



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. № ОВОС-67/28.10.2021 г.

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

На Ваш изх. № 04-09-85/23.08.2021 г.

Относно: Уведомление за инвестиционно предложение (ИП) „Ремонтно – възстановителни работи, с цел привеждане на съвпадащия с трансевропейската пътна мрежа (TENT-T) тунел „Топли дол“ на АМ „Хемус“ при км 39+487, в нормативна експлоатационна пригодност“, с възложител Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ДЕНЧЕВ,

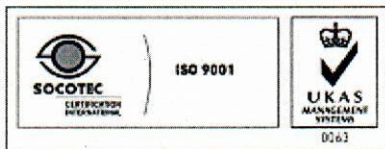
Във връзка с Ваше уведомление с вх. № ОВОС-67/23.08.2021 г. на МОСВ за ИП „Ремонтно – възстановителни работи, с цел привеждане на съвпадащия с трансевропейската пътна мрежа (TENT-T) тунел „Топли дол“ на АМ „Хемус“ при км 39+487, в нормативна експлоатационна пригодност“, на основание чл. 6а, т. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр. 73/ 2007г., изм. и доп.), Ви уведомявам следното:

ИП „Ремонтно – възстановителни работи, с цел привеждане на съвпадащия с трансевропейската пътна мрежа (TENT-T) тунел „Топли дол“ на АМ „Хемус“ при км 39+487, в нормативна експлоатационна пригодност“, попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.

Целта на ИП е да бъдат изпълнение всички нужни мерки и мероприятия, с които съоръжението да бъде приведено в съответствие с изискванията на Наредба № РД-02-20-2/21.12.2015 г. за технически правила и норми за проектиране на пътни тунели.

ИП попада в землището на с. Врачеш, община Ботевград.

Пътен тунел „Топли дол“ се намира на АМ „Хемус“, като движението в двете посоки се осъществява в две отделни тръби. Тунелът е въведен в експлоатация през 1985 г., като началото му е при км 39+487, а краят при км 40+367. Дължината на дясната тръба е 883 м, а на лявата тръба – 878 м. Има 2 броя активни ленти и 1 бр. аварийна в дясната



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

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



тръба и 3 броя активни в лявата тръба. Общата ширина на пътното платно и в двете тръби е 12,50 м. Светлият радиус на напречното сечение е 6,40 м, а височинния габарит – 4,80 м.

С настоящото ИП се предвиждат следното ситуационно решение за лява тунелна тръба: Права с дължина 188,04 м; лява крива с $R=4000$ м; Права с дължина 373,35 м; Лява крива с $R=0$ и ъгъл $b=199,897g$; Права с дължина 129,27 м.

Ситуацията в проектирания участък, предвижда следните елементи за дясната тунелна тръба: Права с дължина 17,76 м; дясна крива с $R=0$ и ъгъл $b=199,621g$; Права с дължина 77,07 м; дясна крива с $R=0$ и ъгъл $b=199,916g$; Права с дължина 172,58 м; дясна крива с $R=0$ и ъгъл $b=199,945g$; Права с дължина 502,57 м; дясна крива с $R=0$ и ъгъл $b=199,756g$; Права с дължина 27,78 м.

Нивелетно решение: Съгласно представената информация нивелетата е проектирана с прави и нивелетни криви, с проектна скорост $V_{пр}=80$ км/ч, като максимално се придържа към съществуващото нивелетно положение. Нивелетните коти и надлъжния наклон се отнасят за левия ръб на настилката на пътното платно на дясната тунелна тръба и в десния ръб на настилката за лявата тунелна тръба и са дадени в надлъжните профили.

Лява тунелна тръба: надлъжни наклони – минимален 1.473%, максимален 1.979%; вертикални криви – вдлъбната $R=54409$ м, изпъкнала $R=18920$ м.

Дясна тунелна тръба: надлъжни наклони – минимален 1.466%, максимален 3.16%; вертикални криви – вдлъбната $R=74140$ м, изпъкнала $R=18000$ м.

Напречен профил: Тунелните тръби са проектирани със следните габарити:

Лява тунелна тръба – ленти за движение 2×3.75 ; аварийна площадка 1,95; водещи ивици $2 \times 0,50$ м; тротоари $2 \times 0,85$ м.

Дясна тунелна тръба - ленти за движение 2×3.75 ; аварийна площадка 1,70; водещи ивици $2 \times 0,50$ м; тротоари ляв-0,85 м., десен-1,21 м.

Напречният наклон на настилката ще бъде едностранен 2,5% в двете тръби, като при зануляванията преди и след тръбите следва съществуващите наклони на лентите за движение. Напречният наклон на служебните тротоари е 2% към пътното платно.

Настилка – конструкцията ще бъде сплитмастик SMA0/11S, Pmb 45/80-65 – 4 см; асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/12 (AC 12,5 биндер) Pmb 25/55-55-5 см; геомрежа с якост на опън 100 kN/м – EN ISO 10319; асфалтова смес за долен пласт на покритието 0/12(AC 12,5 биндер) Pmb 25/55-55 \geq 4 см.

Лява тунелна тръба

В лявата тунелна тръба се предвижда пълно отстраняване на изградената облицовка с положения хидроизолационен пакет и дренажно-отводнителна система и изграждане на нова хидроизолационна и дренажно-отводнителна система и нова третична облицовка. Габаритът на тунела ще бъде с височина на динамичен габарит – 4,80 м; напречен наклон на пътя – 2,5 %; ленти за движение $2 \times 3,75$ м; лента забранена за движение – 1,95 м; водещи ивици – $2 \times 0,50$ м; тротоар в ляво и в дясно по 0,85 м.

Профилът за новата третична облицовка ще бъде оформен по циркулярна крива с $R=6,20$ м с център на въртене С1 спрямо оста на пътното платно за стените на височина 2,50 м, а за свода е с $R=6,30$ м с център на въртене С1 в конструкцията състояща се от: хидроизолационен пакет по стените и свода на тунела, предвиден да се изпълни от рулонна двуслойна геомембрана; надлъжни дренажни колектори в двата тротоарни блока DN 160, отвеждащи постъпващите от масива води към хидроизолационния пакет извън тунела при портала. Към колекторите ще се монтират комплект ревизионни шахти през 40,00 м с бетонов капак; изграждане на нови тротоарни блокове с ширина 0,85 м; изграждане на стени от бетон на височина 2,50 м от кота тротоар и 3,00 м при входовете на галериите с дебелина 0,20 м като елемент на третична облицовка; изграждане на третична облицовка по свод от пръскан бетон, с дебелина 0,10 м, армиран с напречна

арматура и мрежи. Третичната облицовка в стените и свода на тунела ще бъде изпълнена на полета по 6,0 м без междинни връзки следвайки изпълнението на работните граници на съществуващата облицовка с оформяне на дилатационни фуги.

Напречният профил в зоната на вентилаторните групи ще се изпълни при км 39+575, км 39+715, км 39+855, км 40+015, км 40+155 и км 40+295 всеки с дължина 2,20 м. Конструкцията на тротоарните блокове и на третичната облицовка по стените е от бетон с дебелина 0,20 м, а в свода от пръскан бетон с дебелина 0,20 м, армиран с мрежи, в която е вградена стоманена рамкова конструкция. Тази конструкция ще се състои от две дъги, свързано помежду си, като всяка дъга ще има 5 елемента. Петите на конструкцията ще се захващат с по 4 броя анкерни болтове (дюбели) М10-90 в новоизградените тротоарни блокове. За дъгите в областта на ключа ще бъдат заварени 4 броя планки, към които ще бъдат захванати чрез болтови връзки окачвачите на стоманените конструкции носещи вентилаторите. Осигурителните вериги на всеки от вентилаторите се захващат за стомано-бетонната тунелна облицовка, след монтажа на вентилаторите, посредством дюбелни анкерни болтове.

Напречният профил в зоната на входовете на евакуационните галерии ще се изпълни в участъците с дължина 5,00 м, където е предвидено да бъдат входовете на свързващите галерии като пешеходни евакуационни напречни връзки между тръбите на тунела, съответно при км 39+753,00 и км 40+055,23 (по километража на дясната тунелна тръба) и респективно при км 39+754,50 и км 40+056,78 за лявата и е оформен в конструкция, която ще се състои от: изграждане на третична облицовка по свод от пръскан бетон; изграждане на стени от бетон клас на височина от 3,00 м от кота тротоар с дебелина 0,20 м.

Дясна тунелна тръба

Предвидено е да се извърши реконструкция на тротоарните блокове и пътното платно, включващо уширяване на тротоарите съответно по лява и дясна страна, като габарите на тунела при пътното платно след реконструкцията ще се оформи, както следва: височина на динамичен габарит – 4,80 м; напречен наклон на пътя – 2,5%; ленти за движение 2x3,75 м; лента забранена за движение – 1,75 м; водещи ивици – 2x0,50 м; тротоар в ляво 0,85 м; тротоар в дясно 1,20 м; височина на тротоарите -18 см. Новите тротоарни блокове ще се изпълняват по цялата дължина на тунела до проектните коти.

Напречният профил в зоната на вентилаторните групи ще се изпълнява при км 39+565, км 39+685, км 39+800, км 39+920, км 40+040, км 40+160 и км 40+288 за участъци всеки с дължина 3,00 м. Предвидено е да се изградят нови стени с височина 3,00 м от бетон и дебелина 0,15 м, а в свода от пръскан бетон с дебелина 0,22 м, армиран с мрежи и арматура. Вентилаторите ще се прикрепват към тунела чрез стоманена конструкция, която представлява скара от стоманени винкелни профили, която ще се прикрепи към рамковата конструкция посредством окачвачи – тръби. Осигурителните вериги на всеки от вентилаторите ще се захващат за стомано-бетонната тунелна облицовка след монтажа на вентилаторите, посредством дюбелни анкерни болтове.

В проект а е предвидено изграждане на комбинирани аварийни станции, които ще бъдат разположени в изградените по време на строителството на тунела аварийни камери с размери: В=2,00 м и Н=2,20 м и дълбочина 0,60 м. Нишите ще бъдат разположени, както следва:

Дясна тунелна тръба при км 39+629,89; 39+764,74; 39+905,74; 40+046,25 и 40+182,49, които понастоящем са затворени с изградените стени;

Лява тунелна тръба при км 39+667,89; 39+810,78; 39+950,32; 40+015,96; 40+123,76 и 40+224,40.

Напречни връзки/галерия 1 и галерия 2

В проекта е предвидено изграждане на два броя свързващи галерии като пешеходни евакуационни напречни връзки между тръбите на тунела съответно при км 39+753,00 и км 40+055,23 (по километража на дясната тунелна тръба) и респективно при км 39+754,50 и км 40+056,78 (по километража на лявата тунел – на тръба) с дължина съответно: 28.76 м и 24,28 м. Ще се осигури широчина на евакуационния път 2,70 м (с напречен наклон 1%) и светла височина 2,80 м от кота готов под съвпадащ при входовете с котата на пътното платно. Надлъжният наклон в галериите е от 0,42% до 0,62% и в единият край е предвиден канал за отвеждане на вода от миене на галериите, който се отвежда в дренажната система на тунела. Облицовката на напречните връзки ще бъде двупластова с хидроизолация между двата конструктивни пласта – първична и вторична облицовка. Първичната облицовка ще бъде изпълнена от пръскан бетон, армиран с два реда стоманени мрежи. Общата дебелина на пръскания бетон е 10 см. Вторичната облицовка за стени и свод на двете галерии ще бъде с дебелина 25 см, а дъното е с дебелина 35 см. Вторичната облицовка е армиран с вътрешни и външни армировъчни пръти.

Ще бъде изпълнена хидроизолация по контура между първичната и вторична облицовка, в свода и стените на тунела до надлъжните дренажи $\varnothing 80$.

Напречните връзки ще се затварят от двете страни с преградни стени с огнеустойчиви врати към тръбите на тунела и отвори за монтиране на вентилационен бокс с автоматични пожарни клапи.

Портали

Предвидено е да се реконструира видимата част на порталните кампади с отстраняване на дефектирания пръскан бетон и последващо възстановяване на сечението на покритието от пръскан бетон и възстановяване на челата. От външната страна на конструкцията в обхват от 3,00 м до петата на откоса ще бъде подменена съществуващата хидроизолация с нова от хидроизолационно фолио. В петата на откоса над тунела отводняването от повърхностните води ще се извърши чрез италиански улеи, а в петите на пиетдритите от външната страна е предвидено изграждане на отвеждаща дренажна система, чиято тръбна част ще се изпълни с дренажни тръби $\varnothing 160$, с хоризонтални прорези между високите. От вътрешната страна хидроизолацията ще е продължение на хидроизолацията от тунела.

Пожарно водоснабдяване

Предвидени са два нови противопожарни (ПП) резервоара с обем 240 м³, които ще подават вода към противопожарния пръстен в тунела. ПП резервоар 1 е основен, а ПП 2 е допълнителен, който допълва основния с вода, когато водното ниво започне да спада под максималното в резервоар 1. Двата резервоара ще бъдат пълнени с водоноски. Резервоар 2 ще се захранва от съществуващата помпена станция, където се предвижда монтирането на нова помпа. Напорният водопровод от съществуващата помпена станция до резервоар 2 ще бъде изпълнен от РЕНД тръби $\varnothing 50$ мм.

Двата ПП резервоара ще се състоят от две отделни мокри камери и една суха. Сухата камера ще бъде с размери 4,00 м/4,50 м и височина 3,80 м. Оставен е отвор за достъп със стъпала, с размери 0,80/0,80 м. Отворите ще се затварят със стоманени капаци. В сухата камера са предвидени две помпи една работна и една резервна. Проектирано е двойно ел. захранване на помпите. Помпите ще могат да се управляват автоматично и ръчно. Мократа камера е с размери 11,00 м/5,35 м и височина 3,00 м. На покривната плоча е оформен 0,80/0,80 м със стъпала за достъп в мократа камера, който се затваря със стоманени капаци. Оставени са два отвора на всяка камера на резервоарите – един за пълнене на камерите и един за зареждане на пожарните коли.

Противопожарен водопровод в тунела

Противопожарния водопровод в двете тръби на тунела ще образува затворен пръстен, който ще бъде положен отдясно под платното за движение и ще бъде изпълнен

от стоманени тръби $\varnothing 150$ мм. Местоположението и размерите на съществуващите аварийни станции ще се запазят, като са проектирани по още една аварийна станция на входа и изхода на двете тунелни тръби. В лявата тръба са предвидени 8 аварийни станции, а в дясната 7.

На разстояние не по-голямо от 3,00 м до всяка евакуационна галерия, от лявата страна на всяка тръба на тунела е предвиден по един ПХ DN80. В началото и края на всяка тръба на тунела са проектирани по един надземен ПХ DN80 за пълнене на пожарните автомобили.

Предвидени са два спирателни крана в тунела, така че ПП водопровод да бъде разделен на линейни участъци с дължини до 600 м.

В най-ниската точка на водопровода е проектирана шахта-изпразнител. Отклонението към шахтата ще стане с РЕ тръба $\varnothing 90$ мм, като на нея са монтирани СК DN80 и обратна клапа DN80. Шахтата изпразнител се отводнява в близкия водосток с РР тръба $\varnothing 160$ мм.

Управляеми пътни знаци и светофари

Проектът предвижда автоматизирано управление на движението, което ще позволи при конкретни пътно-транспортни ситуации чрез 1 бр. контролер да се управлява пътното движение чрез изменения на пътната сигнализация – светофари и управляеми пътни знаци.

Вентилация на тунела

Предвидено е двете тръби на тунела да се проветряват по надлъжна схема със струйни вентилатори. Вентилацията в съответната тръба ще следва посоката на движение на трафика, а именно: дясна тръба – низходящо проветряване; лява тръба – възходящо проветряване. Нормалната вентилация ще се управлява по показанията на датчиците за концентрация на газове и за видимост.

Предвидена е система за управление на вентилацията, която ще контролира замърсяването на атмосферата в тунела с газове, сажди от превозните средства и възможни външни източници. Параметри за контрол на вентилацията са концентрацията на въглероден оксид, азотен диоксид, видимост, скорост и температура на въздуха. Тези параметри се контролират точково в мониторингови станции. За всяка тръба на тунела са предвидени по три мониторингови станции.

В евакуационните галерии ще бъде изградена допълнителна вентилационна система, за недопускане на навлизането на дим отпожарната тръба в тях.

В тунел „Топли дол“ е предвидено изграждане на две евакуационни галерии със светло сечение $S_{cc}=8,2$ м², периметър $P_{cc}=10,5$ м, височина $H_{cc}=3,15$ м и дължини, съответно 28,4 м и 24,5 м.

Предвидено е и изграждане на: автоматична пожароизвестителна система; аудио диспечерска система; видеонаблюдение; газ сигнализация СО, NO₂; структурна кабелна система.; системи за радиопокрытие.

При реализирането на ИП ще се използват двата съществуващи трафопоста до южния и северния портал, в които ще бъдат поместени главни разпределителни табла НН, диспечерски център и други електрически табла за захранване и управление на осветителната уредба, вентилаторите и светофарната уредба. Подстанциите са захранени двустранно от два далекопровода 20 kV. Съществуващата метална конструкция ще бъде демонтирана, а на нейно място ще бъде изградена нова носеща конструкция за осветителите.

Осветителната уредба за всяка тръба на тунела е секционирана на 2 степени (нощно и полунощно). Предвидено е да се използва симетрична система на осветление и светодиодни осветители. Осветителите ще бъдат монтирани чрез планки на металните скари, двустранно над двата тротоара на височина 5,0 м. Пред двата портала ще се изгради

и предпортално осветление, което ще бъде изпълнено със светодиодни осветители, монтирани на нови стълбове на височина 11 м. Новите стълбове ще бъдат изправени на местата на съществуващите такива.

Предвидено е евакуационно осветление със светодиодни осветители, които ще бъдат монтирани на височина 1,5 м по стените на тунела. Аварийните станции и аварийните изходи също ще бъдат обозначение с маркировъчна сетлина.

Предвидено е да се извърши повторно заземление на електрическите табла.

Ще се извърши реконструкция на съществуващия трафопост „Топли дол“, която включва за първия етаж: подмяна на 2 бр. съществуващи маслени трансформатори 400 kVA, 20/0,4 kV с нови такива 630 kVA, 20/0,4 kV; изтегляне на нови кабели между страна Н.Н. на новите трансформатори и новите ГРТ; свързване към заземителния контур на новите трансформатори. За втория етаж е предвидено: подмяна на 9 бр. от съществуващите мощностни разединители, 20 kV, 400 А с нови; монтиране на нови РЛЗ 15 за РМ 20/400 А; подмяна на съществуващите 2 бр. токови трансформатори 30/5/5 А в Килия № 2 с нови 3 бр. токови трансформатори 30/5/5 А, с клас на точност 0,5s или подобър; монтиране на 6 бр. нови предпазители 40А със стопяема вложка в килиите за Охрана на трансформатор; монтиране на 6 бр. нови вентилни отводи за закрит монтаж; монтиране на нова шинна система с алуминиеви шини 50/5 мм към вентилните отводи и новия среден токов трансформатор в килия № 2; монтаж на нови връзки към съществуващата заземителна инсталация с поцинкована шина 40/4 мм.

Връзката между страна Н.Н. на трансформаторите и ТНН ще стане с кабел FG70R 3x4x(1x120мм²)+2x(1x120мм²), положен в съществуващи кабелни канали под пода на помещението.

Предвидена е защита и/или реконструкция на оптични кабели на мобилни оператори.

В двете тунелни тръби е предвидено да се изгради система за отвеждане на разливи на горими, взривоопасни и токсични течности от пътното платно и за водните количества използвани при почистване/миене на тунелите и използваните за противопожарни нужди. Отводнителната система на ще се състои от линейни отводнители, общ стоманен колектор, ревизионни шахти, разположени през 40 м по дължината на тунела, коалесцентен сепаратор и калова яма при изхода на тунела. Предвидени са и отводнителни улеи от полимербетон. Течностите ще се отвеждат в затворена система. За предпазване от експлозия са предвидени хидравлични затвори, предотвратяващи връщането на избухливи газове в пространството на тунела. Отводнителните улеи ще се свързват на всеки 40 м към колектора чрез хидравлични затвори и ревизионни шахти с гарантирана проводимост 100l/s. Отвеждащият колектор ще се изпълни от дебелостенни тръби от неръждаема стомана с оноксови скоби от неръждаема стомана за връзка между тях и ще бъде изцяло бетонизиран с бетон. Връзката на хидравличните затвори с отвеждащия колектор ще се извършва в ревизионна шахта посредством коляно от неръждаема стомана и тройник от неръждаема стомана. Ревизионните шахти ще бъдат снабдени с водоплътни чугунени капаци осигурени срещу повдигане и изхвърляне вследствие на експлозия в отводнителната система. Ревизионните шахти са 22 на брой по дължина на двете тунелни тръби са част от конструкцията на отводнителната система.

При изходния портал на тунела стоманената тръба ще зауства в РШ1, в която ще бъде изпълнен хидравличен затвор, след което отпадъчните води се отвеждат в РШ2-бетонна шахта със спирателен кран с ел.задвижка. Преминават през коалесцентен сепаратор и условно чистите води се отвеждат в изтичалото на водостока при км 41+420.

При евентуален разлив на запалими течности, кранът ще бъде затворен и ще бъде преустановен достъпа на отпадни води до коалесцентния сепаратор. Замърсените от разлива води ще бъдат отвеждани в стъклопластова калова яма с обем 40 м³, която ще

може да поеме разлив от една цистерна с вместимост 38m^3 . Когато ямата се напълни, ямата ще се източва и съдържанието ѝ ще се обезврежда на регламентирано място за целта.

Кръглите РШ ще бъдат изпълнени от стоманобетонени пръстени $\varnothing 1000$, монтирани върху бетоново дъно и покрити с капак за РШ и бетонов капак. В стените им ще бъдат монтирани чугунени стъпала през 30 см, шахматно разположени.

Новопроектираният канал, извън тунела ще бъде положен в изкоп, върху здрава основа с уплътнена пясъчна подложка 15 см. Изкопите ще бъдат засипани до 30 см над тръбата с пясък или пресят изкопен материал с максимален размер на чстиците до 5 мм. Обратният насип и уплътняването с пясък ще става ръчно, едновременно от двете страни на тръбата на пластове по 15 см.

Въздействие върху земните недра ще се реализира главно по време на строителните и монтажни дейности, включващи изкопни и насипни дейности. Не се предвижда използване на взрив.

Предвидените дейности попадат изцяло в обхвата на съществуващия тунел и предпорталните участъци. За реализацията на ИП ще се използва изградената пътна инфраструктура, като не се предвижда изграждане на нова такава.

Предвидено е да се използват следните строителни материали – асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и др. Природните ресурси, които ще се използват – пясък, трошен камък, чакъл, земни маси и вода за приготвяне на бетонови смеси.

По време на работата се очакват емисии от прах от строителната техника, както и от отработени газове. По време на експлоатацията се очакват емисии от изгорели газове от преминаващите превозни средства. Организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от лица, притежаващи съответните документи, издадени по реда на Закона за управление на отпадъците.

Използването на опасни химични вещества ще бъде свързано със строително-транспортната техника. Тези вещества включват петролни масла и различни горива – бензин, дизелово гориво, пропан-бутан, природен газ и др. Опасност съществува при възникване на аварийни ситуации, като в тези случаи своевременно трябва да се изпълнят мерките, заложи в плана за действие при аварийни ситуации.

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

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

При извършената проверка за допустимост по смисъла на чл. 12, ал. 5 от *Наредбата за ОС* се установи, че реализирането на ИП е допустимо спрямо целите за опазване на околната среда, заложи в План за управление на речните басейни (ПУРБ) и План за управление на риска от наводнения (ПУРН) на Дунавски район, при спазване на условията поставени в становището, съгласно становище на Басейнова дирекция „Дунавски район“ (БДДР) с вх. № ОВОС-67/30.09.2021 г. на МОСВ.

Дейностите в описаното по-горе инвестиционно предложение не попадат в Приложение № 1 към чл. 92, т. 1, както и в Приложение № 2 към чл. 93, ал. 1 на Закона за опазване на околната среда (ЗООС). Същите не представляват разширение или изменение, което да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда по смисъла на чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, поради следното: 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. Не се предвижда

използване на взрив. Всички предвидени ремонтни дейности, ще попадат изцяло в обхвата на съществуващия тунел и предпорталните участъци. Не се очаква замърсяване на околната среда и дискомфорт за населението, тъй като съоръжението не преминава през населени места. Инвестиционното предложение не засяга обекти на културното наследство. При извършването на всички предвидени в проекта ремонтно – възстановителни дейности ще се използва изградената пътна инфраструктура и не се предвижда изграждане на нова такава. Местоположението на разглеждания обект изключва възможността от възникване на трансгранични въздействия. За реализацията на обекта ще се използват обичайните за този вид строителство материали - асфалтобетон, бетонови разтвори, конструктивни елементи и други. 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. В процеса на работа на строителната техника ще се емитира прах с различен фракционен състав, основно при изгребването на земни маси за оформяне на предвидените изкопи. По време на експлоатацията на участъка, се очаква генериране на емисии от изгорели газове в атмосферния въздух от преминаващите превозни средства. Отпадъци се очаква да се генерират в процеса на строително-монтажните работи. Организацията по извозването на отпадъците ще се осъществява от лица, притежаващи съответните документи, издадени по реда на Закона за управление на отпадъците. По време на строителните работи, използването на опасни химични вещества е свързано със строително-транспортната техника. Не се предвижда съхраняване на опасни вещества на строителните площадки, както и не се предвижда използването на химични вещества, препарати и продукти, подлежащи на забрана.

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

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

Видно от гореизложеното, предвид факта, че предвидените в ИП дейности и реализирането им не предполагат увреждане и трансформация на природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони, не се

създава трайна преграда, която да възпрепятства миграцията на видовете в обхвата на ИП, както и възможните шумови и антропогенни въздействия са временни и обратими считам, че при реализацията им **няма вероятност от отрицателно въздействие** върху защитени зони.

В тази връзка, на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че за така заявеното ИП „Ремонтно – възстановителни работи, с цел привеждане на съвпадащия с трансевропейската пътна мрежа (TENT-T) тунел „Топли дол“ на АМ „Хемус“ при км 39+487, в нормативна експлоатационна пригодност“, **преценката** на компетентния орган е, че **не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС**.

Настоящото писмо се отнася само за заявените параметри в ИП и не отменя необходимостта от получаване на съгласувания или разрешителни, предвидени в други закони и подзаконовни нормативни актове.

При всички случаи на промяна в параметрите на ИП или на някои от обстоятелствата, при които е издадено настоящото писмо, възложителят е длъжен да уведоми незабавно компетентния орган за промените.

АСЕН ЛИЧЕВ

Министър на околната среда и водите