София-Кулата

Трасето започва непосредствено след ПВ „Симитли – Изток“ с нова пътна връзка. След ПВ „Симитли – Изток“ е предвидена допълнителна западна тръба на тунел „Симитли“, с дължина 222 m.

Следват дясна крива с R1=520 m, A=200, в която попадат два виадукта при km 376+300 и km 376+900 и селскостопански подлез, лява крива с R2=513 m, A=201, като в правата след нея е селскостопански надлез и лява крива с R3=1050 m, A=350, като в нея е разположен виадукт на km 378+900.

При km 379+445 е разположен предвидения по проекта за ляво платно пътен възел „Полето“ – при пресичането с Път III-1007 между селата Брежани и Полето, като с цел реализация на пътния възел са предвидени два надлеза над АМ „Струма“ Лот 3.2.1 – при km 379+222 за преминаването на посоката Кулата – Път III-1007 и при km 379+449 за преминаване на Път III-1007.

Непосредствено след пътния възел започва виадукт при km 380+000, който продължава и в правия участък след това. Следват дясна крива с R4=1500 m и последваща още една дясна крива с R5=1500 m, в която е разположен тунел „Ракитна“ при km 381+387.

Съгласно одобрените технически решения за лявото платно, тунел „Ракитна“ е двутръбен, с основна и дублираща тръба. Новото пътно направление ще ползва основната (западната) тръба, осигурявайки посоката на движение София-Кулата. Дублиращата тръба е разположена от източната страна спрямо основната и тя ще провежда движението в посока Кулата-София. Основната тръба е с дължина L=1 124 m от km 380+811 до km 381+935.

Следва поредица от лява, дясна и отново лява крива с R6=570 m, A=190, R7=670 m, A=224 и R8=750 m, A=250, в които е разположен виадукт на km 383+000. Виадуктът продължава и в правия участък при km 384+200, а след това следват дясна крива с R9=1200 m, A=400 и лява крива с R10=810 m, A=277.

При km 384+340 е разположен вече проектирания пътен възел „Мечкул“ – връзка на АМ „Струма“ Лот 3.2.1 с път BLG1290 между селата Мечкул и Ракитна.

След пътния възел се редуват дясна крива с R11=800 m, A=285, лява крива с R12=800 m, A=270, дясна крива с R13=1290 m, A=430 и дясна крива R14=615 m, в които също се редуват участъци с виадукти - на km 384+900, km 385+300, km 385+800 и на km 386+900.

При км 387+500 е разположен вече проектирания пътен възел „Стара Кресна“ – връзка на АМ „Струма“ Лот 3.2.1 с Път BLG2130 между селата Стара Кресна и Ощава. В този участък е

разположен тунел „Стара Кресна“ при km 388+250, лява крива с R15=1110 m, A=370. Тунел „Стара Кресна“ е одобрен да се изпълни с основна и дублираща тръба. Новото трасе и тук е предвидено да преминава през основната (западната) тръба, която е с дължина L=990 m от km 387+700 до km 388+780. Краят на тунел „Стара Кресна“ попада в крива с R16=900 m, A=300. След края на тунел „Стара Кресна“ следват дясна крива с R17=930м, A=311 и лява крива с R18=450 m, A=186, в която е разположен виадукт на km 389+100.

Трасето продължава с прав участък в посока югозапад, като следва дясна крива с R19=611 m и A=254, след което отново се насочва на югоизток. Следва права, в която е разположен виадукт на km 390+900 и преминаване над селскостопански път.

След това, трасето преминава в лява хоризонтална крива с R20=780 m, A=260, която частично попада на виадукт на km 391+500.

Преди виадукта при km 392+600 трасето се отдалечава от трасето на лявото платно посока изток. Следва виадукт, нова източна тръба на тунел „Тисата“, с дължина 1400 m и виадукт на km 394+600, за да достигне източната тръба на тунел “Света Неделя“. След това трасето на новото транспортно направление се насочва на югозапад към етапната връзка с обходния път на гр. Кресна, при km 399+300. В този участък са предвидени виадукти при km 394+400, km 396+700 и km 397+700.

Габаритът на новото транспортно направление е Г10.5.

Участъкът от km 375+860 до km 384+000 е с изкачващ надлъжен наклон над 3% и е предвидена допълнителна лента за движение за бавнодвижещи се автомобили, както следва:

- В открит път и при съоръжения:
  - ленти за движение – 2 x 3.50 m;
  - допълнителна лента – 1 x 3.50 m;
  - водещи ивици – 2 x 0.25 m;
  - банкети – 2 x 1.50 m.
- При тунел Симитли:
  - ленти за движение – 2 x 3.50 m;
  - допълнителна лента – 1 x 3.50 m;
  - водещи ивици – 2 x 0.50 m;
  - тротоари – 2 x 1.25 m.
- При тунел Ракитна – съществуващ габарит:
  - ленти за движение – 2 x 3.50 m;
  - водещи ивици – 2 x 0.50 m;
  - тротоари – 2 x 1.25 m.

В участъците от km 384+000 до km 392+380 и от km 396+400 до km 399+300, които са със слизащ надлъжен наклон, не е предвидена допълнителна лента и същите са с габарит, както следва:

- В открит път:
  - ленти за движение – 2 x 3.50 m;
  - водещи ивици – 2 x 0.25 m;
  - банкети – 2 x 1.50 m.
- При съоръжения (виадукти и мостове):
  - ленти за движение – 3 x 3.50 m;
  - водещи ивици – 2 x 0.50 m;
  - тротоарни блокове – 2 x 1.70 m.

Трасето от km 392+310 до km 395+185 ще е с габарит, който включва:

- В открит път:
  - ленти за движение – 2 x 3.50 m
  - водещи ивици – 2 x 0.25 m
  - банкети – 2 x 1.50 m
- При съоръжения:
  - ленти за движение – 3 x 3.50 m;
  - водещи ивици – 2 x 0.50 m;
  - тротоарни блокове – 2 x 1.70 m.
- При тунел „Тисата“ – нова източна тръба:
  - ленти за движение – 2 x 3.50 m;
  - водещи ивици – 2 x 0.50 m;
  - тротоари – 2 x 1.25 m.

Общата площ, засегната от трасето на новото транспортно направление от km 376+000 до връзката с обходния път на гр. Кресна е около 25,5 ha. От тях най-голям дял заемат преходната дървесно-храстова растителност (7,86 ha) и естествените тревни площи (6,81 ha). Горите (предимно иглолистни) са с обща площ 5,48 ha.

В Приложение № 3.2 към настоящото уведомление за ИП е представен .shape файл с трасето на новото транспортно направление, от което са видни засегнатите площи.

2.2.2. Пътни връзки по трасето на новото транспортно направление

Предвидено е по трасето на новото транспортно направление София – Кулата, в участъка Симитли-Кресна, извън Кресненското дефиле, да бъдат изградени и следните пътни връзки:

- **Пътна връзка към ПВ „Симитли-Изток“ –** за нуждите на новото трасе е предвидено към вече проектираните връзки от пътния възел да се изгради допълнителна пътна връзка, позволяваща реализиране на трафика по направление Симитли – Кресна.
- **Пътна връзка към обход на град Кресна -** при преминаването над път BLG 2131 на km 398+912 е предвидено да се проектират пътни връзки за следните направления:
  - Пътна връзка Кулата – път BLG 2131;
  - Пътна връзка път BLG 2131 – обход Кресна/Площадка за отдих;
  - Пътна връзка София – площадка за отдих.

2.2.3. Тунелни съоръжения по новото транспортно направление

Проектната разработка предвижда по една нова тръба на следните еднотръбни тунелни съоръжения, част от лявото платно от АМ „Струма“, Лот 3.2:

- Тунел „Симитли“ – изграждане на допълнителна западна тръба с дължина L=222 m;
- Тунел „Тисата“ – изграждане на допълнителна източна тръба с дължина L=1400 m.

2.2.4. Големи съоръжения по новото транспортно направление

Проектното предложение понастоящем предвижда да бъдат изградени следните големи съоръжения по протежението на пътното направление – виж Таблица 2 по-долу.

Таблица 2. Виадукти по трасето на транспортното направление София - Кулата

Номер	km	Начало	Край	Дължина
1	376+300	376+135	376+520	385
2	376+900	376+820	377+040	220
3	378+900	378+540	379+260	720
4	380+000	379+470	380+560	1090
5	383+000	382+340	383+655	1315
6	384+200	384+040	384+260	220
7	384+900	384+620	385+080	460
8	385+300	385+200	385+360	160
9	385+800	385+690	385+895	205
10	386+900	386+500	387+240	740
11	389+100	389+040	389+245	205
12	390+900	390+760	391+058	298
13	391+500	391+330	391+648	318
14	392+600	392+500	392+650	150
15	394+400	394+140	394+698	558
16	396+700	396+580	396+875	295
17	397+700	397+525	397+910	385

2.2.5. Малки съоръжения по новото транспортно направление

Малките съоръжения по новото транспортно направление София – Кулата в участъка Симитли – Кресна, извън Кресненското дефиле, изпълняващи функцията на смекчаващи дефрагментационни мерки за животни, са съобразени по местоположениета на предвидените такива в проекта за лявото платно на Лот 3.2 на АМ „Струма“.

2.2.6. Пресичана инженерна инфраструктура

Новото транспотно направление ще пресича следните електропроводи високо напрежение, които в основната си част не се засягат и не се налага изместване и/или реконструкция на същите:

- При km 378+408 – предвижда се реконструкция и изместване на стълб в сервитута на електропровод 400 kV „Пирин“;
- При km 379+800 с пътна връзка три на пътен възел „Полето“ и с път III-1107;
- При km 379+885 и km 382+524 на електропровод 400 kV „Пирин“;
- От km 395+717 до km 395+637 пресичане на отклонение от ВЕП 20kV "Ханове" за с. Влахи;
- От km 396+529 до km 396+323 пресичане на отклонение от ВЕП 20kV "Ханове" за с. Влахи;
- При km 397+867 пресичане на отклонение от ВЕП 20kV "Ханове" - отклонение за ТП "Овчарник" – участъкът от електропровода попада под виадукт и се предвижда да се реконструира подземно;
- При km 398+643 на ВЕП 20kV "Ханове" и "Дефиле";
- При km 398+657 на ВЕП 20kV "Брезница" и "Пъстрец";

- При km 398+554 на ВЕП 110kV „Гранит“.

Пресичаните от пътното направление ВиК мрежи са както следва, като преобладаващо същите не се предвижда да бъдат реконструирани и/или изместени:

- При km 388+275 водопровод Е Ø 800 извън път BLG2130;
- При km 379+478 водопровод PEHD Ø110 в южна посока – предвидено е да се реконструира в сервитута на пътя;
- При km 391+168 напорен водопровод на МВЕЦ “Ощава”– предвижда се удължаване на стоманобетоновия кожух (част от проекта за реконструкция на водопровода, включена в проекта за ляво платно на АМ „Струма“, лот 3.2);
- При km 398+815 Е Ø 80 „ВиК Кресна“– предвидена е реконструкция в зоната на път BLG 2131.

Проектното трасе засяга следните кабели на Виваком, при които се налагат следните изместванията и/или реконструкции:

- При km 380+493 на кабели на Виваком, под виадукт – може да се наложи изместване;
- При път BLG1290;
- При път BLG 2130.
- Оптични кабели по пътна връзка за гр. Кресна;
- При km 399+091 изтеглен кабел, който пресича АМ “Струма“– предвидено е изместване на шахта в сервитута на пътя.

Засегнато ще бъде и осветлението на следните пътни възли:

- При пътен възел „Полето“ - km 379+450 – предвидено е изместване на стълбове за осветление;
- При пътен възел „Мечкул“ - km 384+356;
- При пътен възел „Стара Кресна“ на km 387+500 е предвидено е изместване на стълбове за осветление.

При изграждане на новото трасе ще се пресичат следните електропроводи ниско напрежение, част от които ще подлежат на реконструкция:

- ВЕЛ 20kV “Марево” при km 376+174 и km 376+549 – предвижда се реконструкция;
- ВЕЛ НН от ТП Полето при km 379+031;
- ВЕЛ 20kV "Брежани" при km 379+415 – предвижда се реконструкция и изместване на стълб в сервитута на електропровода;
- ВЕЛ 20kV „Дефиле" при km 383+981 –предвидена е реконструкция в сервитута на електропровода.

Новото трасе ще пресича преносния газопровод за Гърция на „Булгартрансгаз“ ЕАД, както следва:

- При km 390+098 – направа на допълнителна защита;
- При km 393+177;
- При km 398+742 – направа на допълнителна защита при пресичане на пътна връзка Кулата-Обход Кресна и на разработваното платно.

В района на тунел „Ракитна“, при km 381+387, новото транспортно направление се доближава до преносния газопровод, като в разгледания участък трасето на газопровода се измествaа с цел гарантиране на безопасността.

В разглеждания участък се пресичат и ще бъдат изместени и/или реконструирани следните хидромелиоративни съоръжения:

- От km 398+959 до km 398+962 напоителен канал, отклонение от ГНК "Ляв Гара Пирин" при преминаване на общински път BLG213 - Кресна-Влахи – необходимо е изместване на канала и реконструкция на водостока;
- При km 399+016 главен напоителен канал ГНК "Ляв Гара Пирин" при преминаване на АМ "Струма" на km 398+897 – необходимо е изместване на канала и реконструкция на водостока.

По цялата дължина на проектирания участък от дясната страна се предвиждат изграждане на нова канална мрежа за нуждите на държавната администрация - 2 бр. тръби HDPE Ø 40.

2.3. Основни етапи на реализация на инвестиционното предложение

2.3.1. Строителство

Строителните работи по реализиране на инвестиционното предложение, обект на настоящото уведомление, са типичните за изграждане на автомагистрала и съпътстващите я съоръжения като цяло и включват:

- Подготовка на терена - включва разчистване на трасето, изкопни и насипни работи и оформяне на земното легло. От съществено значение на този етап е стабилизирането на основата и изграждането на ефективна отводнителна система;
- Поетапно изграждане на пътната конструкция и реконструкция на инженерни мрежи - многослойна и с висока носимоспособност. Включва земна основа, подосновни и основни слоеве, както и асфалтови или бетонни покрития.
- Поетапно изграждане на пътни съоръжения, като мостове, виадукти, тунели, както и пътни възли, както и на малките пътни съоръжения – става паралелно с изграждането на пътната конструкция. Основният метод, който ще се приложи при изкопаването на тунелите е Нов Австрийски Тунелен метод (NATM). При необходимост може да се наложи прилагане на Милански метод или т.н. Decke Tunnel. Изграждат се и отводнителните системи;
- Биологична рекултивация на откосите;
- Ландшафтно оформление на терена;
- В края на строителството се извършва полагане на пътна маркировка, поставяне на пътни знаци, мантинели и други елементи за безопасност на движението;
- Въвеждане в експлоатация.

Съоръженията над р. Градевска при реализирането на предложеното изменение на техническото решение за АМ „Струма“ в участъка от km 373+300 до km 376+000 ще се реализират с пилотно фундиране на устоите и междинните опори. Строителството включва изпълнение на пилотното фундиране, изграждане на стоманобетонните устои и междинни опори, изпълнение и монтаж на връхната конструкция на мостовите съоръжения, мостовата плоча, хидроизолацията, отводнителната система и пътната настилка, както и изграждане на подходите към съоръженията.

Устоите и междинните опори са проектирани с оглед осигуряване на необходимия отвор за премостване на речното корито на р. Градевска. Строителството на устоите и междинните опори ще се извършва извън границите на речното корито, без навлизане в него и без пряко засягане на водния обект. В тази връзка за изпълнението на предвидените строителни дейности

не се предвижда изместване, отбиване или преграждане на речното течение, както и изграждане на временни диги или други временни съоръжения в речното корито.

След изграждането на устоите и междинните опори ще бъде извършен монтажът на връхната конструкция на мостовите съоръжения. Тя е предвидена от предварително напрегнати стоманобетонни греди, като монтажът ще се извършва посредством автокранове, разположени върху прилежащия терен извън речното корито.

Видно от представеното по-горе е, че нарушените по време на строителството терени, които след приключване на строителните работи няма да представляват част от новоизградената пътна инфраструктура, ще бъдат обект на техническа и биологична рекултивация.

Предвидени изкопни работи, предполагаема дълбочина на изкопите

Реализацията на инвестиционното предложение е свързана с направа на изкопи както за фундаменти (плоски и пилотни), така и за прокарване на тунели, преоткосиране на терена при оформяне на изкопни участъци и др.

В основната си част изкопите се очаква да бъдат с дълбочина до 4.00 m, като в скални комплекси - високометаморфни скали - гнайси, шисти, амфиболити или/и процепващите ги инжекции от гранити и др. интрузивни скали, както и в тези на неогенския комплекс - сбити конгломерати се очакват т. н. дълбоки изкопи с дълбочина над 4,0 m.

Ползване на взрив

Взривни работи се предвиждат единствено при прокарване на допълнителни тръби на тунелите "Симитли" и „Тисата", като част от изграждането на новото транспортно направление за извеждане на автомобилния трафик извън Кресненското дефиле, съобразено с особеностите на терена, разположените в близост зони, подлежащи на защита, в т.ч. и други инфраструктурни обекти, като напр. подземни проводи за природен газ.

Основният метод, който ще се приложи при изкопаването на тунелите, е Новия Австрийски Тунелен метод (NATM). В отделни случаи може да се наложи прилагане на Милански метод или т.н. Decke Tunnel

Конкретното местоположение на взривните работи по новото трасе на пътното направление ще бъдат определени на следващ етап от проектирането и ще бъдат разгледани в следващия етап на процедурата.

2.3.2. Експлоатация

Инвестиционното предложение, обект на настоящото уведомление, има за цел въвеждане на нова организация на движението в района на град Симитли чрез двупосочното движение и цялостното извеждане на транзитния трафик извън населеното място, намаляване на задръстванията и следствие на това и на емисиите в околната среда, както и цялостно осигуряване на направлението София – Кулата в участъка Симитли – Кресна извън Кресненското дефиле. Въвеждането в експлоатация на ИП ще се извършва по общия ред на ЗУТ и относимите подзаконови нормативни актове към него. Експлоатационната поддръжка ще се осъществява от Агенция „Пътна инфраструктура".

2.3.3. Извеждане от експлоатация и възстановяване и последващо ползване на засегнатите терени

Извеждането от експлоатация на елементите на ИП е свързано с демонтаж на елементи на пътното трасе, асфалтовите слоеве и последващи техническа и биологична рекултивация и възстановяване на ландшафта.

2.4. 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:

За осигуряване на достъп до строителните площадки на етап реализация на елементите на инвестиционното предложение и последваща поддръжка на пътя ще се ползва съществуващата транспортна инфраструктура чрез републикански, общински, както и други обслужващи линейна инфраструктура пътища в района.

Основните пътни артерии, които е предвидено да се използват с цел реализацията на новото транспортно направление, са, както следва:

- Път II–19 „Симитли – Банско – Гоце Делчев“;
- Път III–1007 от път I–1 до с. Брежани;
- Общински път с идентификационен номер BLG 1290, свързващ село Брежани със селата Ракитна, Мечкул, Сенокос и Ощава;
- Общински път BLG 2130, осигуряващ пътна връзка на Стара Кресна с път I – 1 „София – Кулата“;
- Общински път BLG 2131, свързващ град Кресна със село Влахи;
- Селскостопански пътища, отразени върху кадастралната карта.

Настоящото инвестиционно предложение не включва пътни работи по укрепване, разширяване или реконструкция на предвидените да се използват републикански, общински, селскостопански и горски пътища отчитайки факта, че същите са приспособени за изграждане и поддръжка на вече съществуващата и изграждащата се в района инфраструктура.

3. 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:

Към настоящия момент са реализирани всички етапи от АМ Струма (от пътен възел „Даскалово” до ГКПП Кулата), с изключение на Лот 3.2 в района на Кресненското дефиле, който остава единственото „тясно място“ по направлението, като създава изключителни пречки за постигане на целите за ефективното и устойчиво интегриране на националната пътна инфраструктура в европейската, повишаване на кохезията и подобряване на връзките между Република България и останалите страни-членки на ЕС.

С Решение № 146 от 29 февруари 2024 г. Министерски съвет одобри съгласуван с Европейската комисия подход за изпълнение на проекта. Във връзка с Решение № 146 от 29 февруари 2024 г. на МС и постигнатото споразумение с ЕК, разглежданото транспотното направление може да бъде разгледано и като алтернатива на одобрения с Решение по ОВОС № 3-3/2017 г. на МОСВ вариант на трасе (посока София-Кулата).

За участъка от *km 373+300 до km 376+000, обект на изменение с настоящото инвестиционно предложение, с цел извеждане на трафика от гр. Симитли,* има одобрен със Заповед № РД-02-15-163/04.12.2015 г., изменен със заповед № РД- 02-15-44/03.06.2016 г., Подробен устройствен план - Парцеларен план за обект: АМ „Струма“ Лот 3, Лот 3.1 от км 359+068=км 359+483.52 (от Лот 2) до км 376+000 и център за управление с временна връзка с път I-1, засягащ землищата на с. Зелен дол, с. Покровник, с. Мощанец и с. Церово, община Благоевград, с. Железница, с. Градево, гр. Симитли (с изключение на частта, попадаща в регулационните черти на гр. Симитли), с. Крупник и с. Полето, община Симитли.

От страна на МОСВ, с писмо изх. № 12-00-267-4/22.07.2026 г., е съгласувано *Задание за изработване на проект за изменение на одобрен със заповед № РД-02-15-163/04.12.2015г., изменена със заповед № РД-02-15-44/03.06.2016г., подробен устройствен план - парцеларен план за обект: АМ„ Струма“ Лот 3, Лот 3.1 от км 359+068=км 359+483.52 (от Лот2) до км 376+000 и център за управление с временна връзка с път I-1, засягащ землищата на с. Зелен дол, с. Покровник, с. Мощанец и с. Церово, община Благоевград, с. Железница, с. Градево, гр. Симитли (с изключение на частта, попадаща в регулационните черти на гр. Симитли), с. Крупник и с. Полето, община Симитли, както и проект за изменение на плана за регулация на гр. Симитли, във връзка с изграждането на АМ „ Струма “*

След получаване на положително Решение по ОВОС, реализацията на инвестиционното предложение, обект на настоящото уведомление, в неговата цялост е свързана и с издаването на следните основни разрешителни по реда на специален закон:

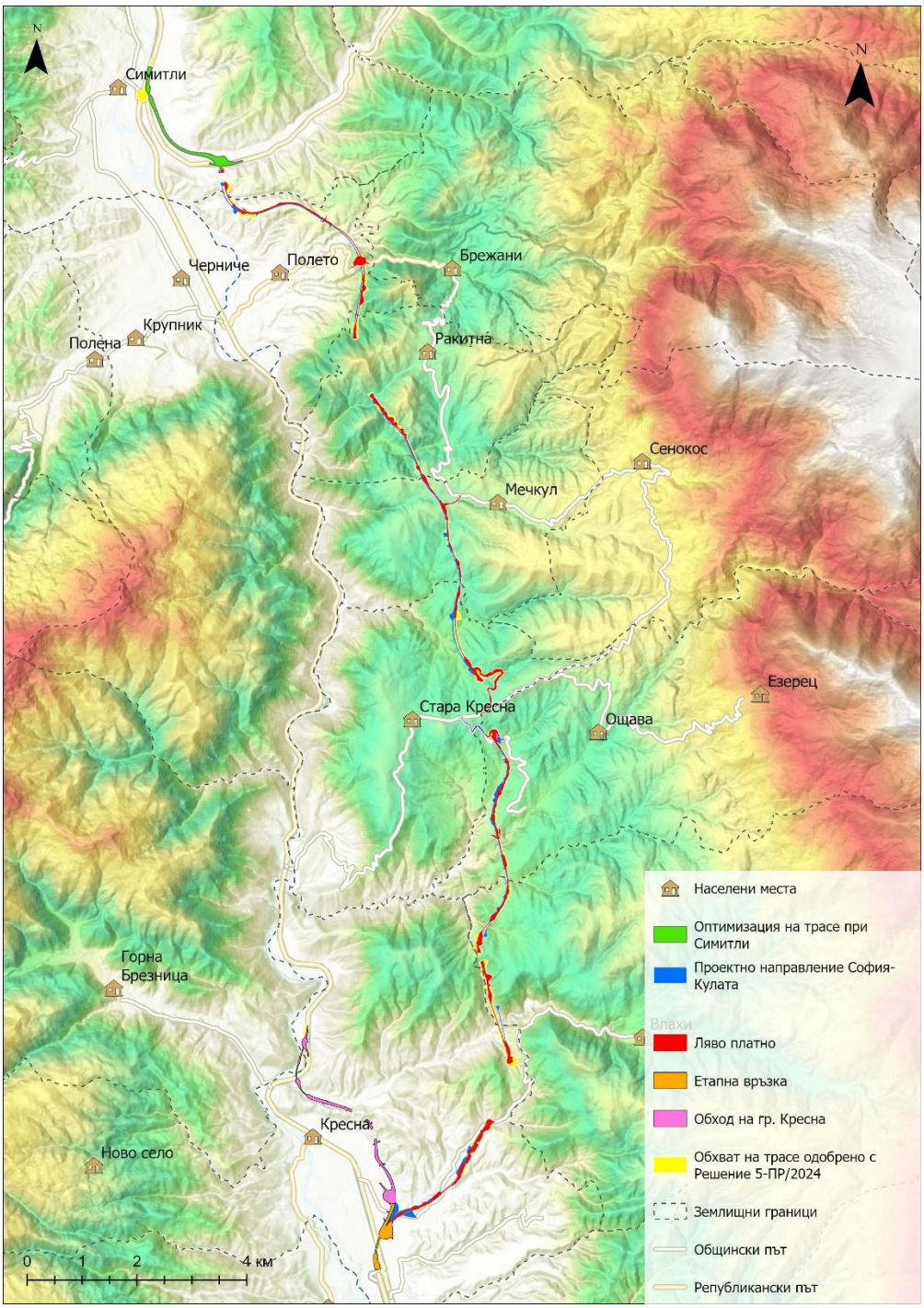
- Разрешителни по реда на ЗУТ:
  - Одобряване на ПУП – ПП;
  - Издаване на Разрешение за строеж.
- Разрешителни по реда на Закона за водите:
  - Разрешително за водоползване с цел осигуряване на вода за нуждите на строителството;
  - Разрешителни за ползване на повърхностни водни обекти с цел изграждане на линейна инфраструктура – мостове и др.

4. 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/

4.1. Местоположение на инвестиционното предложение:

4.1.1. Местоположение

Инвестиционното предложение, предмет на настоящото ИП, засяга землищата на гр. Симитли (ЕКАТТЕ 66460); с. Полето (ЕКАТТЕ: 57203); с. Ракитна (ЕКАТТЕ: 61978) и с. Мечкул (ЕКАТТЕ: 48012) от Община Симитли, с. Стара Кресна (ЕКАТТЕ: 39699); с. Ощава (ЕКАТТЕ: 54537); с. Влахи (ЕКАТТЕ: 11569); и гр. Кресна (ЕКАТТЕ: 14492) от Община Кресна, област Благоевград – виж фигурата по-долу.

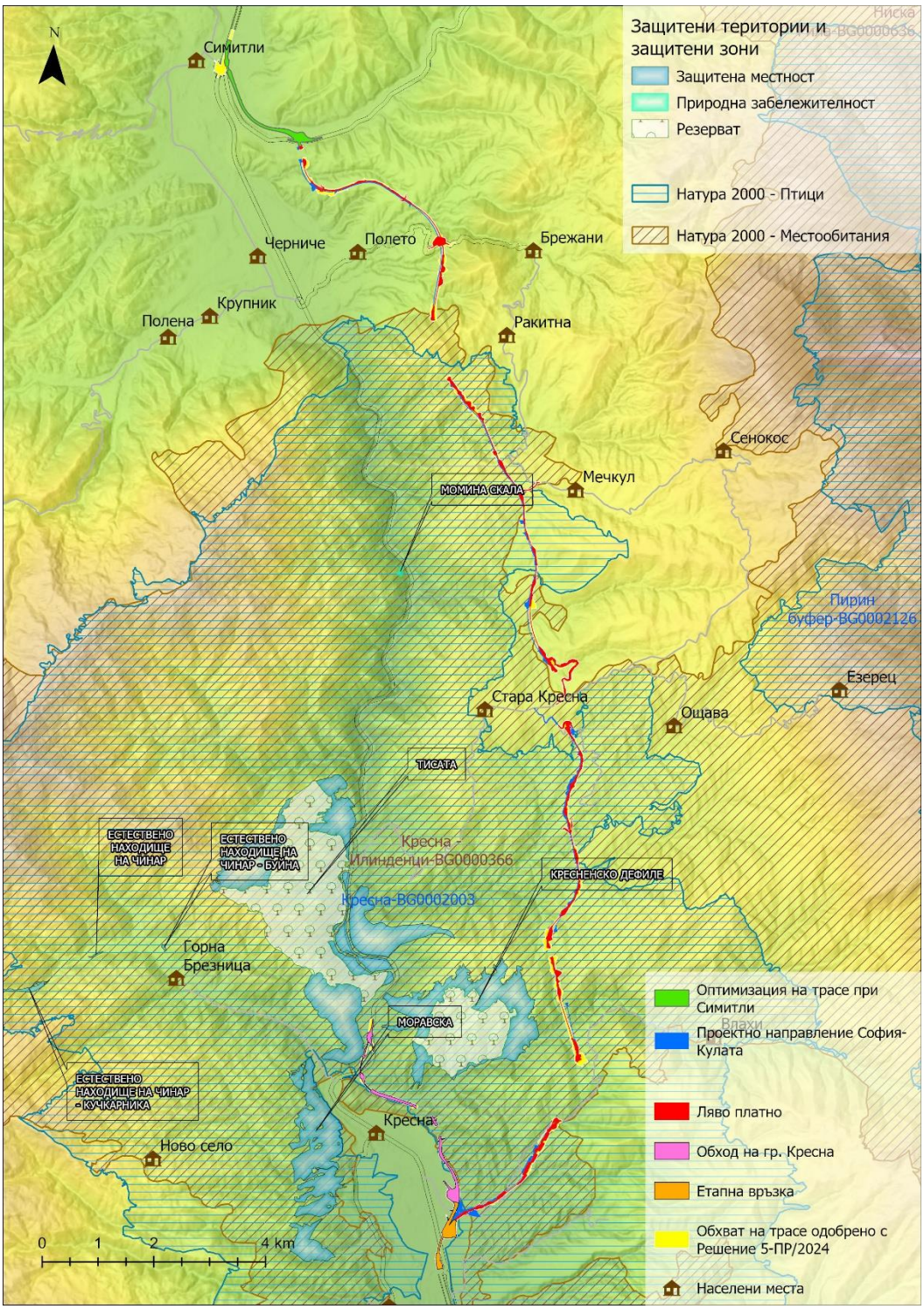


Фигура 3. Местоположение на инвестиционното предложение

Обзорна ситуация и .SHAPE файл с трасето на ИП са дадени в Приложение 3.2 към настоящото уведомление.

4.1.2. Елементи на Националната екологична мрежа:

Местоположението на инвестиционното предложение спрямо защитените територии и защитените зони е дадено на Фигура 4 по-долу.



Фигура 4. Защитени зони и защитени територии в обхвата на новото транспортно направление

Разглежданият участък от km 373+300 до km 376+000 между двата пътни възела „Симитли- Център“ и „Симитли-Изток“ не засяга елементи от Националната екологична мрежа - защитени територии по Закона за защита на териториите и защитени зони по Закона за биологичното разнообразие.

Най-близко разположената защитена зона е „Орановски пролом - Лешко“ (код BG0001022) по Директивата за местообитанията, ситуирана на отстояние около 2 800 m от

участъка, предмет на настоящото уведомление. Най-близката защитена територия е ПЗ „Момина скала“, разположена на над 7 km разстояние.

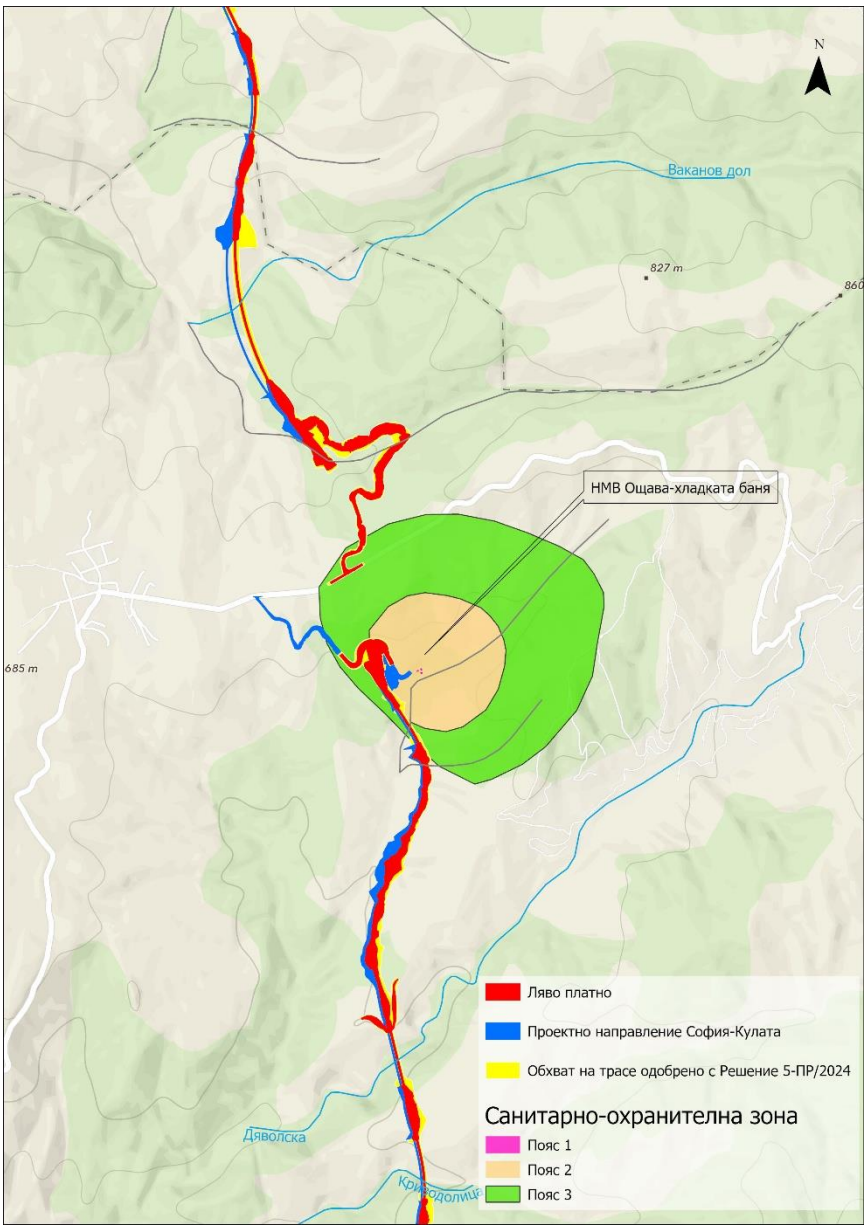
В района на трасето на новото транспортно направление София-Кулата за извеждане на трафика от Кресненското дефиле, в участъка Симитли - Кресна, са обявени пет защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, всички съсредоточени в Кресненското дефиле по поречието на р. Струма: Резерват Тисата (583,53 ha), Защитена местност Кресненско дефиле (418,5 ha), Защитена местност Моравска (184,5 ha), Природна забележителност Момина скала (1 ha) и Защитена местност Естествено находище на чинар – Буйна (0,4 ha). Новото трасе е ситуирано извън границите на Кресненското дефиле и не засяга пряко нито една от горепосочените защитени територии.

Трасето пресича защитени зони Кресна-Илинденци (BG0000366), определена по Директива 92/43/ЕИО, и Кресна (BG0002003), определена по Директива 2009/147/ЕО.

4.1.3. Обекти, подлежащи на здравна защита:

Участък от km 373+300 до km 376+000 между двата пътни възела „Симитли- Център“ и „Симитли-Изток“ е разположен в землището на гр. Симитли, м. Асковиците, м. Еленико, м. Гръчки Бунар, като в непосредствена близост до него се намират жилищни сгради. Новото транспортно направление за извеждане на пътния трафик извън Кресненското дефиле преминава през землищата на населени места от община Симитли и община Кресна. Най-близките до трасето обекти, подлежащи на здравна защита, са на отстояние 145 m от строителните линии на транспортния участък при тунел Симитли – жилищна сграда. Трасето преминава и през част от пояс II и пояс III на НМВ „Ощава-Хладката баня“ – Фигура 5 с водоизточници: КЕИ „Нова баня„; КЕИ „Мъжката баня„ и КЕИ „Женската баня„.

Изворната група на находището на минерална вода (НМВ) „Ощава - Хладката баня“ е разположена в границите на имот 54537.20.39 с площ 3 dka в местността „Банището” землището на с. Ощава, общ. Кресна, обл. Благоевград. Находището е публична общинска собственост на Община Кресна съгласно Акт за общинска собственост № 1026 от 16.09.1998 г. Транспортното направление не засяга пояси от СОЗ на пресни подземни води.

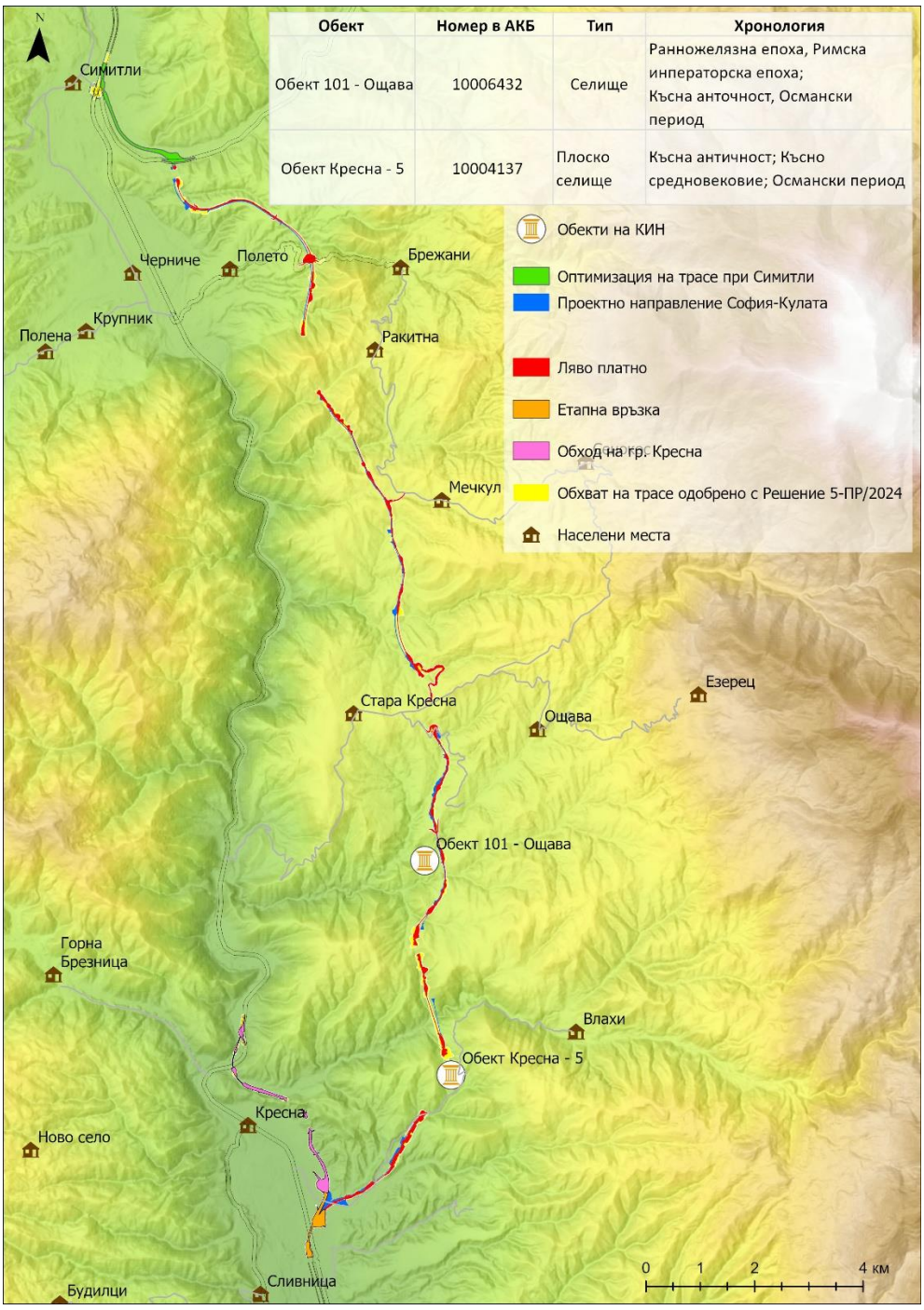


Фигура 5. СОЗ в обхвата на новото пътно трасе

4.1.4. Територии за опазване на обектите на културното наследство:

През 2018 г. са проведени предварителни археологически проучвания – издирване на археологически обекти по трасето на Автомагистрала „Струма“ Лот 3.2 между Крупник и Кресна (ляво платно с приблизителна дължина 23.8 км и обходен път на гр. Кресна – част от дясно платно с приблизителна дължина 5.45 km) в изпълнение на сключен договор между Агенция „Пътна инфраструктура“ и НАИМ – БАН. Проведеното проучване обхваща площи, предвидени да бъдат засегнати от настоящото ново транспортно направление.

В доклада от проведения обход е констатирано наличието на един допълнителен археологически обект – Ощава, м. Кантара (Картон в АИС–АКБ № 10006432), който попада и в границите на ИП, обект на настоящото уведомление и който подлежи на предварително археологическо проучване – разкопки (Фигура 6).



Фигура 6. Установени археологически обекти в обхвата на ИП

Друг регистриран археологически обект, имащ отношение към изграждането на настоящото ИП е Сграда от късната античност, на 4 km източно от църквата в гр. Кресна (Картон в АИС–АКБ № 10004137). Този археологически обект се намира в участъка от km 395+350 до km 395+670 от трасето на АМ Струма – ляво платно, където е предвидено изграждане на тунел „Света Неделя“ с дължина 1297 m. Територията на обекта е отдалечена на около 50 m източно от трасето на ляво платно и респективно на още по-голямо разстояние от настоящото ИП. Обектът не е пряко застрашен, тъй като трасето на пътя преминава през участъка посредством тунел.

На следващ етап, преди започване на строителството, е необходимо да се извърши цялостно археологическо проучване на открити в хода на издирването обекти (без които в хода на реализацията на проекта е възможно да бъдат увредени и/или унищожени археологически

обекти), както и строителство на обекта под стриктното наблюдение на експерт – археолог, при спазване изискванията на закона за културното наследство и прилежащите му нормативни актове.

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

За целите на изпълнение на ИП се предвижда осигуряването на достъп да става по съществуващата транспортна инфраструктура чрез републикански, общински, както и други обслужващи линейна инфраструктура пътища в района.

Както е упоменато и в т. 2.2 по-горе настоящото инвестиционно предложение не включва пътни работи по укрепване, разширяване или реконструкция на предвидените да се използват републикански, общински, селскостопански и горски пътища отчитайки факта, че същите са приспособени за изграждане и поддръжка на вече съществуващата и изграждащата се в района инфраструктура.

4.1.6. Очаквано трансгранично въздействие:

Отчитайки местоположението на разглежданото инвестиционно предложение не се очаква проява на въздействия, които по какъвто и да е начин да окажат влияние и в трансграничен контекст.

5. 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/:

На етап **изграждане** на елементите на инвестиционното предложение е предвидено използването на следните суровини и материали:

- Изкопани земни маси за направа на насипи – предвижда се използването на изкопаните земни маси от направата на изкопи;
- Строителни материали: несвързващи материали; битумни свързващи материали; бордюри; дренажни тръби - PVC; бетонни тръби; сглобяеми бетонни елементи за отводнителни улеи; бетон - различни класове; бетон за съоръжения; арматура за съоръжения; кофраж; метални елементи; предпазна ограда; стълбчета; предпазна мрежа; маркировъчни и пътни знаци;
- Плътен асфалто-бетон; неплътен асфалто-бетон; битуминизиран трошен камък; несортиран трошен камък с непрекъсната зърнометрия. Доставката на материалите ще се извършва от строителни бази в района.

Тези суровини и материали могат да се групират по следния начин:

- Инертни материали:
  - пясък за пясъчни възглавница при полагане на плочите в окопите;
  - трошен камък за изпълнение на пътната основа;
  - трошен камък (битуминизиран и с циментова стабилизация) за изпълнение на пътната основа;
  - баластра за насипни и дренажни пластове.
- Битум за:

  - плътен асфалтобетон;
  - биндер;
  - асфалтова смес за основен пласт на покритието.
- Земни маси за насипни работи;
- Земни маси и хумус за рекултивация;
- Бетон и бетонови елементи:
  - минералбетон върху уплътнени несортирани минерални материали;
  - бетон, приготвен на място или разносен за водостоци, ревизионни и дъждоприемни шахти, монолитни стоманобетонни плочи за изпълнение на мостовете;
  - стоманобетонови предпазни огради за съоръженията;
  - сглобяеми и изливни стоманобетонови и бетонови елементи - греди, пилоти, стълбове, бордюри.
- Стомана за армировка, кофражни елементи, парапети, чугун за решетки и капаци и еластични огради;
- Материали за нанасяне на трайна маркировка по пътното платно;
- Тръби и елементи от PVC за изпълнение на реконструкцията и подмяната на участъци от водопроводите;
- Пътни знаци (стандартни и нестандартни).

По време на строителството ще се използват също гориво-смазочни материали и електроенергия за строителната механизация.

По време на строителството се използва ограничено количество вода, главно при изграждане на насипите за изкуствено уплътняване на строителната почва и през сухи периоди, за ограничаване запрашаването при движението на строителната и транспортна техника. Необходимите количества свежа вода ще бъдат осигурени чрез водовземане от повърхностни водни обекти, след получаване на необходимите разрешителни за ползване на воден обект за водовземане. Количествата необходима свежа вода за етапа на строително-монтажните работи и местата на водовземане ще бъдат определени на следващ етап от процедурата.

За работниците се предвижда доставянето на бутилирана минерална вода за питейни цели, както и поставяне на отредени за целта места химически тоалетни и регулярното им почистване от оторизирани фирми въз основа на подписан договор.

По време на **експлоатация**, в случай на извършване на ремонтни дейности, се използват същите суровини и материали, както при строителството, а при постоянната поддръжка на пътя се извършва подмяна или поставяне на нови маркировъчни знаци.

При зимни условия за нормална експлоатация на трасето се осигуряват необходимите количества пясък, материали за зимна обработка и др.

По време на експлоатацията природни ресурси ще се използват при извършване на ремонтни работи по трасето на магистралата, основно инертни материали.

6. 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:

Реализацията на инвестиционното предложение, обект на настоящото уведомление, не е свързана с емитирането на вещества, в т. ч. приоритетни и/или опасни, при които се осъществява или е възможен контакт с водите.

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

Възможни въздействия върху качеството на атмосферния въздух по време на изграждането на новото транспортно направление

Реализацията на новото транспортно направление 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 подходни 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.

Що се касае до 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.

Възможни въздействия върху качеството на атмосферния въздух в резултат от експлоатацията на новото транспортно направление

Експлоатацията на инвестиционното предложение 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

В частта си за изменение на техническото решение за участъка на АМ „Струма“ от km 373+300 до km 376+000 с оптимизиране и цялостно извеждане на трафика от гр. Симитли инвестиционното предложение предвижда подобряване на транспортната пропускателна способност, безопасността на движението и качеството на транспортното обслужване по международния транспортен коридор между Република България и Република Гърция. Това ще доведе до намаляване на задръстванията и времето за престой на моторните превозни средства и ще ограничи работата на двигателите на празен ход, допринасяйки за намаляване на локалните емисии на замърсители и парникови газове. Същевременно, значително и

дългосрочно положително въздействие на етапа на експлоатация ще окаже окончателното извеждане на транзитния пътен трафик извън границите на гр. Симитли, което ще доведе до трайно подобряване на параметрите на КАВ и жизнената среда в самите тях

Движението на моторните превозни средства по новото транспортното направление за извеждане на трафика от Кресненското дефиле не се очаква да доведе до завишени прахови и газови емисии в атмосферата, предвид непрекъснатото движение със сравнително постоянна скорост и създаващата се допълнителна турбуленция на въздушните маси. Предвид по-високата проектна скорост, по-малкия брой завои и ограничените надлъжни наклони по протежение на пътя, ще се постигне равномерен режим на движение на автомобилите. Това ще намали задръствания по двете основни пътни артерии (I-1 и II-19) и честите ускорения и спирания, както и натоварването на двигателите, което е пряко свързано с по-нисък разход на гориво. В резултат ще се редуцират емисиите на замърсители във въздуха (NOx, CO, ФПЧ и CO_2) на единица изминато разстояние, което ще ограничи общото въздействие на автомобилния трафик върху качеството на атмосферния въздух.

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

По време на **строителството** на елементите на инвестиционното предложение се очаква генерирането на отпадъци, в резултат от следните основни дейности:

- Изкопните работи по трасе на пътя и прокопаването на тунелите, съпътстваща инфраструктура при необходимост от такава и пр.;
- Строително-монтажни дейности в обхвата на транспортното направление;
- 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).

Таблица 3. Код и наименование на отпадъците, които се очаква да се генерират по време на строителството

Код на отпадъка	Наименование
15 01 Опаковки (включително разделно събирани отпадъчни опаковки от бита)	
	Хартиени и картонени опаковки
	Пластмасови опаковки
	Опаковки от дървесни материали
	Метални опаковки
	Смесени опаковки
	Опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества
15 02 Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла	
	Абсорбенти, филтърни материали (включително маслени филтри, неупоменати другаде), кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества (масла)

Код на отпадъка	Наименование
	Абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, различни от упоменатите в 15 02 02
17 01 Бетон, тухли, керемиди, плочки, порцеланови и керамични изделия	
	Бетон
17 04 Метали (включително техните сплави)	
	Чугун и стомана
05 Почва (включително изкопана почва от замърсени места), камъни и изкопани земни маси	
	Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03
17 09 Други отпадъци от строителство и събаряне	
	Смесени отпадъци от строителство и събаряне, различни от упоменатите в 17 09 01, 17 09 02 и 17 09 03
20 03 Други битови отпадъци	
	Смесени битови отпадъци

Третирането на генерираните по време на строителството отпадъци ще става съгласно действащото в страната законодателство за управление на отпадъците – Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни актове към него.

По време на експлоатацията се очаква генерирането на отпадъци в местата за почивка/аварийни площадки и пътното платно, които се очаква да бъдат предимно от опаковки на хранителни продукти. Почистването и поддържането на пътното платно ще бъде организирано от съответното областно пътно управление.

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.)/:

През периода на строителството потоци отпадъчни води ще се образуват основно от измиването на използваната строителна техника и механизация преди напускането на строителната площадка. За измиване ще се използват мобилни автомивки, като отпадъчните води ще се събират в резервоари и предават за последващо пречистване от оторизирани фирми въз основа на сключен договор.

По време на експлоатацията е предвидено повърхностно отводняване и отвеждане на водите от пътните платна в съответните ниски форми на релефа след условното им пречистване.

Както по времена строителството, така и при извършване на ремонтни работи по време на експлоатацията на инвестиционното предложение, за работниците ще се използват химически тоалетни, които регулярно ще се почистват от съответните лицензирани фирми, въз основа на подписан договор.

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 основно с експлоатацията на строително-транспортната техника. Към тях се отнасят петролни масла и различни видове горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и други.

Риск от въздействие възниква при аварийни ситуации, поради което е необходимо своевременно прилагане на мерките, предвидени в план за действие при аварии, който изпълнителят следва да разработи и съгласува преди започване на строителните дейности.

Инвестиционното предложение не предвижда съхранение на опасни вещества на строителните площадки, както и не включва използването на забранени химични вещества, препарати или продукти.

Основният метод, който ще се приложи при изкопаването на тунелите е Новия Австрийски Тунелен метод (NATM). В отделни случаи, главно при преминаване под дълбоко врязани дерета в района на тунел Кресна-1, може да се наложи прилагане на Милански метод или т.н. Decke Tunnel. При Пробивно-взривните работи ще се използват следните взривни вещества и СВ, които отговарят на европейските изисквания от 2012 г. за намалено съдържание на нитроестери под 20%:

- ВВ **РИОГЕЛ**: Съвременна водоустойчива взривна смес (хидрогел под формата на патрони) на основата на амониев нитрат с плътност 1250 кг/м3, сив металически цвят, желатиран външен вид и скорост на детонация 5300 м/с. Предназначен е за основна взрив и инициране. Работи добре във водни забои.
- ВВ РИОМАКС: Хидрогел на база монометиламин нитрат, произведен от окисляващи соли и горива, чувствителен към детонатори. Има висока плътност и е сребрист на цвят. Патронира се в парафинирана хартия и има поведение на динамит, но е с ниско съдържание на вредни азотни окиси. Риомакс има висока работоспособност, водоустойчив е, без миризма на нитроестери, нискочувствителен на удари, устойчив при високи температури и с дълъг срок на годност. Предназначен е за боевици и за основно ВВ при водни забои за гражданска употреба при открити и подземни минни изработки.
- ВВ РИОСПЛИТ WF: Взривно вещество, предназначено за контурни взривни работи при прокарване на тунелни и подземни изработки. Позволява да се намали разрушването на скалите зад проектния контур на изработката.

Основното съхранение на ВВ и СВ ще се осъществява в складова база намираща се извън територията на ИП, собственост на дружеството, което ще извършва взривните работи.

По време на експлоатацията на инвестиционното предложение ще се извършва транспорт на различни видове опасни вещества и смеси. Потенциален риск е налице единствено при възникване на пътнотранспортни произшествия с участието на превозни средства, превозващи такива товари.

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

I. Моля да ни информирате за необходимите действия, които трябва да предприемем, по реда на глава шеста от ЗООС.

Х Моля на основание чл. 93, ал. 9, т. 1 от ЗООС да се проведе задължителна ОВОС, без да се извършва преценка.

Моля, на основание чл. 94, ал. 1, т. 9 от ЗООС да се проведе процедура по ОВОС и/или процедурата по чл. 109, ал. 1 или 2 или по чл. 117, ал. 1 или 2 от ЗООС.

II. Друга информация (не е задължително за попълване)

Х 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):

За целите на инвестиционното предложение е предвидено изготвянето на Подробен устройствен план – парцеларен план /ПУП – ПП/, самостоятелен план по чл. 85, ал. 1, подлежащ на процедура по ЕО, сходна с процедурата по ОВОС. В случай, че компетентният орган (КО) определи извършване на процедура по ОВОС за настоящото ИП, чрез нея в достатъчна степен на подробност ще бъдат описани, разгледани и оценени възможните въздействия върху околната среда и човешкото здраве в резултат от осъществяването на предложението, вкл. от осъществяването на горния ПУП. Считаме, че това е достатъчно основание за допускане от КО на извършването на само една от процедурите по Глава шеста от ЗООС, която в случая да бъде ОВОС.

Прилагам:

1. Документи, доказващи обявяване на инвестиционното предложение на интернет страницата на възложителя, ако има такава, и чрез средствата за масово осведомяване или по друг подходящ начин съгласно изискванията на чл. 95, ал. 1 от ЗООС.

2. Документи, удостоверяващи по реда на специален закон, нормативен или административен акт права за иницииране или кандидатстване за одобряване на инвестиционно предложение.

3. Други документи по преценка на уведомителя:

3.1. Баланс на засегнатите имоти от изменението на техническото решение за участъка на АМ „Струма“ от km 373+300 до km 376+000;

3.2. .shape и .kml файлове с трасето на инвестиционното предложение.

4. Електронен носител - 1 бр.

5. Желая писмото за определяне на необходимите действия да бъде издадено в електронна форма и изпратено на посочения адрес на електронна поща.

6. Желая да получавам електронна кореспонденция във връзка с предоставяната услуга на .посочения от мен адрес на електронна поща.

7. Желая писмото за определяне на необходимите действия да бъде получено чрез лицензиран пощенски оператор.

С УВАЖЕНИЕ,

30.9.2026 г.

X

инж. Александър Тодоров
Председател на УС на АПИ