



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Министерство на околната среда и водите
Регионална инспекция по околната среда и водите – Пазарджик

Изх. № *ПД-01-666-1*.....

гр. Пазарджик, .. *16.12*... 2025 г.

ДО

ИНЖ. НИКОЛАЙ ПЕЛТЕКОВ

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА „АСАРЕЛ-МЕДЕТ” АД

М. „АСАРЕЛ”, 4500, ГР. ПАНАГЮРИЩЕ, ОБЩ. ПАНАГЮРИЩЕ, ОБЛ. ПАЗАРДЖИК

На Ваш номер № ОЕ-32-00-78/10.11.2025 г.

Относно: Инвестиционно предложение (ИП) „Промяна на транспортната схема за извоз на руда от рудник „Асарел“ до обогатителна фабрика „Асарел“, внесено с уведомление с вх. № ПД-01-666/12.11.2025 г. от „Асарел-Медет“ АД

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ПЕЛТЕКОВ,

Във връзка с внесеното уведомление за горесцитираното инвестиционно предложение, на основание, на основание чл. 6а, т. 2 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, ДВ бр. 73/2007 г., изм. и доп. ДВ бр. 94/2012 г.)*, което може да бъде прието като уведомление по приложение № 1 към чл. 10, ал. 1 от същата, Ви уведомявам следното:

ИП попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС*.

С настоящото ИП се предвижда промяна на транспортната схема за извоз на руда от рудник „Асарел“ до обогатителна фабрика „Асарел“, попадаща изцяло на територията на рудник „Асарел“ и в границите на концесионната площ.

Транспортът на руда до 2015 г. се извършвал изцяло с автосамосвали, а след това с автосамосвали до Циклично-поточна система ЦПТ-3 (около 85%) с производителност 2800-3000 т/час.

Трошачно-пресевният корпус на системата е изграден в югоизточния борд на рудника, с кота на приемния бункер 765. Системата включва приемен бункер от 300 т., пластинчат питател, вибрационно сито, конусна трошачка, изземваща лента, два лентови транспортъора с широчина на платното 1200 мм и скорост на движение 3,0 м/сек. Рудата се транспортира до междинен „бункер-буфер“ с обем от 2500 т., от където с два пластинчати питателя се подава до покрит склад и от там на транспортните ленти на обогатителната фабрика (ОФ).

В последните години до приемния бункер на ЦПТ- 3 средно 85% от рудата се доставя с автосамосвали с товароподемност 130 тона при средно транспортно разстояние от 1650 м. Останалата част от рудата се извозва директно с автосамосвали до приемни бункери на „корпус едро трошене“ /КЕТ/ на ОФ на средно транспортно разстояние от 3 600 м.

Поради ограничаване развитието на минните работи, свързано с навлизане в дълбочина и разширение контура на рудника, през 2026 г. ЦПТ-3 за руда трябва да бъде демонтирано и преместено на подходящо място.

През изминалите години с използване на ЦПТ-3 е реализиран значителен ефект от транспортна дейност, което предполага и бъдещо използване на подобни системи за транспорт. Това се налага и поради навлизане на рудника в дълбочина, като миннодобивните работи се съпътстват с:

- увеличаване на транспортното разстояние и намаляване производителността на автосамосвалите;
- увеличаване на броя автосамосвали в едновременна работа и съответно на транспортните разходи;
- затруднено проветряване на рудника;
- увеличават се разходите за строителство и поддържане на рудничните пътища и себестойността на добитата руда.

През 2020 година е разработено и прието предпроектно проучване „Изграждане на нова транспортна схема за извоз на руда от рудник „Асарел“ до ОФ „Асарел“.

Предложеният вариант на нова транспортна система за руда е комплектован изцяло с конвенционални (коритообразни) лентови транспортъори и се състои от 4 конвенционални ГЛТ № I.3.1; I.3.2; I.3.3; I.3.4 и преместване на ПТК.

Общата инсталирана мощност на новата транспортна система е изчислена 6200 kW при проектната часова производителност е 3000 т/час.

Трошачно-пресевен корпус

Предмет на инвестиционното предложение е хоризонталното и вертикално разположение на съоръженията на площадката на трошачно-пресевен корпус. Площадката е разположена симетрично по отношение оста на главната извозна лента ГЛТ-1, която ос е и главна трасировъчна за комплекса. Втората главна трасировъчна ос е оста на барабана на обратната станция. Двете оси са перпендикулярни една на друга. Площадката на ниво 750.00, на която се разполага трошачката е с ширина 22 м и дължина 48 м.

В зоната на пресипката на ГЛТ-1 върху ГЛТ-2 са групирани фундаментите на задвижващите станции на лентите, техните помощни агрегати и фундамента на устоя за естакадата на ГЛТ-2. Разположението на трасето на ГЛТ2 е съобразено със съществуващото положение в рудника. В северният край на ГЛТ2 е разположена междинната задвижваща станция. Проектирани са площадки и пътища за обслужване на лентата и съоръженията.

За целта на проекта е необходимо да се извърши изместване на довеждащ път .

Началото на новото трасе се намира в северната част на рудника и се превързва към съществуващ път с нивелетна кота 902,06 м. Края на трасето се намира в южната част на рудника и се превързва към съществуващ път с нивелетна кота 942,113 м. Общата дължина на пътя е 532.36 м.

В зоната на пресипната станция се предвижда изграждане на подпорна стена. Оформя се площадка с трапецовидна форма и приблизителни размери 65 x 45 м.

За ТПК се предвижда оросителната инсталация, както и измиването на площадката на кота 749.10.

Разтоварна площадка

Разтоварната площадка се оформя на кота 767,40 м. Осигурени са два подхода за изсипване на самосвалите. Разтоварните места се ограничават челно с подпорни стени („Г-образни” в план), а странично от предпазни ръбове с дължина 25 м и 6 м, изпълнени като стоманобетонени стени.

Общата площадка на кота 749,10 м, на която се монтира трошачката заедно с подаващата лента, е ограничена с 5 м стена, откъм монтажната площадка на бункера. За него е предвидена ниша с размери 12,55 м на 10,00 м в план, с височина 14,00 м.

Бункерът, който е използвана вече конструкция на ЦПТ-3 се рехабилитира и монтира на 4 колони 100/100 см с височина на бетоновата част 240 см.

В горната част на колоните се вграждат закладни части за връзка с базовите стоманени плочи на краката на конструкцията на бункера.

ГЛТ1, трасе и площадка между ГЛТ1 и ГЛТ2

Разположение на трасето на ГЛТ1 и площадката между ГЛТ1 и ГЛТ2. В зоната на пресипката на ГЛТ-1 върху ГЛТ-2 са групирани фундаментите на задвижващите станции на лентите, техните помощни агрегати и фундамента на устоя за естакадата на ГЛТ-2.

Предвижда се път, обслужващ изцяло наземната част на ГЛТ № 1.

Километър 0+000 на новия път съвпада със обръщателен барабан на разглежданата ГЛТ № 1 с кота 749,098. От км 0+000 новото трасето започва с надлъжен наклон $0\%=0,00^\circ$ и дължина 1,54м. След това навлиза във вертикална вдлъбната крива с $R=20,00\text{м}$. При км 0+010,26 трасето излиза от вертикалната крива и преминава в прав участък с дължина 591,26м и надлъжен наклон $26,79\%=15,00^\circ$. От км 0+601,52 до км 0+616,89 следва изпъкнала вертикална крива с $R=50,00\text{м}$. До км 0+680 оста на пътя следва терена. Обслужващия път на ГЛТ № 1 се включва в съществуващ път 1.

ГЛТ2 и междинна задвижваща станция

Предвижда се изграждането на път, обслужващ част от наземната част на ГЛТ № 2 и друг, които да обслужва новата междинна задвижваща станция. За по-голяма яснота в проекта ще обозначим с ГЛТ № 2-1 – пътя обслужващ междинната площадка на ГЛТ № 1 и ГЛТ № 2 и с ГЛТ № 2-2 – пътя обслужващ междинната задвижваща станция. Дължината на трасето на път ГЛТ № 2-1 е 351,20 м. Съществуващ път 2 се включва в обслужващия път на ГЛТ № 2-1 на км 0+130,00 – от ляво на растящия километраж.

Дължината на трасето на път ГЛТ № 2-2 е 180,00 м.

Преместване на трошачно - пресевен корпус

Техническото решение предвижда преместване на пресивно-трошачния комплекс (ПТК) на ЦПТ-3 на кота 750 и изграждане на транспортна връзка до бункер-буфер на КЕТ на кота 940 чрез система от два гумено-лентови транспортъри, използвайки максимално наличните възли от ЦПТ-3. Лентовата транспортна система се състои от два лентови транспортъра ГЛТ-3.1, ГЛТ 3.2.

Лентов транспортър ГЛТ 3.2 подава рудата към бункер-буфер, който е изграден от южната страна на КЕТ. От бункер-буфера, посредством два броя питатели (№ 1 и № 2) рудата се подава към транспортъри ПС 1 и ПС 2, които я транспортират до покрития склад за едро трошена руда.

Първия етап от подготовката за преместване е оформянето на подход и междинни площадки на котата на горния ръб на фундамента на модул 1. Оформения откос на рудника се срязва до средна кота 754.20 и се оформя пътен подход с ширина минимум 25 метра. Преди достигане на проектното местоположение на ПТК пътя се разширява до 50 метра, което ще служи и като междинна площадка за маневриране и временно складиране.

При подготовката и извършване на строителство не се налага изсичане на дървесна маса и изземване на хумусен слой, тъй като територията е за осъществяване на добив и транспортиране на добита минна маса.

При строителните дейности ще се отделят неорганизираните газови емисии.

Строително-монтажните работи ще се извършват поэтапно, в зависимост от графика за изграждането на отделните съоръжения или изпълнение на дейностите в обхвата на ИП.

За периода на строителството от двигателите на използваните строителни машини и автотранспортни средства в атмосферния въздух ще се емитират неорганизираните емисии. Неорганизираните емисии ще включват главно замърсителите, съдържащи се в изгорелите газове от двигателите с вътрешно горене – CO , NO_x , SO_2 , CH и прах.

При изпълнение на изкопно-насипните работи и транспортни дейности ще се емитира и прах. Неговото количество и интензитет на отделяне до голяма степен зависи от сезона, през който ще се извършват строителните работи, климатичните и метеорологичните фактори (вятър, влажност, температура, устойчивост на атмосферата), характеристиките на почвата и много други условия. В случая ще се засегне предимно територията на работната площадка. Принципно, времетраенето и количествата на емисиите ще се ограничат до времетраенето на строително-монтажните работи.

Предвижда се оросяване на пътищата, за да не се вдига прах при движение на вътрешнофирмения транспорт.

Реализацията на инвестиционното предложение не предполага съоръжения, които да имат организирани източници на емисии.

Реализацията на инвестиционното предложение няма да доведе до създаването на нови организирани източници на прахо-газови емисии.

Основно за намаляване на прахообразуването се използва вода, като с помощта на водоноски, всички вътрешнозаводски пътища, по които има товаропоток, багерните площадки и насипищата се оросяват по утвърдена работна инструкция в съответствие с предварително разработен график и съгласно метеорологичните условия.

Отпадъците, генерирани при строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение, ще се управляват съгласно утвърдените нормативни изисквания за дейности с отпадъци.

Отпадъчните води, формирани при строителството и експлоатацията на ИП, ще бъдат включени в съществуващата система за управление на водите, предвиждаща отвеждането на замърсените води към хвостохранилище и към пречиствателни станции.

Предвижда се по време на строителството да бъдат монтирани химически тоалетни. По време на експлоатацията обслужващия персонал ще използва съществуващите хигиенно-битови съоръжения на „Асарел-Медет“ АД и формираните от това битово-фекални води като част от общото количество такива, формирани от цялото дружество, ще се третира по съществуващия ред – пречистване в ПСБФВ.

Реализацията на инвестиционното предложение не налага въвеждане в употреба на нови видове опасни химични вещества и смеси, и промяна на местоположението или капацитета на складовете/площадките за съхранението им.

Така заявеното ИП не може да бъде отнесено самостоятелно към някоя от позициите на Приложение № 1 и 2 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), както и да се счита за **изменение/разширение**, по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 3 на ЗООС, на обект или дейност по тези приложения, което да се очаква да доведе до възникване на значително отрицателно въздействие върху околната среда, поради следните мотиви:

1. С предвижданата промяна ще се създаде възможност за развитие на рудника и ефективност на извоза на руда, чрез изграждане на нова транспортна система за извоз на рудата, от р-к „Асарел“ до КЕТ на ОФ „Асарел“ до края на съществуването на рудника, като се осигури необходимата производителност, ефективност и сигурност на транспортната дейност, екологичност и безопасност.
2. ИП попада изцяло на територията на рудник „Асарел“, като при реализацията му няма да бъдат засегнати други имоти и територии извън концесионната площ.
3. По време на строителството се очакват неорганизираните емисии от изгорелите газове от двигателите с вътрешно горене и прах. При изпълнение на изкопно-насипните работи и транспортни дейности ще се емитира и прах. Неговото количество и интензитет на отделяне до голяма степен зависи от сезона, през който ще се извършват строителните работи, климатичните и метеорологичните фактори (вятър, влажност, температура, устойчивост на атмосферата), характеристиките на почвата и много други условия. В случая ще се засегне предимно територията на работната площадка. Предвижда се оросяване на пътищата при движение на вътрешнофирмения транспорт.
4. Реализацията на инвестиционното предложение не предполага съоръжения, които да имат организирани източници на емисии и няма да доведе до създаването на нови организирани източници на прахо-газови емисии.
5. Реализацията на ИП не е свързана с използването на природни ресурси. Не се налага изземването на хумусния слой по време на строителството и неговото последващо оползотворяване.

Предвид гореизложеното, **няма основание за провеждане на процедура по глава шеста, раздел III на ЗООС – оценка на въздействието върху околната среда.**

Територията, в която ще се осъществи ИП, попада в границите на защитена зона BG0002054 „Средна гора” за опазване на дивите птици, обявена със Заповед № РД-273 от 30 март 2012 г. на Министъра на околната среда и водите (ДВ бр. 32 от 24.04.2012 г.).

ИП е допустимо по смисъла на чл. 12, ал. 2 от *Наредбата за ОС*.

Територията, в която ще се осъществи ИП, не попада в границите на защитени територии по смисъла на *Закона за защитените територии*

С оглед гореизложеното, отчитайки местоположението и характера на ИП, при реализацията му **няма вероятност** от отрицателно въздействие върху защитени зони от мрежата „Натура 2000”, включително и върху защитена зона BG0002054 „Средна гора”. В тази връзка и на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че **преценката** на компетентния орган за така заявеното ИП „Промяна на транспортната схема за извоз на руда от рудник „Асарел“ до обогатителна фабрика „Асарел“ в землище на гр. Панагюрище, общ. Панагюрище, обл. Пазарджик е, че **не е необходимо провеждане на процедура** по реда на Глава втора от *Наредбата за ОС*.

Настоящото се отнася само за заявените параметри на 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 изготвено **настоящото писмо**, възложителят е длъжен да уведоми незабавно РИОСВ-Пазарджик за промените.

С уважение,

КОСТАДИН ГЕШЕВ
Директор РИОСВ-Пазарджик

