



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Министерство на регионалното развитие и благоустройството

РАЗРЕШЕНИЕ ЗА СТРОЕЖ

№ РС – 37...../ 16.06..... 2022 г.

Във връзка със заявление вх. № АУ 22-21/ 11.05.2022 г. на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура”, допълнено с писмо вх. № АУ 22-21/ 08.06.2022 г., необходимостта от мащабна модернизация на железопътната инфраструктура, и в частност на железопътната линия София – Пловдив в участък Елин Пелин – Костенец и предвид обстоятелството, че ж.п. линията „София – Пловдив“ е част от Трансевропейската транспортна мрежа и от коридор Ориент/ Източносредиземноморски на Основната мрежа от коридори, със статут на железопътна магистрала съгласно Наредбата за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии от 2001 г., представлява национален обект по смисъла на § 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за държавната собственост и чл. 29, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт, и е обект с национално значение съгласно Решение № 509/ 08.07.2011 г. на Министерския съвет, на основание чл. 148, ал. 3, т. 2, букви „б“ и „в“ и ал. 4 от Закона за устройство на територията (ЗУТ), във връзка с чл. 145, ал. 1, т. 3, букви „б“ и „в“, чл. 144, ал. 1, 3 и ал.6, и чл. 152, ал. 2 от ЗУТ; Комплексен доклад № NEW-DA-012/ 08.06.2022 г. за оценка на съответствието на инвестиционен проект с основните изисквания към строежите, изготвен от консултант по чл. 142, ал. 6, т. 2 от ЗУТ - „И КюИ Контрол“ ООД, ЕИК 130220338, представлявано от инж. Валери Иванов Мътнешлиев–управител, притежаващо Удостоверение № РК-0405/ 17.02.2020 г., издадено от ДНСК със срок на валидност до 17.02.2025 г., част от Консорциум „НЕТ-ИКюИ-УИГ“, учреден със Споразумение от 08.01.2013 г.; Оценка за съответствие на част „Конструктивна” и упражнен технически контрол по част „Конструктивна“ от: инж. Костадин Христов Топуров с Удостоверение № 00409, инж. Димитър Георгиев Хвърлев с Удостоверение № 01529, инж. Георги Ивилов Бакърджиев с Удостоверение №

00415, инж. Иван Христов Гешанов с Удостоверение № 00216 и инж. Игнат Йотов Игнатов с Удостоверение № 01513, издадени от Камарата на инженерите в инвестиционното проектиране; влезли в сила Заповеди № РД-02-15-21/ 11.03.2020 г., № РД-02-15-60/ 13.03.2019 г. и № РД-02-15-81/ 07.09.2017 г. на заместник-министъра на регионалното развитие и благоустройството за одобряване на подробни устройствени планове за обекта; Актове за публична държавна собственост на имоти-публична държавна собственост, предоставени за управление на ДП НКЖИ; Удостоверения № РД 46-244/ 28.05.2019 г. и № РД42-22/ 21.07.2020 г., издадени от министъра на земеделието, храните и горите; Решение на Комисията за земеделските земи № К33-22/ 13.12.2017 г.; писма изх. № 70-4656/11.11.2020 г. и № 70-5648/15.01.2021 г., № 70-1170/ 25.03.2020 г. и № 70-1170/ 26.11.2020 г. на министъра на земеделието, храните и горите за промяна предназначението на горски територии; писма № РДГ14-939/ 27.01.2021 г. и № РДГ14-9957/ 20.11.2020 г. на Регионална дирекция по горите-София за определяне размера на площта и средствата за компенсационно залесяване и платежни нареждания за преведени средства за залесяване; Решения № 945/ 27.12.2018 г. и № 558/ 30.07.2021 г. на Министерския съвет за отчуждаване на имоти-частна собственост за държавна нужда за изграждане на обект „Модернизация на жп линия София-Пловдив: жп участъци София Елин Пелин и Елин Пелин-Септември, участък Ихтиман-Септември; документи за уредени вещни права, приложени към заявление с вх. № АУ 22-21/ 11.05.2022 г.; Решение по ОВОС № 6-6/ 05.09.2014 г. на министъра на околната среда и водите; писма изх. № ОВОС-269/ 06.11.2015 г., № ОВОС-269/ 18.08.2016 г., № ОВОС-269/11.10.2016 г., № ОВОС-269/ 03.11.2020 г. и № ОВОС-269/ 19.03.2021 г. на Министерството на околната среда и водите; писмо № 221/ 14.07.2021 г. на „Геозащита“ ЕООД-Перник; становище изх. № 33-НН-435/ 07.12.2016 г. на Министерството на културата, Становища рег. № 1983пс-39/ 07.08.2019 г. и № 1983пс-3/ 10.03.2020 г. на Главна дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението” и становище № 120700-1739/ 29.12.2021 г. на Регионална дирекция „Пожарна безопасност и защита на населението”-София; писмо рег. № 14-00-278/ 11.03.2016 на Министерството на отбраната; Заключение на главния държавен здравен инспектор за оценка на инвестиционен проект изх. № ИП-00-9/ 2016 г. и № ИП-00-10/ 03.11.2016 г.; писмо изх. № Е-92-00-431/ 12.05.2015 г. на Министерство на

Наименование на документ

енергетиката; писмо рег.№ ДАЕУ-12226/ 21.07.2021 г. на Държавна агенция „Електронно управление“; Заповеди № 12-05-22/ 04.12.2017 г. и № 12-05-17/ 14.08.2017 г. на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“; Заповеди № РД-08-501/ 08.12.2017 г. и № 12-08-313/ 15.08.2017 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията; писма изх. № 70.00-72/ 14.07.2016 г., № 53.00-58/ 18.08.2016 г. и № 53.00-89/ 25.08.2021 г. на Община Ихтиман; писма изх. № УТ-705/ 13.06.2016 г., № 92-Д-72/ 11.07.2016 г., № 92-Д-32/ 27.02.2018 г., № 66-02-12_002/ 04.06.2021 г. и № 66-02-14_001/ 07.06.2022 г. на Община Костенец; писмо изх. № Е-92-00-431/ 12.06.2015 г. на Министерство на енергетиката; писмо изх. № 812100-16810/ 07.07.2016 г. на Министерство на вътрешните работи; становища рег. № 120400-12707/19.10.2016 г., № 120400-12709/19.10.2016 г., № 120400-12710/19.10.2016 г., № 120400/ 29.05.2017 г. и № 120400-5900/ 04.05.2022 г. на Областна дирекция МВР-София-Сектор „Пътна полиция“; писмо рег. № 14-00-33/ 05.08.2020 г. на Министерството на отбраната; писмо изх. № 24-00-1830/ 05.09.2017 г. на Агенция „Пътна инфраструктура“; становища № 1204464461/ 31.01.2022 г. и SAP №IB-32-22-15122/ 28.04.2022 г. на „ЧЕЗ Разпределение България“ АД и съгласувани графични части; писмо изх. № ПМО-2575/ 21.06.2016 г. на „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД; писма изх. № 24-00-97/ 09.01.2017 г. и № 24-00-1371(1)/ 27.06.2019 г. на „Булгартарнсгаз“ ЕАД; писмо изх. № 63/ 26.02.2016 г. на „Рила Газ“ ЕАД; писмо изх.№ IT 40287/ 01.03.2016 г. на „Теленор България“ ЕАД; писмо изх.№ 2528/ 15.03.2016 г. на „Мобилтел“ ЕАД; писмо изх. № А-446/ 11.04.2016 г. на „Костенец Пейпър Мил“ ЕАД; писма изх. № ТО-538г/ 16.05.2016 г., № ТО-538е/ 20.05.2016 г., № ТО-538ж/ 27.05.2016 г., № ТО-1333/ 17.10.2016 г., № ТО-1334/ 17.10.2016 г.,№ ТО-1810А/ 20.12.2016 г. и № 70-00-66#1/ 09.06.2022 г. на „Водоснабдяване и канализация“ ЕООД-София („В и К“ ЕООД); Предварителни договори № ТО-1557/ 12.10.2016 г. и № ТО-1558/ 12.10.2016 г. между „В и К“ ЕООД-София и ДП НКЖИ за присъединяване на недвижими имоти и потребители за противопожарни водопроводи за Тунели № 3 и № 4; писмо изх.№ 0641/ 11661/ 14.05.2015 г. на „Водоснабдяване и канализация“ ЕООД-Пазарджик

РАЗРЕШАВАМ
НА ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

с административен адрес гр. София, СО - район „Сердика”, бул. „Княгиня Мария Луиза” №110, ЕИК 130823243, представлявано от инж. инж. Златин Ангелов Крумов - генерален директор,

да извърши предвидените строителни и монтажни работи в обхвата на действащите подробни устройствени планове и на транспортната територия – публична държавна собственост и на съществуващите сгради и съоръжения, част от съществуващата ж.п. инфраструктура, управлявана от ДП „НКЖИ“, в съответствие с техническия проект, одобрен съгласно Заповед № РД-02-15-58/ 31.05.2021 г. на министъра на регионалното развитие и благоустройството за предоставяне изпълнението на функции по ЗУТ,

за строеж: „МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ-ПЛОВДИВ, ЖЕЛЕЗОПЪТЕН УЧАСТЪК ЕЛИН ПЕЛИН-СЕПТЕМВРИ от км. 62+400.00 до км 67+620.00, от км 68+930.00 до км 212.00 от км 71+050.00 до км 71+200.00, от км 71+300 до км 71+700.00 и от км 72+050.00 до км 73+150 по Път 1“ със следните етапи:

Етап 1: Железен път, мостове, виадукти, тунели, водостоци, прокари, подпорни стени, пътища и пътни съоръжения, пешеходни съоръжения, тягово и нетягово електрозахранване, ТКМ, шумозащита от км 62+400.00 до км 67+620.00 по Път 1,

Етап 2: Пресичане с водопроводи на км 62+575, км 62+725, км 63+637, км 65+413 и км 67+053,

Етап 3: Напорен водоем с обем 500 м³ за водоснабдяване на гр. Момин проход,

Етап 4: Пресичане с ВЛ 20 kV „Електрод“ от км 62+825 до км 63+475,

Етап 5: Пресичане с ВЛ 20 kV „Тракия“ от км 62+825 до км 63+475,

Етап 6: Изместване на ТП 20 kV при км 63+478,

Етап 7: Пресичане със 110 kV „Бойка-Мухово“ при км 62+637,

Етап 8: Железен път, мостове, пътища и пътни съоръжения, тягово и нетягово електрозахранване, ТКМ от км 68+930 до км 70+212 по Път 1,

Етап 9: Железен път, мостове, тягово и нетягово електрозахранване, ТКМ, шумозащита от км 71+050.00 до км 71+200.00 по Път 1,

Етап 10: Железен път, мостове, тунели, подпорни стени, пътища и пътни съоръжения, тягово и нетягово електрозахранване, ТКМ от км 71+300.00 до км 71+700.00 по Път 1,

Етап 11: Железен път, мостове, виадукти, тунели, подпорни стени, пътища и пътни съоръжения, пешеходни съоръжения, тягово и нетягово електрозахранване, ТКМ от км 72+050.00 до км 73+150.00 по Път 1,

Етап 12: Пресичане с ВЛ 20 kV „Тракия“ при км 72+236, разположени на територията на землищата на с. Мирово, община Ихтиман и с. Горна Василица и с. Долна Василица, община Костенец, Софийска област.

За възложители на предвиденото с проекта преустройство на:

- частите от мрежата и съоръжения на „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД, да се счита „Електроенергиен системен оператор“ ЕАД,

- части от мрежата и съоръжения на „Еврохолд България“ АД, правопреемник на „ЧЕЗ Разпределение България“ АД, да се счита „Еврохолд България“ АД,

- части от мрежата и съоръжения на „Булгартрансгаз“ ЕАД, да се счита „Булгартрансгаз“ ЕАД,

- части от водопроводна мрежа, пресичащи железопътното трасе в обхвата на проекта на територията на община Ихтиман, да се счита Община Ихтиман,

- за външните водопроводи СТ Ф530 и АЦ400, част от трасето на водоснабдителна група Радуил- Ихтиман, да се счита Областна администрация Софийска област,

- напорен водоем за водоснабдяване на гр. Момин проход, находящ се в землището на с. Горна Василица, община Костенец, да се счита Община Костенец.

Строежът е ПЪРВА категория, буква „а“ съгласно чл. 2, ал. 1, т. 3 на Наредба № 1/ 15.08.2003 г. на МРРБ за номенклатурата на видовете строежи.

В процеса на строителството да се спазят изискванията на действащата нормативна уредба и препоръките от съгласувателните писма и становища на централните и териториални администрации, на специализираните контролни органи и експлоатационните дружества.

Неразделна част от разрешението за строеж е Решение по ОВОС № 6-6/ 05.09.2014 г. на МОСВ.

Платени са такси в размер на 3000 лв. за одобряване на инвестиционния проект и 1500 за издаване на разрешение за строеж с бюджетни платежни нареждания от 10.05.2021 г. до ЦКБ на сметката на МРРБ в БНБ, съгласно раздел IV от Тарифа № 14 за таксите, които се събират в системата на Министерството на регионалното развитие и благоустройството и от областните управители (одобрена с Постановление № 175 на Министерския съвет от 1998 г., обн. ДВ. бр. 94/ 12.08.1998 г., изм. ДВ, бр.102 от 2014 г.).

РАЗПОРЕЖДАМ

предварително изпълнение на разрешението за строеж на основание чл. 60, ал. 1 от Административнопроцесуалния кодекс, за да се защитят особено важни държавни и обществени интереси.

Мотиви:

1. С реализацията на проекта ще се модернизира един от най-проблемните участъци от общоевропейската транспортна мрежа в Югоизточна Европа, разположен на най-пряката връзка между Западна и Централна Европа с Близкия Изток и Азия. Изпълнението на проекта за модернизация на железопътната линия София – Пловдив ще допринесе за развитието на коридор Ориент/ Източносредиземноморски и ТЖК 10 „Алпи/ Западни Балкани“, преминаващи през Република България като част от Трансевропейската транспортна мрежа с цел постигане на европейски стандарти.
2. Поради значимостта на проекта за страните членки на Европейския съюз , той е одобрен за съфинансиране от Европейската комисия с Решение от 31.01.2018 г. и е сключен Договор № ДОПТИ-2/ 09.02.2018 г. за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ с крайна дата на изпълнение 31.12.2023 г.
3. Със започване на реализацията железопътен участък Елин Пелин – Костенец ще се намалят негативните рискове от неусвояване на осигурените европейски средства в срока на допустимост, както и рисковете за изпълнителите за допълнителни разходи, възникващи вследствие на допуснати закъснения.

Наименование на документ

На основание чл. 60, ал. 5 от АПК предварителното изпълнение може да се обжалва чрез Министерството на регионалното развитие и благоустройството пред Върховния административен съд в 3-дневен срок от съобщаването му.

На основание чл. 215, ал. 1 и 4 от ЗУТ разрешението за строеж подлежи на обжалване от заинтересуваните лица пред Върховния административен съд в 14-дневен срок от съобщаването му в „Държавен вестник“ чрез Министерството на регионалното развитие и благоустройството.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Решение по ОВОС № 6-6/ 05.09.2014 г. на МОСВ

ЗАМЕСТНИК МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ
И МИНИСТЪР:.....
ГРОЗДАН КАРАДЖОВ





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

РЕШЕНИЕ

ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 6-6/ 2014 г.

На основание чл. 99, ал. 2 от Закона за опазване на околната среда, чл. 19, ал. 1 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда* (Наредбата за ОВОС) и във връзка с чл. 31 от Закона за биологичното разнообразие и чл. 39, ал. 12 от *Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони*, (Наредбата за ОС),

ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив в участъка Елин Пелин – Септември” по преработен Вариант С на трасето на железопътната линия

Възложител: ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”
Седалище: гр. София 1233, бул. „Мария Луиза” № 110

Кратко описание на инвестиционното предложение:

Инвестиционно предложение (ИП) „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив в участъка Елин Пелин – Септември” е за модернизация на част от линията София – Пловдив, която е с обща дължина на трасето 156 км.

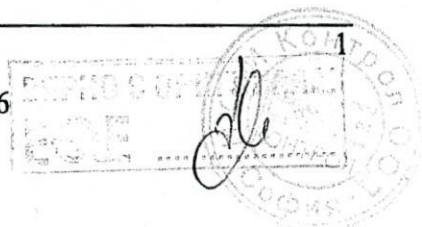
Границите на планинския участък от Елин Пелин до Септември са от начало стрелка София на гара Елин Пелин, в т.ч. гара Елин Пелин до начало стрелка страна София на гара Септември (без гара Септември). Реализацията на инвестиционното предложение ще промени класификацията на железопътната линия Елин Пелин – Септември в железопътна магистрала, отговаряща на изискванията за скорост 160 км/ч. Трасето на участъка е разположено на територията на две административни области – София област и област Пазарджик и общините на тяхна територия: Елин Пелин, Ихтиман, Костенец, Белово и Септември.

За модернизация на участъка „Елин Пелин – Септември“ са разгледани четири алтернативи по местоположение, като през 2008 г. са разработени Варианти А, В и С и допълнително е предложен преработен вариант С, изготвен през 2013 г.

Вариант А – предвижда подобряване на параметрите на съществуващото железопътно трасе, като дейностите са свързани с рехабилитация или основен ремонт на съществуващата железопътна линия. Осигурява оптимизация на съществуващата инфраструктура, свързана с безопасността на железопътната мрежа и подобряване на експлоатационния процес в участъка.



София 1000, бул. „Мария Луиза” 22
тел: 940 62 19, Факс: (+3592) 988 53 16



дължина 430 м на км 31+629 (от предвиденото трасе), ж.п. мост над река Габра при км 32+346 с дължина 84 м. Преодоляването на планинската верига при Вакарел се осъществява чрез тунел с дължина 6 081 м с два еднопътни ръкава. Излизането от тунела е в началото на р. Ръженска при км 38+562. Преработеният вариант на трасето позволява излизането от дългия тунел да става на по-подходящо място като се избягва 600 м корекция на река и се създава възможност за изграждане на разделен пост Вакарел с възможност за трети успореден коловоз.

След излизането от тунела трасето се насочва към съществуващото ж.п. трасе и от км 42+145 върви успоредно в изкоп, от 30 м до 50 м от него, до включването в гара Веринско. Гара Веринско се измества назад по километража със 150-200 м, за да се развие крива и контракрива веднага след гарата като новото трасе се измества на запад. Това се налага за заобикаляне на шахтов кладенец (ШК) „Веринско”, през който се преминава при Вариант С. С това изместване новата ос се доближава до съществуващата линия и се включва по нейното трасе на 600-800 м по-рано. До км 66+586 преработеният вариант С съвпада с Вариант С.

Следва промяна на трасето с цел заобикаляне на множество къщи в гр. Момин Проход, през който Вариант С преминава с естакади и големи изкопи, пресичайки града по средата. При променения вариант на трасето в този участък с цел заобикаляне на гр. Момин Проход са предвидени естакада над р. Солудервенска и автомобилния път при км 66+900 с дължина 141 м, 4 бр. тунели на: км 67+809 с дължина 305 м; км 69+108 с дължина 1234 м; км 71+583 с дължина 163 м и при км 72+657 с дължина 400 м; една естакада от км 70+600 до км 71+100 (за преминаване отново над р. Солудервенска и автомобилния път) и 4 моста на км 68+568, км 72+314, км 72+490 и км 73+595. От км 72+261 до км 81+300 преработеният вариант съвпада с Вариант С, като трасето върви успоредно на съществуващото трасе, следвайки долината на р. Марица, а на места се припокрива с него. В този участък трасето пресича р. Марица и автомобилния път при с. Габровица чрез естакада с начало при км 79+299.

Следва изместване на кривата за заобикаляне на подстанция на НЕК на км 81+750. При км 81+787 трасето преминава с ж.п. мост над река Крива. Покрай ВЕЦ „Момина клисура” и над хидросъоръженията към него в р. Марица трасето на железопътната линия преминава чрез естакада при км 83+147 с дължина 589 м.

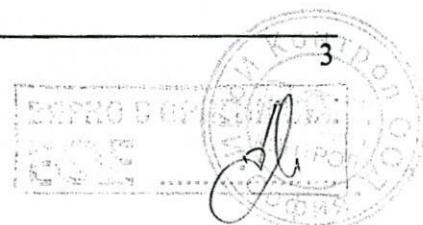
Преминаването през Момина Клисура е по Вариант С като изменения са направени в малки граници, за да не се излиза от съществуващия сервитут.

До гара Белово трасето се движи по съществуващата ж.п. линия и Вариант С. В участъка на гарата се преминава под пътен надлез пресичащ железопътната линия и река Марица.

В преработения вариант не се засяга първи пояс на каптиран извор (КИ) „Владикин”, намиращ се веднага след пътния надлез в центъра на града. След гара Белово е предвидена естакада на км 90+000 (от планираното трасе) с дължина 84 м за преминаване над р. Марица.

След Белово има тунел при км 90+187 с дължина 555 м, като преработеното трасе се измества в южна посока, за да бъде заобиколен гробищен парк, което не е отчетено при Вариант С. На км 91+197 повторно се преминава над р. Марица чрез естакада с дължина 168 м. При км 92+523,78 трасето се включва отново по съществуващата ж.п. линия.

Инвестиционното предложение предвижда при Варианти В и С и преработен Вариант С железопътната линия да не преминава през функциониращите гари Побит камък, Вакарел и Костенец. Планира се изграждане на нова гара Костенец. Останалите гари Елин Пелин, Веринско, Ихтиман и Белово ще бъдат реконструирани, при което ще се гарантира извършване на досегашните експлоатационни дейности, без да се възпрепятства движението на влакове по главните коловози.



2. Въздействието на емитираните замърсители върху компонентите на околната среда и здравето на хората е класифицирано по време на строителството и експлоатацията на железопътната линия и при извънредни ситуации, както следва:

- Емисиите на вредни вещества в атмосферния въздух по време на строителството ще се генерират в резултат на неорганизираните емисии на прах от строителните площадки. Очакваното въздействие ще бъде пряко, краткотрайно и временно. При експлоатацията на ИП не се очаква въздействие върху атмосферния въздух и атмосферата;

- При строителство на железопътната линия се очаква локално отрицателно въздействие при пресичане на реки, около мястото на преминаване. Отрицателното въздействие върху речните корита и брегове (морфологични изменения) е оценено като средно и контролируемо. При експлоатацията на обектите на инвестиционното предложение въздействието върху повърхностните води е оценено като незначително, непряко, без кумулативно действие, с локално и временно действие в района само на полосата около железопътната линия, включително и мостовите съоръжения, с възможност за възстановяване;

- Въздействието върху химичното състояние на подземните води по време на строителството е оценено като временно, краткотрайно и локализирано в района на строителните дейности, с ниска степен, при изпълнение на всички предвидени мерки. Степента на въздействие върху количественото състояние на подземните води ще бъде от ниска до висока в отделни участъци, където се предвижда изграждане на тунели и изпълнение на дълбоки изкопи.

- При преработения вариант С се постига максимално възможно отдалечаване на железопътното трасе от водоизточници за питейни и минерални води;

- По време на експлоатацията на ИП въздействието върху химичното състояние на подземните води се очертава като незначително, с ниска степен, при спазване на предвидените мерки за предотвратяване на разливи на смазочни материали, горива и др.;

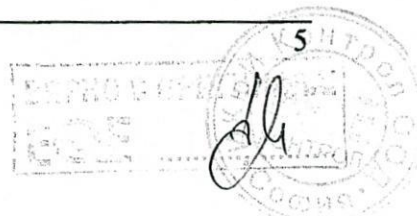
- При реализацията на ИП степента на нарушаване на геоложката среда е различна – от ниска в участъците, където железопътното трасе се полага върху терена, до висока – в участъци, където ще се изпълняват тунели, дълбоки изкопи и високи насипи, като са предложени мерки за ограничаване на въздействието;

- Въздействието върху почвата в резултат на реализацията на ИП ще бъде краткотрайно, локално (само по трасето на ж.п. линия) и пряко. Не се очаква кумулативно, но е възможно възникване на вторично въздействие вследствие от развитието на ерозия в някои участъци, за което са предвидени мерки;

- Въздействието върху ландшафтните и компонентите им по време на експлоатацията на железопътната линия ще е непряко;

- Очакваното по време на строителството въздействие върху хората ще бъде краткотрайно и временно – само по време на строителния процес и в границите на инвестиционното предложение. По време на експлоатацията, нивото на акустичен шум е единствения възможен вреден рисков фактор за нарушаване на комфорта на населението, поради което основните превантивни дейности са насочени към неговото намаляване и/или елиминиране. Очакваното въздействие върху хората по време на експлоатацията на железопътната линия може да се оцени като пряко, постоянно (по отношение на шума) в участъците близо до населените места и управляемо;

- Въздействието на вредните физични фактори върху околната среда при експлоатацията на ИП е дълготрайно, пряко или непряко, без кумулативно действие извън населените места, с локално действие в зоните на акустичен дискомфорт, с възможност за ограничаване чрез подходящи шумозащитни съоръжения;



редуцирани почти до нулеви при прилагане на комплекса от смекчаващи условия и мерки, предвид следните заключения:

8.2.1. В защитена зона BG0000304 „Голак” реализацията на ИП ще доведе до загуба на площ от 5,11 ха от природно местообитание 91M0 Балкано-панонски церово-горунови гори, което представлява по-малко от 0,42% от площта му в зоната и 0,14 ха от площта на природно местообитание 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco-Brometalia*) (*важни местообитания на орхидеи), което представлява 0.02% от площта му в зоната. Тази загуба на площ се оценява като незначително въздействие върху двете местообитания.

8.2.2. В защитена зона BG0000578 „Река Марица” ще има временна загуба на 0,2 ха (0.004%) от природно местообитание 3260 Равнинни или планински реки с растителност от *Ranunculon fluitantis* и *Callitricho-Batrachion* и непряко въздействие от увреждане върху 2.5 дка (0,16%) от площта на 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba*, което е незначително по степен.

8.2.3. Отрицателните въздействия върху видовете риби, предмет на опазване в защитена зона BG0000578 „Река Марица”, ще се проявят само по време на строителството, но със спазването на регламентираните с условията срокове, те няма да са в значителна степен.

8.2.4. За много малка част от видовете горски бръмбари, бехщайновия ношник (*Myotis bechsteinii*), широкоухия прилеп (*Barbastella barbastellus*) ще има незначителна като площ (по-малко от 1%) загуба на подходящи местообитания в резултат на предвиденото изсичане на широколистни гори в южната периферия на зоната. Незначително по степен въздействие ще има в резултат на повишената вероятност от пряк сблъсък върху популациите на размножаващите се в Голашката пещера прилепи, които използват района по време на хранене, както и за другите видове животни, предмет на опазване в защитена зона „Голак”.

8.2.5. В защитена зона „Река Марица” въздействието при строителството и експлоатацията на ж.п. линия върху видовете, предмет на опазване, ще се изразява във временна и обратима загуба на местообитания за земноводни, влечуги и дребни бозайници.

8.3. Не се очаква значително кумулативно въздействие върху предмета и целите на опазване в двете защитени зони от съществуващи и в процес на съгласуване планове, програми и проекти/инвестиционни предложения, включително и с АМ „Тракия”, тъй като в района на възможното натрупване на въздействие от двата инфраструктурни обекта (магистралата и железопътната линия) ж.п. линия преминава през тунел. Това обстоятелство изключва отрицателно кумулативно въздействие върху видовете, предмет на опазване в защитена зона BG0000304 „Голак”.

9. По отношение на направените анализ и оценка на значимостта на положителните и отрицателните въздействия върху човека и възможен здравен риск от реализацията на инвестиционното предложение, Министерство на здравеопазването (МЗ) с писмо № 04-09-255/16.04.2014 г. дава положително становище на допълнения доклад за ОВОС, предвид следното:

9.1. Според данните от доклада, не се очаква реализацията на ИП да доведе до негативно въздействие върху качеството на атмосферния въздух.

9.2. При стриктно спазване на правилата за здравословни и безопасни условия на труд се предотвратяват рисковете за здравето на работещите.

9.3. По отношение на степента на значимост на въздействието и риска за човешкото здраве дава положителна оценка на доклада при спазване на условията и мерките, постановени в настоящото решение.

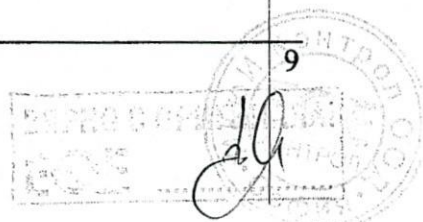
10. По време на процедурата по ОВОС са проведени консултации със заинтересувани лица. При организирането на срещите е спазено изискването за едномесечен достъп до доклада за ОВОС с приложенията към него, в т.ч. и ДОСВ и за публикуване на обявите (във вестниците „Монитор” и „Телеграф” от 17.06.2014 г.) най-малко 30 дни преди срещите. Осигурен е



7. Да се разработи и представи в МЗ за становище акустичен проект за определяне на точните акустични параметри на шумозащитните съоръжения за защита на териториите на населените места с. Момин проход, с. Момина Клисура, гр. Белово, с. Гара Елин Пелин, с. Стамболово, с. Мирово и гр. Костенец.
8. При необходимост да се изготви оценка за безопасно съхранение на използваните химични вещества и смеси и да се предвидят мерки, в съответствие с изискванията на *Наредбата за реда и начина за съхранение на опасни химични вещества и смеси* (обн. ДВ, бр. 43 от 7.06.2011 г.), както и с условията за контрол на експозицията, посочени в информационните листове за безопасност (ИЛБ).
9. При изготвяне на технически проекти да се съобрази трасето с наличието и точното място на магистрални водопроводи и канали, помпени станции, каптажи – вид на капатажа и разположение, начин на преминаване, преливане и др.
10. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за рекултивация и възстановяване на нарушените по време на строителството терени в защитена зона BG0000304 „Голок” с цел елиминиране на въздействия, като загуба на площ, на екотон, кумулативен ефект, местообитанията на прилепи и безгръбначни, за които е отчетено въздействие, както и за възстановяване на засегнатите площи от природни местообитания 6210 Полуестествени сухи тревни и храстови съобщества върху варовик (*Festuco-Brometalia*) (*важни местообитания на орхидеи) и 91M0 Балкано-панонски церово-горунови гори.
11. Да се изготви и съгласува с компетентния орган проект за подпомагане възстановяването на крайречната растителност в защитена зона BG0000578 “Река Марица”, която ще бъде увредена по време на строителството на ж.п. линия при пресичането на река Марица площ на местообитание 92A0 Крайречни галерии от *Salix alba* и *Populus alba*, както и с цел елиминиране на въздействията върху свързаните с него видове.
12. В техническия проект да се предвиди облицоване на вътрешните стени на тунелите, което да не дава възможност тунелите да се ползват от прилепите за укритие (каквито са голи скали, цепнатини, места за захващане по стените и тавана) с цел намаляване на смъртността на индивиди в защитените зони.
13. При входовете на тунелите задължително да се предвиди поставяне на прогонваща (репелентна) със звукови вълни техника, както и на прогонваща прилепите със звукови вълни техника по носещите колони на естакади и надлези.
14. Преди започване на строителството, да се направи консултация със специалист с цел да не се допусне смъртност на прилепи, заселени в хралупести широколистни дървета, предоставящи техни укрития.

II. По време на строителството:

1. При строителството и експлоатацията на инвестиционното предложение в пояси II и III на санитарно-охранителни зони на водоизточници за питейно-битово водоснабдяване, определени по реда на *Наредба № 3/16.10.2000 г. за условията и реда за проучване, проектиране, утвърждаване и експлоатация на санитарно – охранителните зони около водоизточниците и съоръженията за питейно – битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди* да се спазват съответните забрани и ограничения, посочени в Приложение № 1 и 2 към чл. 10, ал. 1 на Наредбата, както и забраните и ограниченията, съгласно изискванията на чл. 25, ал. 1 и чл. 26, ал. 1 и ал. 2 на *Наредба №14 за курортните ресурси, курортните местности и курортите*.
2. Да се доставят химически тоалетни за работещите по участъка на железопътната линия, като отпадъчните води от тях да се почистват периодично и да се извозват до ГПСОВ за третиране, съгласно предварително сключен договор.



III. По време на експлоатацията:

1. След реализация на ИП и изграждане на шумозащитните съоръжения в процеса на експлоатация да бъде извършен нов сравнителен анализ на базата на актуални измервания в жилищни и обществени сгради, по параметри „шум и вибрации“ в най-близко разположените населени места и курортни зони. При установяване на наднормени нива на шум и вибрации да се предприемат допълнителни мерки.
2. Да се осигури спазването на приложимите общи и организационни изисквания за безопасно съхранение и употреба на използваните опасни химични вещества и смеси чрез прилагане и контрол по изпълнението на мерките, разработени във фазата на проектиране или преди започване на строителството (съгласно т. I. 8. от решението).
3. След завършване на строителните дейности в горските участъци на ЗЗ „Голак“, в които се предвижда унищожаване на естествена горска растителност, (дъбови гори, главно природно местообитание 91M0), да бъдат поставени най-малко 100 броя дървени къщички за прилепи след консултация със специалист относно местата за поставянето им, техния вид, брой, размери и др.

IV. Мерки по чл. 96, ал. 1 т. 6 от Закона за опазване на околната среда:

№	Мерки	Период/фаза на изпълнение	Резултат
	Атмосферен въздух		
1.	Транспортиране на пясък и инертни материали да се извършва в закрити камиони или да се покриват с платнище.	Строителство	Предотвратяване запрашаването на и около трасето на ИП.
2.	Почистване на местата за временно съхранение на инертните материали след приключване на строително – монтажните дейности.	Строителство	Предотвратяване запрашаването на и около трасето на ИП.
	Повърхностни води		
3.	Участъците, успоредни на р. Марица и в непосредствена близост до нея, да се осигурят против заливане в периодите на високи води.	Проектиране	Сигурност на трасето.
4.	Да не се депонират в речните тераси материали от изкопаване на тунелите.	Строителство	Опазване на морфологията на реката, чистотата на водата и евентуални наводнения от подприщване.



8.	<p>По отношение на КИ „Владикин“ за ПБВ на гр. Белово:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Изграждането на ж.п. линия да е без направата на изкопи. Да се използва съществуващата земна основа, като горното строене да се надгражда над нея; - Стълбовете на контактната мрежа да са минимално на брой, разположени едностранно покрай южната страна на ж.п. линия; - Да се използват по възможност съществуващите фундаменти или сглобяеми бетонни елементи, за да не се извършва изливане на бетон на място; - Да се избере конструкция на фундамента, която не изисква изкопи по-дълбоки от дълбочината на замръзване за региона; - Хидроизолации на бетонните елементи да не се полагат на място, а предварително извън строителната площадка; - 150 м преди оградата на водоизточника, покрай нея и 50 м след нея да се предвиди полагането на водонепропусклив пласт в конструкцията на противозамръзващия усилващ пласт, без това да увеличава неговата дебелина и дълбочина на полагане; - При проектиране на преминаването покрай първа СОЗ да се предвиди технология, която ще гарантира запазване от каквито и да е било замърсявания и негативни повлиявания върху подпочвените води; - От двете страни на ж.п. линия да се разположат стоманобетонни монолитни канавки по цялата дължина на преминаването покрай оградата на КИ „Владикин“, за да се предотврати инфилтрация на повърхностни води от ж.п. линия; - Да се предприемат действия за отстраняване на евентуални негативни въздействия от ж.п. линия върху количественото и химичното състояние на водата от водоизточника. 	Проектиране, строителство и експлоатация	Опазване на количественото и химичното състояние на водоизточниците.
----	--	--	--



	Защитени зони		
16.	Проектите за рекултивация и възстановяване на нарушените площи от местообитания да включват местни видове - за горските съобщества видовете цер, благун, келяв габър, мъждрян и сребролистна липа, а за нарушените пасищни терени, респ. природни местообитания – валезийска власатка, садина, белизма, ежова главица.	На фаза проектиране и след приключване на строителството	Възстановяване на засегнати природни местообитания и местообитания на видове.
17.	Мрежата за ограждане на трасето, преминаващо през защитените зони, да бъде с диаметър на откото 1 см и височина 1 м; 0,5 м от нея да бъдат вкопани в земята, за предотвратяване преминаването на ровещи бозайници през ж.п. линия. Мрежата да бъде поставена върху долната част на здрава еластична мрежа с по-големи отвори в ярък цвят (червен или оранжев) с височина 3 м.	Проектиране и строителство	Предотвратяване на риска от сблъсък на летящи видове, намаляване на смъртността на дребни бозайници, земноводни и влечуги. Насочване на животните към зоните с тунели.
18.	В зависимост от възможностите на терена в защитени зони „Голак“ и „Река Марица“ да бъдат проектирани и изградени на всеки 200 - 400 м проходи с размери от 1 м височина и 2 м ширина до 3 м ширина и 3,5 м височина, като мястото, вида и размерите да се определят след консултация със специалист.	Проектиране и строителство	Преодоляване на фрагментация на местообитания на видове и прекъсване на биокоридори.
	Културно, архитектурно, историческо и археологическо наследство		
19.	Да бъдат извършени спасителни археологически разкопки на всички застрашени обекти, при констатиране на такива.	Строителство	Пълно археологическо проучване на археологическите обекти и освобождаване на трасето на ж.п. линия за строителство.
	Рискови източници		
20.	Да се съблюдават определени маршрути и строителните дейности да се извършват през светлата част от деня, за участъците, които минават в близост до населените места.	Строителство	Защита здравето на населението и околната среда
21.	При работа над допустимите санитарни норми за шум и вибрации за защита на обслужващия персонал да се използват средства за индивидуална защита от шум и антивибрационни предпазни средства.	Строителство	Защита здравето на работниците и населението.
22.	Да се изпълнят допълнителни шумозащитни мерки при установени наднормени еквивалентни нива на шума, в резултат от проведените измервания и извършената оценка.	Експлоатация	Защита здравето на населението и околната среда.





РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
Министерство на околната среда и водите

Дирекция „Превантивна дейност“

Изм. № ОВОС-269/.....11.2015 г.

ДО
Г-Н МИЛЧО ЛАМБРЕВ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БУЛ. „КНЯГИНЯ МАРИЯ ЛУИЗА“ № 110
1233 ГР. СОФИЯ

ДП НК „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
Централно управление
п.к. 1233 София, бул. „Кн. М. Луиза“ № 110
т. 32 6113
Изм - 435 49/09. 11. 15

На Ваш изх. № ЖИ-40334/16.10.2015 г.

Относно: Влизане в сила на Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. за инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Пловдив в участъка Елин Пелин – Септември“

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ЛАМБРЕВ,

Във връзка с Вашето запитване, Ви уведомяваме, че с Решение № 5343/12.05.2015 г. по адм. дело № 12737 / 2014 г. по описа на Върховния административен съд (ВАС), пето отделение е отхвърлено оспорването на Решение по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите за инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътната линия София - Пловдив в участъка Елин Пелин - Септември. С Решение № 10667 / 14.10.2015 г. по адм. дело № 8830 / 2015 г. ВАС, 5-членен състав е оставил в сила първоинстанционното съдебно решение. Решение по ОВОС № 6-6/ 2014 г. на министъра на околната среда и водите е влязло в сила на 14.10.2015 г.

МАРИЯ ГЪЛБОВА
Директор на дирекция „Превантивна дейност“

