



## РЕШЕНИЕ

## ПО ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

№ 1-1/ 2012 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 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, зони (Наредбата за ОС),

## ОДОБРЯВАМ

Осъществяването на инвестиционно предложение за **“Модернизация на железопътната линия Видин - София”** - в участък I: за под участъци № № 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 и 49 **по вариант V1 – червен**; в участък II Медковец – Мездра: за под участъци № № 32, 33, 34, 35, 36 и 40 **по вариант V1 –червен**; за под участъци № № 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 по **вариант V2 –син**; за под участъци № № 37, 38, 39 по **вариант V3 –зелен**; в участък III Мездра – София : за под участъци № № 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14 и 22 по **вариант V1 – червен**; за под участъци № № 20 и 21 по **вариант V2 –син**; за под участъци № № 15, 16, 17, 18, 19 по **вариант 3 V3 - оранжев**.

**Възложител:** ДП „Национална компания железопътна инфраструктура”, със седалище: гр.София 1233, бул. “Мария Луиза” № 110;

**Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, със седалище:** гр. София 1000 ул. Дякон Игнатий № 9

**Кратко описание на инвестиционното предложение:**

Съществуващата железопътна линия Видин – София е електрифицирана и е дълга приблизително 270 км.

Инвестиционното предложение пресича територията на северозападната част на България в посока северозапад – югоизток. Границите на железопътната линия в участъка Видин – София, който е предмет на проекта за модернизация, са следните:

- от точката, намираща се на РК 177+000 на съществуващата железопътна линия Видин – Мездра, близо до Видин,
- до гара София-север (РК 2 – северната част на София на линията Мездра-София), без гара София-север.

Железопътната линия е разположена в границите на 4 административни области – Видин, Монтана, Враца, София-област и София-град и 25 от общините на тяхна територия: Видин, Враца, Грамада, Димово, Ружинци, Берковица, Брусарци, Бойчиновци, Георги



Дамяново, Медковец, Монтана, Якимово, Криводол, Мездра, Роман, Годеч, Костинброд, Сливница, Драгоман, Божурище, Своге, Ботевград, Горна Малина, Елин Пелин и София-град.

Железопътна линия е разделена на три отделни участъка: **участък I:** Видин – Брусарци (Медковец), VB; **участък II:** Брусарци - Мездра (Руска бяла), BM; **участък III:** Мездра (Руска Бяла) – София, MS. За всеки участък са разработени по три варианта – I вариант червен (V1), II вариант - син (V2) и III вариант - зелен (V3).

**УЧАСТЪК I: ВИДИН – БРУСАРЦИ (МЕДКОВЕЦ) - 87,6 км – (от км 181,9 до км 94,3):** Разработени са **три варианта** за скорост 160 / 120 km/h. Съгласно проект „Дунав мост Видин – Калафат” новото трасе започва от начало стрелка на км 142+250 на нова гара за товарни влакове -Видин.

Трасето следва съществуващата линия до гара Видбол. След това линията минава успоредно на р. Дунав до с. Симеоново и продължава на север от с. Гайтанци. Трасето пресича долината на р. Арчар южно от с. Въртоп и продължава на югоизток към нова гара Извор. Продължавайки на югоизток и изток, ж.п. линията стига последователно новата ж.п. гара Воднянци и новата ж.п. гара Дъбова махала. След гара Дъбова махала новото трасе минава западно от Брусарци и продължава успоредно на съществуващата жп линия до гара Медковец. Гара Медковец ще бъде ж.п. възел за отклонението към Дунавското пристанище Лом.

• **Под-участък №41: междугарие Медковец – Дъбова махала (от км 84+941 до км 97+701):** Предвидено е гара Медковец да стане ж.п. възел като се запази съществуващата линия до Лом през гара Брусарци. Така, новата линия преминава южно от с. Брусарци и се отправя към новата гара Дъбова махала. За под-участъка са разработени **2 варианта**.

**Вариант 1 (червен)** предвижда пресичане с естакада между с. Брусарци и гробището. Предвидена е естакада висока 30 m и дълга 1700 m, която пресича долината след Медковец и долината на запад от Брусарци. Дължината на линията е 12.7 km.

**Вариант 2 (син)** При този вариант трасето минава в изкоп южно от гробището с. Брусарци. Отначало то следва трасето от Вариант 1, след което прави остър завой на юг. Намалва се височината и дължината на естакадата – съответно 20 m и 570 m. Непосредствено след естакадата е предвиден тунел с дължина 730 m. При този вариант дължината на под-участъка е 13.2 km.

• **Под-участък №42 гара Дъбова махала (от км 97+701 до км 98+934):** Гарата е разположена северно от с. Дъбова махала и източно от асфалтовия път до с. Дреновец. Част от гарата е върху изоставен микроязовир в близост до хвостохранилището на с. Дъбова махала, после пресича асфалтов път от Дъбова махала до Княжева махала. Новата гара е дълга 1233.55 m в права и ще включва: 2 перона за коловози 1 и 3, Перонни покрития, Нова сграда на гарата с багажно отделение, Универсална товаро-разтоварна площадка, Сграда за персонала по поддръжката на железния път, Автомобилен паркинг, Подлез под асфалтовия път до с. Княжева махала. За гарата е разработен **един вариант (червен)**.

• **Под-участък №43 междугарие Дъбова махала–Воднянци (от км 98+934 до км 110+425):** Линията напуска гара Дъбова махала на северозапад, след което завива на север като пресича стопанския двор на с. Дреновец. След селото трасето продължава на север и се изкачва към гара Воднянци. Дължина на участъка – 11.490 km; дължина на мостовете – 350 m. За междугарието е разработен само **един вариант (червен)**.

• **Под-участък №44 гара Воднянци (от км 110+425 до км 111+659):** Гарата е разположена на около 1 900 m североизточно от с. Воднянци. Новата гара е дълга 1233 m и включва: 2 перона за коловози 1 и 3; перонни покрития; нова сграда на гарата с багажно

отделение; универсална товаро-разтоварна площадка; автомобилен паркинг. За гара Воднянци е разработен **един вариант (червен)**.

- **Под-участък №45 междугарие Воднянци - Извор (от км 111+659 до км 117+401):** Железопътната линия излиза от гара Воднянци и продължава на северозапад и завива на север при км 112+211.30, след което продължава на северозапад до км 114+764.11. От км 114+764.11 линията се отклонява отново на север и стига до гара Извор, пресичайки долината на р. Скомля и Селския дол. Междугарието е дълго 5743 m. За междугарието се представени **два варианта**:

**Вариант 1 (червен)** - пресичането на р. Скомля и Селския дол се извършва по два моста в права линия; Междугарието е с дължина – 5 743 m и дължина на моста – 1 466 m.

**Вариант 2 (син)** - пресичането на р. Скомля и Селския дол се извършва по два моста. Междугарието е с дължина – 7 208 m; дължина на моста – 1 675 m.

- **Под-участък № 46 гара Извор (от км 117+431 до км 118+926):** Новата гара Извор е разположена североизточно от с. Извор. Разработени са **два варианта** с едно трасе. Разликата е в участъка от Извор до Видин. Първият вариант на гарата е препоръчаният заедно с Вариант 1 (червен) и Вариант 3 (зелен) на линията Извор – Видбол – Видин, а вторият вариант на гарата (син) с Вариант 2 на линията Извор – Срацимир – Видин. Дължината на гарата е 1494 m в права линия.

Гара Извор е нова ж.п. гара с 4 коловоза. Отклонение от път III категория – 1102 Димово -Извор – Арчар свързва с. Извор и гарата. Новата гара ще има: Нова двуетажна сграда, построена на км 118+280, Сграда за поддръжката, 2 стрелочни кабинни на двете гърловини с обслужващ път до тях, Автомобилен паркинг и автобусна спирка и площадка за обръщане на МПС.

- **Под-участък № 47 междугарие Извор – Видбол (от км 118+926 до км 139+808):** Новата линия напуска гара Извор на север северозапад в права, пресича местността Въртопски дол, завива на североизток и заобикаля с. Въртоп. Минава на югоизток от с. Срацимир и се отправя към с. Гайтанци на север северозапад от селото и се отправя на север към гр. Дунавци. Между Гайтанци и Дунавци ж.п. линията минава през два тунела на 100 m от свлачищна област по бреговете на р. Дунав. Разгледани са **3 варианта**:

**Вариант 1 (червен)** – двойна линия от Извор до новата гара Видбол. Дължината на линията е 20.882 m, пресича планински терен с оранжев подвариант при защитена зона „Въртопски дол”, проектиран с цел да бъде заобиколена зоната.

**Вариант 2 (син)** – линията Видин – Извор, минава през Срацимир и продължава до Видин без да минава през гара Видбол. Дължината на линията е 29 623 m, пресича планински терен.

**Вариант 3 (зелен)** – до км 137+500 трасето е идентично на това от вариант 1, след това то се отклонява към съществуващата гара Видбол. Дължината на линията е 21 447 m, пресича планински терен.

- **Под-участък № 48 гара Видбол (от км 139+808 до км 141+051):** Съществуващата гара Видбол е разположена на км 170+050, между гарите Срацимир и Видин. За реконструиране на гарата са разработени **три основни варианта**, при които по принцип линията е двойна към гара Извор и единична към гара Видин.

**Вариант 1 (червен)** - Сградата на гарата е отдясно по километража (от страната на р. Дунав). Гарата има 5 коловоза с полезна дължина от 750 m до 950 m, като коловоз 5 е в перспектива. В гърловина страна Видин се предвижда индустриален жп клон към силозите на съществуващата гара Видбол. Дължината на гарата е 1243 m.

**Вариант 2 (син)**- Необходима е цялостна реконструкция на гара Видбол, демонтиране на всички коловози. Половината гара е в права, а другата половина е в крива с радиус 2100 m и преходни криви с дължина 230 m. Новият главен перон с размери 330 m/3.30 m се предвижда пред съществуващото Приемно здание. Съществуващият прелез ще



бъде закрит и заменен с ж.п. надлез с дължина  $L = 60$  m. От страната на гара Извор се предвижда връзка със съществуващите силози. При този вариант се планира разрушаване на сгради.

**Вариант 3 (зелен)** Приемно здание на гарата е от страната на града.

**Под-участък № 49: междугарие Видбол - Видин (от км 141+154 до км 146+908),** разработен в *три варианта*.

**Вариант 1 (червен)** участъкът е дълъг 5753.33 m. Този вариант е разположен най-източно от съществуващата ж.п. линия. Новото трасе пресича главен път Е 79. Между новата гара Видбол и съществуващата такава ще има връзка, която върви успоредно на ж.п. линия до пресичането на път Е 79. След гара Видбол линията пресича р. Делийска и р. Войнишка преди гара Видин. Трасето трябва да пресече ловния резерват и Ловния дом, който трябва да бъде съборен. Общият брой съоръжения в междугарието Видбол – Видин е 23. Две от тях са мостове по 120 m и 40 m, един селскостопански подлез, два селскостопански надлеза и 17 водостока.

**Вариант 2 (син)** – алтернативен вариант на варианта на линията Видин -Извор, която минава през Срацимир и продължава към Видин без да минава през гара Видбол. Дължината на междугарието е 29.663 m;

**Вариант 3 (зелен)** е дълъг 6 668 m. Проектираната ж.п. линия тръгва от гара Видбол и пресича градски територии, улици с трафик, минава покрай съществуващото гробище и пресича реките Делийска и Войнишка преди да стигне до гара Видин. Този вариант не е предпочитан поради по-голямата си дължина, преминаването през с. Дунавци и близо до гробището, както и поради необходимостта от разрушаване на съществуващи сгради.

В участъка Видин – Медковец, съгласно предложеното трасе, са разположени: гара Видбол, гара Извор, гара Дъбова Махала, гара Медковец. Всички гари в участъка са нови. Рехабилитационни работи са предвидени в гара Видин и гара Брусарци

**УЧАСТЪК II: БРУСАРЦИ (МЕДКОВЕЦ) – РУСКА БЯЛА (МЕЗДРА) - 94,3 км**  
**(от км 94.3 до км 0),** разработен в *три варианта*

**Под-участък № 23: гара Мездра -** Гара Мездра е възелна и е основният елемент в ж.п. възел Мездра, който включва гарите Мездра юг, Мездра и Руска бяла. Тя е разположена на главната ж.п. линия №2 София – Мездра и оста на Приемното здание е на км 87+905. Тя е начална гара на главна ж.п. линия №7 Мездра – Видин. Локомотивното депо Мездра, товарна гара Мездра и Вагоно-ремонтно депо са разположени в района на гарата. Не се предлага цялостна реконструкция на ж.п. гара Мездра, а рехабилитационни и строителни работи, необходими за свързването на новата линия Видин – София с Мездра.

**Под-участък № 24: междугарие Мездра – Руска Бяла (от км 0+968.50 до км 4+652.58)**

**Под-участък 25: Мездра-разделен пост Мездра -** Новата линия Мездра – Руска Бяла е проектирана по трасе близко до съществуващото за проектна скорост 100 km/h. Тя ще служи за връзка на новата ж.п. линия Видин – София с втора жп линия. Дължината на трасето е 3 684 m. Влаковете, пътуващи за София, няма да влизат в Мездра, а директно ще минават от Руска Бяла на юг от Мездра за Люти дол. В района на гара Мездра новото трасе върви успоредно на съществуващата ж.п. линия Мездра юг – Руска Бяла.

**Под-участък № 26: гара Руска Бяла (от км 4+641.97 до км 6+055.50) -** Новата гара Руска Бяла се намира на юг от село Руска Бяла и на изтокюгоизток от съществуващата гара Руска Бяла, която изцяло се изоставя, а всички съоръжения и сгради ще бъдат демонтирани. Новата гара е разработена в *два варианта*. Съгласно предпочитания вариант гарата е дълга 1413.53 m и е разположена на неравен хълмист терен между гарите Люти дол и Враца. Еднопътна жп линия за максимална скорост 100 km/h осъществява връзка с Мездра, както е описано по-горе.

**Под-участък № 27: междугарие Руска Бяла -Враца (от км 6+055.50 до км 14+259.80) -** предлага се реконструкция на съществуващото трасе между гарите Руска Бяла и Враца.



Следва се съществуващото трасе с подобрени параметри, които отговарят на изискванията, заложи в Заданието на проекта. Дължината на този двоен участък на линията е 8204.30 m. **Други варианти не са разработвани** за този участък. В участъка има седем мостови съоръжения над реките, 11 водостока, 7 пресичания с линии за високо напрежение, 1 пресичане с газопровод, две пресичания на път – единият от тях е на съществуващ надлез, който ще бъде запазен.

- **Под-участък № 28: гара Враца (от км 14+232.67 до км 15+647.04)** - Съществуващата гара Враца е разположена на км 17+615 по ж.п. линия 7 между гари Руска Бяла и Бели извор. Разработени са **два основни варианта** за реконструкцията на новата двойна ж.п. линия за Руска Бяла и за новата единична ж.п. линия до Бели извор, както е понастоящем. Предвижда се функционално разположение на коловозите за пътническо движение и два широки междинни перона с тунелни излази, което осигурява транзитно преминаване или надгонване по главни коловози 3 и 4, ако на коловози 1 и 5 има спрели пътнически влакове.
- **Под-участък № 29: междугарие Враца – Бели Извор (от км 15+642.17 до км 26+405.82)** - Рехабилитацията на участъка от съществуващата линия позволява до голяма степен извършване на модернизацията съгласно изискванията на проекта, поради което **за този участък не е разработен друг вариант**. Само за последната част от участъка, преди навлизането в гара Бели извор, са разработени **два варианта**. **Вариант 1 (червен)** е с дължина 10604.01 m, **Вариант 2 (син)** е дълъг 10763.65 m, при който съществуващият пътен надлез преди гара Бели извор остава. Разлики има само на входа на новата гара Бели извор.
- **Под-участък № 30: гара Бели Извор (от км 26+405.82 до км 27+533.98)**, разработен за **два варианта - Вариант 1 (червен)** и **Вариант 2 (син)**. Разположението на коловози, стрелки, разстояния между тях, полезни дължини и т.н. са еднакви при двата варианта. Разликата се явява в различните ъгли на входящите и изходящи коловози.
- **Под-участък № 31: междугарие Бели Извор – Криводол (от км 27+533.98 до км 36+833.85)**, разработен в **два варианта**. **Вариант 1 (червен)** е дълъг 9292 m. **Вариант 2 (син)** е дълъг 9300 m. Общият брой на съоръженията в междугарието Бели извор – Криводол е 25. Две от тях са мостове с L=100 m и L=75 m, три са тунели с обща дължина 1175 m, два селскостопански надлеза, два прокара и 16 водостока.
- **Под-участък № 32: гара Криводол (от км 36+833.85 до км 38+163.02)** Съществуващата гара Криводол е разположена на км 30+565 по ж.п. линия 7, между Бели извор и Ракево. Разработени са **два варианта** за реконструкция на гарата за двойна линия към Бели извор и към Стубел. Вариантите са почти еднакви.
- **Под-участък № 33: междугарие Криводол – Стубел (от км 38+097.09 до км 47+102.90)** Новата ж.п. линия напуска гара Криводол на североизток и се впуска на запад, пресича местност Полето и се приближава до село Уровене. От км 42+300.44 до км 43+155.17 линията е в права и минава на югоизток от с. Уровене. От км 43+155.17 до км 45+871.70 трасето завива на запад, минава на юг от с. Уровене и на север от връх Яевица и Китката. Продължава през тунел на изток от връх Голияк. От км 45+871.70 до км 47+102.90 трасето завива на север и минава в тунел под вр. Голияк, продължавайки на запад.  
За този участък са разработени **два варианта**. Разликите между тях са в дължината на пресичането на тунела под връх Голияк. При **Вариант 1 (червен)** изходът на тунела при вр. Голияк е с благоприятна посока за трасето към гара Монтана. При този вариант е предвидено построяването на 2 моста, 1 тунел и 1 пътен надлез.
- **Под-участък № 34: гара Стубел (от км 47+102.90 до км 48+361.08)** - Новата гара е разположена в местността Дуевец южно от с. Стубел. Разработени са **два варианта** за плана на гарата. Гарите са с еднаква дължина от 1258.18 m и коловозни схеми. При **Вариант 2 (син)** гара Стубел е разположена по-близо до с. Стубел. При **Вариант 1 (червен)** е премахнат моста в гарата и е заменен с водосток на км 47+600.



**Под-участък№ 35: междугарие Стубел – Монтана (от км 38+097.09 до км 47+102.90)** - Линията напуска гара Стубел на запад и минава през местност Лае Бабка и продължава на юг от Лозарски връх. Тя стига до село Трифоново от север и се отклонява на североизток, това минава през селскостопанския двор на село Крапчене и след като излезе от селото, продължава в същата посока като преминава през местностите Белия камък и Буковец. Преминавайки през местността Буковец, трасето навлиза в тунел и завива на север. Източно от линията има новопостроено депо за отпадъци. Изходът на тунела е в северната част на местността Рудия камък. След известен прав участък, линията се отклонява на север и преминава северозападно от микроязовир. След това стига местността Дрено на север от Монтана, където се предлага да се разположи гара Монтана.

Разработени са **два варианта**, като разликата в двата варианта е от гара Стубел до км 53+600 (селскостопанския двор на с. Крапчене). След това двата варианта съвпадат в план до гара Монтана. При **Вариант 1 (червен)** мостът след гара Стубел е по-къс. При този вариант трасето напуска с. Трифоново без да засегне къщите на селото, както е при **Вариант 2 (син)**. При **Вариант 1 (червен)** трасето пресича р. Шугавица на три места, което налага преустройство на речното корито. Има 3 моста, 1 тунел, 2 надлеза, 9 водостока, 6 пресичания с линии за високо напрежение.

**Под-участък№ 36: нова гара Монтана (от км 58+920.75 до км 60+301.89)** - Новата гара Монтана по новата ж.п. линия Видин – София е разположена североизточно от гр. Монтана и западно от с. Николово в местностите Дрено, Стрелката и Уружката ливада. Тя пресича р. Огоста в североизточната част. Гарата е дълга 1381.146 m в права линия и е разположена на насип с височина 12 m.

Разработен е само **един вариант** за гара Монтана, която трябва да бъде ситуирана съгласно изискванията на съседните участъци от линията. Предвидена е връзка със съществуваща гара Монтана.

**Под-участък№ 37: междугарие Монтана – Безденица (от км 60+053 до км 70+098)** Трасето в този под-участък е част от общото решение за участъка от гара Монтана до гара Медковец. Разработени са **три варианта** за целия участък, който обхваща под-участъците Монтана – Безденица, гара Безденица, под участък Безденица – Медковец.

**Вариант 1 (червен)** – избягва се пресичането със съществуващата ж.п. линия (Монтана - Медковец) и запазване на съществуващия пътен надлез на път 81 София -Лом.

**Вариант 2 (син)** трасето е различно, с ново ситуиране на гара Безденица, което е в средата на участъка Монтана – Медковец. Постига се намаляване на дълбочината на изкопите и дължината на съоръженията. Дължината на този участък се увеличава с 1.5 km, пресичането със съществуващата ж.п. линия е избегнато.

**Вариант 3(зелен)** предвижда плавно изкачване и използване на сравнително равнинния терен зад селата Вирове и Безденица. По този начин новото трасе е далече от съществуващото и не го засяга; новата гара Безденица може да бъде разположена по средата между съседните гари Монтана и Медковец; още повече, че се намалява удължението на изкопите, насипите и съоръженията въпреки по-късото трасе в сравнение с втори вариант. Трасето по този вариант е по-късо с около 1.5 km, в сравнение с Вариант 2.

**Под-участък№ 38: гара Безденица (от км 70+098 до км 71+332)** - Гара Безденица е разменна гара. Местоположението и трасето в гарата е част от общото решение за участъка от гара Монтана до гара Медковец. Разработени са **три варианта**:

**Вариант 1 (червен)** гарата е разположена частично в изкоп и частично върху насипи, като ще са необходими два моста и един плочест водосток.

**Вариант 2 (син)** - гарата е разположена в изкоп със средна дълбочина 6 – 6.5 m.

**Вариант 3(зелен)** - гарата е разположена също в изкоп със средна дълбочина 3 – 3.5 m.

И при трите варианта схемата на коловозите е една и съща.



Трасето за целия участък Монтана – Медковец е разработено в 3 варианта, които определят три различни местоположения на гара Безденица. Коловозното развитие е разработено в един вариант, съобразен с местоположението и изискванията за гарата.

**Под-участък№ 39: междугарие Безденица – Медковец (от км 71+332 до км 83+443) -** Трасето в този под-участък е част от общото решение за участъка от гара Монтана до гара Медковец. Разработени са **три варианта**. Дължината на трасето в този под-участък (междугарие Безденица – Медковец) при първия вариант е 4.7 km, при втория - 11.3 km, при третия -12.1 km.

При **Вариант 3(зелен)** трасето продължава след гара Безденица в изкоп с дълбочина до 12 m, който се спуска към по-ниското поле зад с. Безденица. След това ж.п. линията пресича по естакада, дълга 470 m, широкото дърво на р. Цибрица и по мост с дължина 120 m пресича западния край на пресъхнало езеро на км 74+350. След това трасето продължава по терен в лек насип и заобикаля от север с. Безденица, продължава на изток от хълмовете преди р. Цибър, която се пресича с мост дълъг 100 m, и следва по терена в плитък изкоп до 3.5 m. Пресича р. Слатина (мост, дълъг 50 m) и р. Малка Слатина (плочест водосток). Накрая трасето завива на запад, пресича р. Козаровец и продължава по терена, докато стигне района на съществуващата гара Медковец.

**Под-участък№ 40: гара Медковец (от км 83+443 до км 84+941) -** Гара Медковец ще бъде възелна, от която ще започва отклонението към Дунавското пристанище Лом. Тя ще бъде построена в района на съществуващата гара, която ще бъде демонтирана.

Разработени **два варианта** за гарата. При **Вариант 1 (червен)** за построяването на гарата трябва да бъдат съборени две сгради в съседство с населеното място. Освен това, пътният надлез, който трябва да бъде изграден на мястото на съществуващия прелез, ще навлезе в населено място и ще пресича всички коловози. При **Вариант 2 (син)** тези недостатъци са избегнати чрез изместване началото на гарата в посока Монтана. Този вариант не изисква разрушаване на сгради и е по-лесно да се построи надлезът. В района на новата гара се предвиждат: Ново Приемно здание, 2 сгради за персонала по поддръжката, Дежурен пункт за персонала, поддържащ контактната мрежа.

### **УЧАСТЪК III: РУСКА БЯЛА (МЕЗДРА) - СОФИЯ - 87,9 км (от км 87,9 до км**

**0)**

**Под-участък№ 2: гара Илиянци (от км 4+100 до км 5+705) -** Гара Илиянци е съществуваща възелна гара, от която излизат направления в посоки София, Курило (Мездра) и Световрачане (Яна). Разработен е **един вариант**. Ще бъде необходимо да се рехабилитират следните съществуващи сгради: Приемно здание със стая за началник гара, стая за осигурителна техника, отделение за багаж, 2 сгради за персонала по поддържането с гаражи за машините за поддържането на релсовия път, Сграда за персонала по поддържане на контактната линия, Сграда за тягова подстанция и 110 kV устройство

**Под-участък№ 3: междугарие Илиянци -Световрачане(от км 5+705 до км 10+116) -** За този участък е разработен **един вариант**, който в максимална степен следва вече съществуващата ж.п. линия, с изключение на зоната от км 5+465 до 7+600. Тук новата линия се отклонява от съществуващата, за да се осигурят минимално допустимите радиуси на хоризонталните криви от R=1500 m.

**Под-участък№ 4: гара Световрачане(от км 10+116 до км 11+527) -** Гара Световрачане е възелна гара, от която излизат направления в посоки Илиянци, Кремиковци и Курило. Новата гара Световрачане ще се изгради на мястото на старата гара, за която е предвиден демонтаж. Разработен е **един вариант**, който в максимална степен използва района на съществуващата гара. Предвижда се изграждането на ново приемно здание на км 10+764 и нови перони с дължина 300 m, до които се осигурява достъп посредством пешеходен подлез.



Ще се изгради нова сграда за поддържането, както и ниско разтоварище, до глух товаро-разтоварен коловоз.

**Под-участък № 5: междугарие Световрачене-Кремиковци (от км 11+527 до км 19+856) -** За този участък е разработен **един вариант**, който в максимална степен припокрива вече съществуващата ж.п. линия. На места новото трасе се отклонява от нея с цел да се осигурят минимално допустимите радиуси на хоризонталните криви от  $R=1500\text{m}$ .

**Под-участък № 6: гара Кремиковци (от км 19+856 до км 21+319) -** Гара Кремиковци е построена като междинна гара по Трета главна железопътна линия София – Варна и е разположена между гара Световрачене и гара Яна. Разработен е **един вариант**, който използва в максимална степен района на съществуващата гара. Новата гара Кремиковци ще се изгради на мястото на съществуващата гара, която изцяло ще бъде демонтирана, като ще се запази приемното здание, което ще бъде рехабилитирано.

**Под-участък № 7: Кремиковци -Яна (от км 21+319 до км 26+187) -** За този участък е разработен **един вариант**, който в максимална степен ползва вече съществуващата ж.п. линия, като се отклонява от нея на места с цел да се осигурят минимално допустимите радиуси на хоризонталните криви от  $R=1500\text{m}$ .

**Под-участък № 8: гара Яна (от км 26+187 до км 27+608) -** Гара Яна е възлова гара, от която се отклонява направлението за Мусачево. Гара Яна е построена като възлова гара по третата железопътна линия София – Варна и е разположена между гарите Кремиковци и Столник.

Разработен е **един вариант**, който използва в максимална степен района на съществуващата гара. Новата гара ще е разположена на мястото на старата. Предвиждат се следните нови гарови сгради: Ново Приемно здание с багажно отделение

**Под-участък № 9: Яна -Столник (от км 27+608.00 до км 33+067.78) -** Линията излиза от гара Яна в югоизточна посока, преминава под автомагистрала „Хемус“ и се включва в полосата на съществуващата линия Яна – Столник при км 29+800. При км 31+400 линията се доближава до проектното трасе Мусачево – Столник. Двете групи коловози отстоят на разстояние 6.80 m. Новият участък Яна – Столник е разработен за еднопътна линия на първи етап. При евентуално удвояване на линията в бъдеще, коловоз 2 ще бъде разположен отдясно на новия коловоз.

За новото трасе са разработени **два варианта**. Те се определят от пресичането на проектното трасе и магистрала Хемус.

**Вариант 1 (червен)** – трасето минава под магистрала Хемус в тунел на север от съществуващия магистрален виадукт над р. Янещица и съществуващите ж.п. линии Яна – Столник/ Яна – Мусачево. Дължината на междугарието е 5459.78 m. Линията е изцяло в равнинен терен.

**Вариант 2 (син)** трасето минава под гореспоменатия магистрален виадукт без необходимост от реконструиране на съоръжението. Дължината на междугарието е 5801.91 m. Линията е изцяло в равнинен терен.

В участъка има две мостови съоръжения (един мост с дължина 50 m и един пътен надлез), 7 водостока, 8 пресичания с линии за високо напрежение, 1 пресичане с газопровод и изкоп по-голям от 10 m след преминаването под магистрала „Хемус“ с дължина 636 m. Трасето е проектирано за скорост 160 km/h.

**Под-участък № 14: гара Столник (от км 31+078.25 до км 33+191.34) -** Проектът предвижда изграждане на нова гара Столник, която е проектирана върху нова платформа, пресичаща старата. Разработен е само един вариант за гарата.

Въпреки, че участъкът Илиенци - Столник се разработва за еднопътна линия, схемата на гарата е за двупътна връзка с гара Яна с оглед на бъдещо удвояване на линията. Предвижда се ново приемно здание – малко, с багажно отделение и перонни покрития, две сгради за персонала по поддържане на железния път - „Четно“ и „Участък“, нова сграда на





Тягова подстанция, рехабилитация на съществуваща сграда за персонала, поддържащ контактната мрежа.

**Под-участък № 15: междугарие Столник – Рибни вир (от км 33+191.34 до км 54+013.99)**

- Проектното трасе излиза от гара Столник, преминавайки в ляво от съществуващата тягова постанция. Пресича главния автомобилен път София– Карлово – Бургас чрез пътен подлез, като минава от дясната му страна. Железопътната линия следва главния път Е 871 в продължение на 40-50 m. След преминаване на възвишението между селата Горна Малина и Негушево през тунел с дължина 1100 m, проектното трасе се отдалечава от пътя с дясна крива. Следва лява крива и пресичане на път Е871 и трета ж.п. линия с железопътен надлез. След преминаване южно от село Осоица, железопътната линия навлиза в два 8464-метрови еднопътни тунела, които пресичат Стара планина и излизат в местността „Бебреш” при гара Рибни вир. Началото на гарата е непосредствено след изходния портал на Тунелите.

Двата тунела са на отстояние 25 m и се свързват по между си с галерии през 500 m, служещи за аварийни изходи при евентуален инцидент в някой от тунелите.

Разработени са **няколко варианта** на трасето и **са избрани два основни**. Вариантите са обусловени от ограничената възможност за разполагане на новата гара в района на Рибни вир. Двата варианта са идентични в план и профил в първия участък до дългите тунели. Разликата е в края на участъка при гара Рибни вир.

В участъка има седем мостови съоръжения (обща дължина 812 m), 2 тунела (L1=1100 m, L2=8464 m), 6 водостока, 9 пресичания с линии за високо напрежение и обща дължина на насипи и изкопи с височина по-голяма от 10 m от 2274 m.

- **Под-участък № 16: гара Рибни вир (от км 54+014 до км 55+419)** - Трасето в този под-участък е част от общото решение за участъка от Рибни Вир до Ботевград. Разработени са **2 варианта**. Това общо решение е описано по-долу в точката за участък № 17 „Рибни вир – Ботевград”.

**Вариант 1 (червен)** - Гарата при Първи вариант се разполага след км 59+460 (километраж на варианта), където магистралният електропровод е най-близо до ж.п. линията. Предвижда се гарата да бъде ситуирана в крива, за да е възможно нейното изпълнение по планинския склон, а също така и за подоброто вписване на трасето в междугарието към Ботевград. Част от площадката на гарата е разположена върху два моста дълги 200 m и 420 m.

**Вариант 2 (син)** - гарата е разположена преди споменатото по-горе място, където магистралният електропровод е най-близо до трасето на ж.п. линията. Гарата е в права и не е върху мостове, освен първата есова връзка.

- **Под-участък № 17: междугарие Рибни вир -Ботевград (от км 55+419 до км 73+943)** - Трасето в този под-участък е част от общото решение за участъка от Рибни Вир до Ботевград (междугарието и двете гари).

Разработени са **два варианта**:

**Вариант 1 (червен)** е с минимален радиус на хоризонталната крива 1500 m и максимален наклон 20%.

**Вариант 2 (син)** - разработен е на основата на **Вариант 1 (червен)** и е успешен резултат от търсенето на трасе с максимален приведен наклон 15%. При решението на трасето са разработени два под-варианта, с оглед местоположението на гара Ботевград. Първия под-вариант 2.2, завива на запад и достига до равнината северно и северозападно от град Ботевград, където се разполага гарата. При втория под-вариант, правата се продължава и в полето след пътя Трудовец – вилна зона „Лозята” се разполага гарата. Той е приет за предпочитан, основно защото предлага по-късо трасе до гара Лютидол.

**Гара Ботевград:** За разполагането на гара Ботевград са проучени два района.

Първата възможност предвижда трасето от под-вариант 2.2 да завие на запад и да достигне до равнината на север и северозапад от Ботевград, където се разполага гарата.

Втората възможност, която се приема за предпочитана, предлага трасето от под-вариант 2.2 да продължи в права и гарата да се разположи в полето на североизток от пътя



Трудовец – Лозята. Този вариант се предпочита главно поради по-късото трасе до гара Люти дол. При двата варианта разстоянието от новата гара до Ботевград е с незначителна разлика. Има 6 тунела с дължини от 180 до 1400 m. Сред големия брой мостове има 7 с дължина над 300 m, като мостът на km 61+011 е с дължина 715 m и максимална височина 90 m.

**Под-участък № 18: гара Ботевград (от km 73+943 до km 75+638)** - Гара Ботевград е междинна гара. Местоположението и трасето в гарата е в зависимост от разработения вариант или под-вариант за междугарието Рибни Вир – Ботевград и включва **2 варианта**.

При **Вариант 1 (червен)** гарата е разположена в права, в полето северно от град Ботевград.

**Вариант 2 (син)** за дадения под-участък е в два под-варианта. При първия под-вариант гарата е в права и е разположена в полето между Ботевград и Скравена, на 2 km северозападно от местоположението по Първи вариант. При втория под-вариант, приет за предпочитан, гарата е в права, разположена е в полето северозападно от село Трудовец и вилна зона Лозята.

**Под-участък № 19: междугарие Ботевград – Люти дол (от km 75+637.59 до km 94+358.66)** - За този под-участък са разработени **два варианта**.

**Вариант 1 (червен)** е с дължина 18 302 m. Проектното положение на нова ж.п. гара Ботевград в този вариант се намира на 1 km север-североизток от гр. Ботевград. След новата ж.п. гара Ботевград трасето се отправя на север като с крива и контра крива заобикаля от изток с. Скравена и после пресича река Калница. Следва права с дължина близо 6 km, която е ориентирана в северозападна посока, като последователно пресича реките Бебреш, Боговина и Рударка. След това трасето преминава североизточно от с. Новачене като пресича изоставен стопански двор. В обсега на населеното място са предвидени шумозащитни огради. В продължение на 2 km новопроектираната ж.п. линия е успоредна на новопроектирания автомобилен път E79, като най-голяма близост имат в района на портала (входа) на тунел №1, която е 50 m.

**Вариант 2 (син)** е предпочитан и е с дължина 18 721 m. Проектното положение на новата ж.п. гара Ботевград в този вариант се намира на 1.2 km северно от с. Трудовец и на 3 km североизточно от гр. Ботевград. След новата гара Ботевград трасето се отправя на североизток и се доближава до планинския склон. Покрай вилна зона Скравена ж.п. линията преминава югозападно на разстояние 130 m. Предвидени са шумозащитни огради. Следва пресичане на р. Бебреш и р. Рударка. При с. Новачене трасето се доближава до правата на първи вариант. Трасето продължава по следата на първи вариант, както в план така и в профил, до нова гара Люти дол. При втори вариант дължина на тунела е 7 165 m и нивелетно изходът му е с около 3 m по-високо в сравнение с Вариант I. Използваният минимален хоризонтален радиус е 2 100 m, а максималният надлъжен наклон - 15 ‰ с дължина 3 226 m.

**Под-участък № 20: гара Люти дол (от km 94+414.00 НС 2 до km 95+814.00 НС 1)** - Новата гара Люти дол се намира на изток от село Люти дол. Разработени са **три варианта** за нова гара.

Варианти I-ви и II-ри се отнасят до **Вариант 1 (червен)** на междугарието. Трети вариант на гарата е разработен за **Вариант 2 (син)** на трасето Ботевград – Люти дол – Руска бяла.

Предлаганият вариант за нова гара Люти дол е **Вариант 3 (зелен)**. Гаровата площадка не налага промени на асфалтовия път за с. Типченица. Не се налага отчуждаване на частна собственост.

**Под-участък № 21, 22: междугарие Лютидол – Руска Бяла (от km 95+757.10 НС 1, km 104+947.88 НС 2, km 105+192.33 КС 8, до km 95+757.10 НС 2)** В под-участъка са разработени **два варианта**.

**Вариант 1 (червен)** е с дължина 10 352 m. Проектното положение на нова ж.п. гара Люти дол в този вариант е източно от с. Люти дол. Част от нея попада върху съществуващия



асфалтов път, свързващ с. Люти дол със с. Типченица. След новата ж.п. гара Люти дол трасето се отправя на север, като малко след това навлиза в тунел с дължина 289 m. Продължава в същата посока като в по-голямата си част е върху четири естакади, необходими за това трасе (дължини 593 m, 850 m, 1 375 m и 1 558 m), със средна височина 80 m, като най-високата е 94 m.

**Вариант 2 (син)** е с дължина 10 797 m. Проектното положение на нова ж.п. гара Люти дол е източно от с. Люти дол, до съществуващия асфалтов път, свързващ с. Люти дол със с. Типченица. Броят на съоръженията в междугарието Люти дол-Руска Бяла е общо 13. Три от тях са естакади (L=378 m, L=1281 m, L=1737 m), 5 водостока и 5 тунела (L=388 m, L=237 m, L=2991 m, L=1625, L=466 m).

**Допълнителен Вариант 3 В3 (оранжев) за промяна на част от трасето в III участък: Мездра (Руска Бяла) – София, МС, в района от под-участък Столник до под-участък Люти Дол и район на разположение**

Разработеният Вариант 3 В3 (оранжев) е километриран спрямо километража на **Вариант 2 (син)** в под-участъка Столник – Люти Дол. След гара Столник, преминава в ляво от съществуващата тягова постанция. Пресича главния автомобилен път София– Карлово – Бургас чрез пътен подлез, като минава от дясната му страна. Железопътната линия следва главния път Е 871 в продължение на 40-50 m. След преминаване на възвишението между селата Горна Малина и Негушево през тунел с дължина 1100 m, проектното трасе се отдалечава от пътя с дясна крива. Следва лява крива и пресичане на път Е871 и трета ж.п. линия с железопътен надлез. След км 49+900 новото трасе на разработения през 2011 г. Вариант 3 В3 (оранжев) е в тунел с дължина 12 962 m, като се отправя на север и минава западно от язовир Бебреш. Тунелът завършва непосредствено след стената на язовир Бебреш, извън пояс I на санитарно-охранителната зона (СОЗ) на язовира. След това трасето следва клисурата на р. Бебреш до с. Врачеш, където с дясна крива се отправя в североизточна посока и тангира западно покрай гр.Ботевград.

Нова гара Ботевград е разположена на км 72+400 и се намира на 1.5 km северозападно от края на града. Новият вариант не пресича път Е-79 и минава южно от с. Скравена. Продължава в северозападна посока, като минава източно от с. Гурково. От там започва тунел с дължина 8 696 m, като краят му съвпада с приетия вариант от идейния проект.

Общата дължина на участъка Столник – Люти дол от начало стрелка 1 (НС1) на гара Столник до начало стрелка 2 (НС2) на гара Люти дол е 52.317 km. Решението при този вариант скъсява дължината на участъка от Столник до Лютидол с 8 850 m. Гара Рибни вир отпада. Поради голямото разстояние (33.5 km) и продължителният максимален наклон между гарите Столник и Ботевград, преди тунела се предвижда да бъде построена разменна гара Осоица. Тя ще служи само за изпреварване и разминаване на влакове. По изключение, нейният наклон ще бъде по-голям от 1.5 ‰. Ос ПЗ на гарата е на км 47+515.

В участъка има три нови тунела с дължини съответно 12 962 m, 310 m и 8 696 m.

Дължина на междугарията - от приемно здание ПЗ (ПЗ) до приемно здание (ПЗ) в гарите:

- Столник – Лютидол по допълнителен Вариант 3 В3 (оранжев) – 53.982 km, ключващо Столник – Осоица – 10.518 km, Осоица – Ботевград – 24.949 km и Ботевград – Люти дол – 18.515 km

- Ботевград – Люти дол: по допълнителен Вариант 3 В3 (оранжев) – 18.515 km

Дължина на жп линията – от начало стрелка 1 (НС1) на гара Столник до начало стрелка 2 (НС2) на гара Люти дол по допълнителен Вариант 3 В3 (оранжев) - 52 317 m

Обща строителна площ, необходима за реализацията на предложението е около 55350 dka. Площта за отчуждаване по предпочитания вариант, възлиза на около 10 031 dka, от които около около 7 649dka е земеделска територия, а около 1 325 dka горска. В общо



засегнатата площ е включена и друг вид урбанизирана територия или територия, заета от води и водни площи, нарушена територия за транспорт и други в размер на около 1 057dka.

За осъществяване на подход от изток към гр. София, т.е. връзка между гара Столник – Мусачево - Казичене - гара Подуене (София) (подучастъци 10,11,12 и 13), е разработена алтернатива на **синия** вариант, която не засяга защитена зона BG0002004 „Долни Богров-Казичене”. Участъкът от ж.п. линията Столник-София е предмет на друг проект и следва да бъде изключен от настоящото инвестиционно предложение. Тази промяна е потвърдена с писмо до МОСВ на ДП „НКЖИ“ изх.№ЖИ-938/17.01.2012г., с което се потвърждава също, че участък Столник – София ще бъде включен в проект „Развитие на железопътен възел София“, чрез който ще бъде извършена и оценката на въздействие на този участък.

Инвестиционното предложение попада в обхвата на защитени зони от мрежата „Натура 2000”, както следва:

- **за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна:** BG0000522 “Видински парк”, BG0000498 „Видбол”, BG0000518 „Въртопски дол”, BG0000503 „Река Лом”, BG0001037 „Пъстрина”, BG0000166 „Врачански Балкан”, BG0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан”, BG0001042 „Искърски пролом-Ржана”, BG0000322 „Драгоман”, BG0001043 „Етрополе-Байлово”, BG0000374 „Бебреш”;
- **за опазване на дивите птици:** BG0002004 „Долни Богров-Казичене”, BG0002001 “Раяновци”, BG0002005 „Понор”, BG0002053 „Врачански Балкан”, BG0002002 „Западен Балкан”, BG0002090 „Берковица” за опазване на дивите птици.

Инвестиционното предложение подлежи на оценка за съвместимостта, съгласно разпоредбите на чл. 2 ал. 1, т. 3, буква “а” и ал. 2 от Наредбата за ОС. На основание чл. 39, ал. 3, във връзка с чл. 39, ал. 5 от Наредбата за ОС, преценката за вероятната степен на отрицателно въздействие е, че инвестиционното предложение **има вероятност** да окаже значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони. Въз основа на преценката и дадените указания е изготвен доклад за оценка на степента на въздействието върху защитените зони (ДОСВ). Очакваните въздействия на ИП върху предмета и целите на защитените зони са подробно разгледани в ДОСВ, резултатите от която оценка са представени по-долу.

*поради следните **мотиви (фактически основания):***

**1.** В доклада за ОВОС и *допълнението към него* е направен анализ на очакваните въздействия от модернизацията на железопътната линия Видин - София върху околната среда и здравето на хората, като са идентифицирани и рисковите фактори. Въз основа на извършената оценка, като крайно заключение авторите на доклада за ОВОС препоръчват осъществяването на инвестиционното предложение по посочената комбинация от вариантни решения, залегнали в настоящото решение.

**2.** В представения ДОВОС и *допълнението към него* е направена оценка на потенциалните рискове, които могат да бъдат предизвикани, вследствие на реализиране на инвестиционното предложение и са предложени мерки за предотвратяване, намаляване и където е възможно прекратяване на значителните вредни въздействия върху околната среда, както и план за изпълнение на тези мерки.

**3.** Железопътната линия Видин–София–Кулата е част от мрежата ТІНА и транс-европейския транспортен коридор IV и неговото развитие е от най-висок приоритет за развитието на транспортната инфраструктура на Република България.

**4.** Инвестиционното предложение за модернизация на железопътна линия Видин – София трябва да осигури адекватна пропускателна способност и железопътни услуги в съответствие





с тези, осигурявани от другите страни (Германия, Чехия, Словакия, Австрия, Унгария, Румъния, Гърция и Турция), през които преминава Коридор IV. В частност проектът за железопътна линия Видин – София ще се свърже и с новия комбиниран (железопътен и пътен) мост на р. Дунав, който се изгражда между Видин и Калафат.

5. Осъществяването на инвестиционното предложение ще допринесе за изпълнението на следните международни споразумения и инициативи: Транс-европейска мрежа (TEN); Европейско споразумение за международни железопътни линии (AGC); Европейско споразумение за международни железопътни линии за комбиниран транспорт (AGTC); Транс-европейски железници (TER); Меморандуми за развитие на Европейски транспортни коридори №№ IV, VIII, IX, X.

6. Съгласно писмо изх. №5058/25.10.2011 г. на БДУВ „Дунавски район“ – Плевен, инвестиционното предложение е допустимо от гледна точка на постигане на целите на околната среда и мерките за постигане на добро състояние на водите и зоните за тяхната защита, заложи в ПУРБ в Дунавски район.

7. Като приложение към доклада за ОВОС е представен доклад за ОСВ. Извършената оценка и допълнението към нея за степента на въздействие на инвестиционното предложение с предмета и целите на засегнатите защитени зони дава възможност за вземане на решение съгласно чл. 39, ал.12 от горната *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*, като е взето предвид следното:

7.1. Извършената оценка за степента на въздействие е със заключение, че при реализация по препоръчаните в ДОСВ и възприетия от възложителя **червен вариант**, във всички участъци на трасето, с две изключения – подучастък № 47 (заобикалящ ЗЗ „Въртопски дол“) и подучастък Столник-Люти дол № 15, 16, 17 18 и 19, които да се изпълнят по **оранжевия вариант**, и прилагане на смекчаващи мерки, инвестиционното предложение **няма да окаже значително отрицателно въздействие** върху предмета и целите на опазване в засегнатите защитените зони, както следва:

7.1.1. Реализацията на ИП няма да окаже отрицателно въздействие върху защитените зони BG0002001 „Раяновци“, BG0002005 „Понор“, BG0002053 „Врачански Балкан“, BG0002002 „Западен Балкан“, BG0002090 „Берковица“ за опазване на дивите птици и BG0001040 „Западна Стара планина и Предбалкан“, BG0001042 „Искърски пролом-Ржана“, BG0000322 „Драгоман“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, тъй като възложителят е отхвърлил осъществяването на двете западни алтернативи и нулевата алтернатива.

7.1.2. Всички разгледани алтернативни варианти на трасе, вкл. **червения**, преминаващи покрай град Враца в участък с дължина около 9 км, отстоят на разстояние между 1000 и 2000 м от северната граница на защитени зони BG0002053 „Врачански Балкан“ и BG0000166 „Врачански Балкан“. Отдалечеността на трасето от границите на двете зони не предполага въздействия, вкл. незначителни, върху числеността и структурата на популациите на видовете животни/птици и върху техните местообитания, предмет на опазване в двете защитените зони.

7.1.3. Разработеният и възприет през 2011 г. **оранжев вариант** в подучастък Столник-Люти дол:

- Отдалечава трасето на ж.п. линията от границите на защитена зона **BG0000374 „Бебреш“**, поради което не предполага кумулативно въздействие с трасето на пътя Ботевград – Мездра, което води до заключение, че възможните въздействия върху зоната се оценяват като нулеви;
- Трасето преминава през **защитена зона BG0001043 „Етрополе-Байлово“** в тунел, започващ преди навлизане на линията в зоната и излизаш извън границата на защитената зона, така че възможното косвено обезпокояване и прогонване на видове животни, освен че



ще е краткотрайно и обратимо, ще е извън границите на зоната и няма да има значително отрицателно въздействие върху числеността и структурата на популациите им.

**7.1.4.** С цел предотвратяване на значителни отрицателни въздействия върху някои от опазваните природни местообитания, както и местообитания на видове, тяхната популационна численост и структурата, преминаването на трасето при с. Синаговци през защитени зони **BG0000522 “Видински парк”** и **BG0000498 “Видбол”** е отхвърлено като недопустимо и е възприет **червен вариант** на трасе, изцяло извън границите на защитена зона BG0000522 “Видински парк” и пресичащ река Видбол в защитена зона зона BG0000498 „Видбол” в тесен участък. По този начин инвестиционното предложение няма да окаже значително отрицателно въздействие върху тях.

**7.1.5.** Съгласно информация от допълнение към ДОВОС (Заповед № 664/ 20.06.2011г. на Генералния директор на ДП НК „Железопътна инфраструктура”) на заседание на Експертен технически съвет на 27.06.2011г. е разгледано предложение за промяна на трасето, прието в идейния проект, поради заключения за значително отрицателно въздействие върху 4 местообитания, един вид растение и 21 вида животни в защитена зона **BG0000518 “Въртопски дол”**. Съгласно протокола от проведеното заседание, взето е решение за трасе извън границите на защитената зона по вариант VB – 2 (1) - B3 – **оранжев** (съгл. идейния проект от 2008 г.) Реализацията на трасето по този вариант няма да окаже значителното отрицателно въздействие върху зоната и върху нейните структура и биокоридорна функция.

**7.1.6.** Преминаването на трасето на ж.п.линията през **защитена зона BG0000503 „Река Лом”** е в тесен участък при километър 100 от трасето с премостване и няма да окаже значително отрицателно въздействие, тъй като ще засегне незначителна площ от местообитания 91E0\* и 3260, а пряко или косвено въздействие върху видовете, предмет на опазване (прилепи и дребни бозайници, земноводни, влечуги, риби и безгръбначни) е малко вероятно.

**7.1.7.** Реализацията на ИП няма да окаже значително отрицателно въздействие върху защитена зона **BG0001037 “Пъстрина”**, тъй като всички предложени и оценявани варианти на трасето, включително червения преминават извън границите на защитената зона на отстояние, което не предполага възникване на преки или косвени негативни въздействия.

**7.1.8.** Не се очаква отрицателно въздействие върху BG0002004 защитена зона „Долни Богров Казичене”, тъй като екипът изготвил ДОВОС/ДОСВ е препоръчал и възложителят е възприел предложения в Допълнението към ДОВОС от Столник до София трасето на пътя да бъде реализирано по **червен** вариант (към Яна, Кремиковци, Световрачане, Илиянци), който не навлиза в границите на защитената зона и отстои на значително отстояние от нея.

**8.** Не се очакват кумулативни въздействия, тъй като за всяка зона са отчетени и препоръчани варианти, които предотвратяват възникването им. Тези варианти са възприети от възложителя.

**9.** Не се очаква **фрагментация** на установени биокоридори на видове, предмет на опазване в защитените зони.

**9.1** Биокоридорният участък на вида кафява мечка при с. Люти дол, в който се пресичат трасетата на ж.п.линията и пътя Мездра-Ботевград, няма вероятност да бъде прекъснат, тъй като за този участък е предвидено изграждане на тунели, които няма да възпрепятстват функционалната свързаност на местообитанията на вида в защитени зони BG0000166 „Врачански Балкан” и BG0000374 „Бибреш” и гарантират кохерентността между зоните.

**9.2.** Възможните косвени въздействия върху реките като **биокоридор** и като местообитание на видове, предмет на опазване в защитените зони, ще бъдат краткотрайни, само по време на строителството, за ограничаването на които могат да бъдат изпълнени смекчаващи мерки.

При реализирането на инвестиционното предложение “Модернизация на железопътна линия Видин-София” да бъдат изпълнени следните

**10.** По време на изготвяне на доклада са проведени консултации със заинтересувани лица. Осигурен е обществен достъп до доклада за ОВОС и са проведени двадесет и пет срещи за обществено обсъждане. В резултат са представени протоколи от обществените обсъждания, писмени становища на заинтересувани лица, в т.ч. и становището на възложителя, по предложенията, препоръките, мненията и възраженията.

**11.** Въз основа на предложени от Общини Димово, Враца и Ботевград, в резултат от общественото обсъждане други начини за осъществяване на предложението, с писмо вх. №2492/25.08.2011г., НКЖИ е уведомило министерството, че:

- приема по принцип предложението на Община Димово за изграждане на гара Димово вместо гара Извор, като по този начин защитената зона „Въртопски дол“ да бъде заобиколена по трасето на разработения по време на идейното проектиране Вариант VB - 2 (I) - B3 - оранжев,
- не приема предложението на Община Враца за преминаване на трасето подземно или в траншея през урбанизираната територия на гр. Враца, като нецелесъобразно и икономически необосновано
- Приема предложението на Община Ботевград по отношение на т.нар. Вариант B3 – оранжев за жп участък Столник – Ботевград – Лютидол за преминаване на трасето от западната страна на гр. Ботевград и по-близко позициониране на жп гарата. С предложението се намалява дължината на жп линията в участъка с 8 850 m, дължината на мостовете - с 5907.5 m, отпадането на гара Рибни вир и необходимостта от пресичане на път Е-79. При следващите етапи на проектиране да се вземат предвид описаните по-горе забележки, отразени в становищата на експлоатационните поделения.

**12.** Въз основа на предложените други възможни начини за осъществяване на инвестиционното предложение с допълнителен Вариант 3 B3 (оранжев) за промяна на част от трасето в III участък: Мездра (Руска Бяла) – София, MS, в района от под-участък Столник до под-участък Люти Дол, НКЖИ е възложило допълнение към доклада за ОВОС, вкл. доклада за ОСВ. Осигурен е обществен достъп до допълнението към доклада (вкл. оценката за съвместимост) и са проведени три срещи за обществено обсъждане. В резултат са представени протоколи от обществените обсъждания, писмени становища на заинтересувани лица, в т.ч. и становището на възложителя, по предложенията, препоръките, мненията и възраженията.

**13.** Допълнението към Доклада за Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), в т.ч. към доклада за ОСВ, е разработено въз основа на получените предложения за промяна на трасето за "Модернизация на железопътна линия Видин - София", възникнали при провеждането на обществените обсъждания на Доклада за ОВОС.

**14.** Въз основа на дадените указания от МОСВ са организирани три срещи – в общини Горна Малина и Ботевград и кметство с. Столник. От страна на възложителя са представени протоколи от проведените срещи, като във връзка с искания на община Горна Малина, възложителят е провел допълнителна среща с представители на общината на 08.12.2011г., за което е представен протокол. Предложението на общината е залегнало като условие в настоящото решение.

**15.** По доклада за ОВОС са изразени писмени становища на МЗ (изх.№№ 04-09-357/26.11.2010г., 04-09-291/03.10.2011г. и 04-09-357-10/07.11.2011г.) по отношение на качеството на документацията и риска за човешкото здраве от реализацията на предложението. Съгласно становищата, в доклада за ОВОС и допълнението към него са направени анализи, оценки и прогнозни изчисления на очакваното териториално разпространение и интензивност на възможните отрицателни въздействия върху отделните компоненти и фактори на околната среда, а от там и върху човешкото здраве. При спазване на посочените мерки в документацията по ОВОС, не следва да се очаква възникване на здравен риск за населението.

16. Със свое Решение I-1/2012 г. от 18.01.2012 г., Висшият експертен екологичен съвет предлага да бъде одобрено осъществяването на инвестиционното предложение

*и при следните условия:*

### **I. За фазата на проектиране :**

- 1.** Под-участък № 47 да бъде изпълнен по **оранжевия подвариант (Вариант VB – 2 (1) - B3 – оранжев)**, който заобикаля защитената зона „Въртопски дол” с цел предотвратяване на значителни отрицателни въздействия, които не могат да бъдат компенсирани, върху 5 природни местообитания (91E0\*, 6110\*, 6430 и 91M0) и 10 вида животни и 1 вид растение в защитената зона;
- 2.** В подучастъците № 47-междугарие Извор-Видбол (след км 127+000), № 48-гара Видбол и № 49-междугарие Видбол-Видин реализирането, следва да се основава на детайлни хидрогеоложки проучвания и изследвания, които да включват:
  - 2.1** опитно-филтрационни, миграционни и химични изследвания за оценка на опасността от замърсяване на водата, черпена от тръбни кладенци ТК-1, ТК-2 и ТК-3 към ПС „Дунавци”.
  - 2.2** изучаване на геолого-литоложкият разрез и физико-механичните свойства на скалния масив до дълбочина около 15÷25 m под нивото на р. Дунав в участъка с древни и съвременни свлачища по склона от км 132+750 до км 138+850 и до около 200 m западно от деформираната част на склона, където се разполагат проектираните тунели. В процеса на прокарване на проучвателните сондажи особено внимателно да се документира характера на наслояването и евентуалното наличие на високовлажни глинести прослойки с ниско съпротивление на срязване;  
Въз основа на резултатите от инженерно-геоложките и хидрогеоложките проучвания, да се изпълнят представителни стабилитетни прогнози с отчитане на сеизмичното въздействие от преминаващите влакови композиции и евентуалното натоварване на склона с твърди битови отпадъци.
- 3.** За подучастък № 48-гара Видбол от км 139+800 до км 141+100 в участък I – Видин-Медковец, да се предвидят подходящи мерки с цел предотвратяване на неблагоприятно въздействие върху водоземните съоръжения към ПС „Дунавци”.
- 4.** В участък I – Видин-Медковец от км 132+750 до км 138+850, извършване на задълбочени допълнителни проучвания или да се проектира по синия вариант поради потенциална опасност от активизиране на свлачищни процеси
- 5.** Да се търси решение за разполагане на естакадата над р. Арчар в права и изграждане на гара Димово преди нея.
- 6.** Да се потърси възможност за ново вариантно решение за трасе на железопътната линия в участъка от км 34.3 до км 45.6, съобразено със становище на експертна работна група от община Горна Малина (приложено към протокола от проведеното обществено обсъждане на 01.12.2011г. в община Горна Малина.
- 7.** Да се извърши съгласуване със съответните общински власти относно допустимостта на трасето на железопътна линия покрай деформирания склон между устието на р. Видбол и с. Цар Симеоново (червен вариант) при предвиждано изграждане на регионално депо за твърди битови отпадъци върху свлачищното тяло – площадка № 10 „Рамова ливада”.
- 8.** При необходимост от изграждане на прагове за защита на мостовите съоръжения над реките, преминаващи през защитените зони, независимо дали трасето пресича зоните или не, да се предвидят рибни проходи, с цел опазване биокоридорните функции на реките при миграция на видовете риби, предмет на опазване.



9. С цел осигуряване кохерентността на зоните и на миграция на наземните животни, при преминаването на ж.п. линията над реките, преминаващи през защитените зони, на 1 км преди началото и след края на мостовото съоръжение да бъде предвидено заграждане на трасето с фина мрежа (диаметър на окото 1 см) и височина 50 см, и да бъдат изградени съобразно възможностите на терена, подземни проходи на всеки 200 м с размери 2 м ширина и между 0.8 и 2 м височина.
- 9.1. Да се предвиди подходящ дизайн на терена над тунелите в границите на защитените зони, като тунелното съоръжение при с. Люти дол, с цел осигуряване на подходящи условия за ползването им като биокоридор на едри бозайници (мечка, вълк) като за целта се използват най-добрите европейски практики.
10. Да се разгледа възможността за избегне пресичането на пояс II на СОЗ към водоснабдителните съоръжения за селата Осойца и Негошево. При изготвяне на техническия проект да се преоценят всички мостове с височина под 10 m с оглед увеличение на проводимостта, избягване на подприщване и заливане от повърхностни водни обекти. При необходимост да се търсят начини за увеличаване на пропускливостта чрез извършване на корекционни действия в коритото на реката.
11. При третиране на отпадните води от ж.п.гарите и съпътстващите ги съоръжения за работа и почивка да се търсят възможности за използване на ГПСОВ . При липса на такава, водите да бъдат третирани с локални пречиствателни станции.
- 11.1 Да се предвиди третиране на производствените води, формирани в дезинфекционните станции и в тяговите подстанции в ЛПСОВ преди включването им в съответната градската канализация.
12. За намаляване на емисиите на шум и вибрации по време на експлоатацията на от ж.п. линията, да бъдат предвидени специални конструкции за горно строене на железния път където последния преминава през населените места – Медковец, Брусарци, Водбол, Дунавци, Мездра, Враца, Бели Извор, Власатица, Криводол, Трифоново, Медковец, Кубратова, Световрачене. При влизането и излизането на ж.п. линията в/от населеното място, да се изпълнят транспортни шумозащитни екрани успоредно на линиите:
13. Да се предвиди изграждане на шумозащитни съоръжения около трасето на ж.п. линията за защита на населените места Дъбова махала, Дреновец, Тополовец, Гайтанци, Руска Бела, Уровене, Николово, Безденица, Негован, Чепинци, Яна, Горна Малина, Негушево, Разлив, Ботевград, Новачене, Крета, Моравица, Руска Бела, Локорско, София, Столник, Трудовец – при възможност да се използва естествения релеф при прокарването на железопътните линии.
14. При изготвяне на техническите проекти да се извърши съгласуване на трасето на ж.п. линията с наличието и точното място на магистрални водопроводи и канали, помпени станции, захранващи тези водопроводи, каптажи – вид на каптажа и разположение спрямо трасето, начин на преминаване, преливане и пр.
15. При нови вариантни решения за изменение на трасето на ж.п. линията, както и при налагаща се реконструкция и/или изместване на засегнати съоръжения на техническата инфраструктура, да бъде уведомен своевременно компетентният орган по околна среда и се проведат необходимите процедури по глава шеста от ЗООС.

## ***II. Преди започване на строителството:***

16. Да се предприемат необходимите действия за сключване на писмени договори с лица, притежаващи съответно разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл.12 от ЗУО или комплексно разрешително.  
Копия от договорите да бъдат представени в РИОСВ-София, РИОСВ-Враца и РИОСВ-Монтана в срок до един месец след сключването им.



17. Да се изготви Схема за разделно събиране , временно съхраняване и транспортиране на изкопните земни, земно-скални и скални маси, хумусната пръст и отделните видове отпадъци, които се очаква да се образуват в процеса на строителството и при експлоатацията на обекта, която да представлява неразделна част от Програмата за управление на дейностите с отпадъци.
18. Да се съгласуват с кметовете на съответните общини маршрутите за транспортиране на отпадъците и инсталацията/съоръжението за третирането им, съгласно чл. 18, ал. 2 от Закона за управление на отпадъците.
19. Да се изготви ландшафтно-устройствения проект, включващ и проект за рекултивация, в който се предвиди за озеленяването на територията да се използват местни видове растения. В Планът да се включи и оформяне на растителен пояс покрай ж.п. линията.

### **III. По време на строителството:**

20. Да не се допуска складирането на инертни и строителни материали, необходими за строителството, както и временното съхраняване на генерираните скална и земни маси и строителни отпадъци в границите на защитените зони, с цел предотвратяване влошаването на качествата или унищожаване на природните местообитания и местообитанията на видове, предмет на опазване.
21. Изкопните, товаро-разтоварните, транспортните и др. дейности да се извършват в съответствие с изискванията за ограничаване на неорганизираните емисии на прахообразни вещества съгласно чл.70 от *Наредба № 1 за норми за допустими емисии на вредни вещества (замърсители), изпускани в атмосферата от обекти и дейности с неподвижни източници на емисии* (обн. ДВ бр.64/2005г.).
22. Строителните дейности засягащи повърхностни водни обекти да се извършват след получаване на съответните разрешителни за ползване на воден обект, съгласно чл.46, ал.1 от Закона за опазване на водите.
23. Да не се допуска изхвърляне и депониране на отпадъци и строителни материали извън границите на строителните площадки.
24. Да се осигури своевременно извозване на строителните отпадъци и излишни земни маси на депо, определено от общината, при спазване изискванията на чл.18 от ЗУО.
25. Отпадъците да се предават въз основа на сключени писмени договори с лица, които притежават съответното разрешение за дейности с отпадъци или регистрационен документ по чл.12 от ЗУО или комплексно разрешително. Копия от договорите да бъдат представени в РИОСВ-София, РИОСВ-Враца и РИОСВ-Монтана в срок до един месец след тяхното сключване.
26. Да се изготви и съгласува План за собствен мониторинг
- 26.1 Ако в участъка от km 128+000 до km 146+908 бъде предпочетен червен вариант, Планът да се допълни с:
  - изследване на химичния състав на черпените подземни води от водоземните съоръжения ТК-1, ТК-2 и ТК-3 към ПС „Дунавци” за оценка на въздействието върху тях по време на строителството на гара Видбол;
  - регулярни визуални (при необходимост и инструментални) наблюдения за установяване и проследяване на евентуално протичане на деформационни процеси по откосите на дълбоките изкопи и високите насипи, както и за състоянието на свлачищата по склона на р. Дунав в участък I - Видин-Медковец и изградените тунели.

27. Да се възстанови унищожената при строителството на мостовото съоръжение в защитена зона BG0000503 "Река Лом" и „Видбол" дървесна и храстова растително по бреговете на реката.
28. Да се извърши обезопасяване на електропреносната и контактна мрежа по цялото трасе с оглед редуциране на вероятността за инциденти с птици и прилепи и недопускане възможността за кацане по тях.

#### **IV. По време на експлоатацията**

29. Да се провеждат контролни измервания на нивото на шума за доказване акустическата ефективност на изпълнените съоръжения. При необходимост на сградите, разположени в близост до ж.п. линиите, да се направи подсилване на звукоизолацията на фасадите чрез поставяне на дограми с висок клас на изолация

#### **V. Мерки по чл. 96, ал. 1 т. 6 от Закона за опазване на околната среда**

<b>№</b>	<b>Мерки</b>	<b>Период/фаза на изпълнение</b>	<b>Резултат</b>
1.	Да се осигури непрекъснат контрол срещу извънгабаритно товарене на ППС с насипни материали	строителство	Недопускане превишения на прахови емисии
2.	В горещо и сухо време да се предвиди оросяване на неасфалтираните пътни отсечки, обслужващи строителството на ж.п. линията и почистване на машините при преминаването им в асфалтовата пътна мрежа.	Строителство	Недопускане превишения на прахови емисии
3.	Да се осигури своевременно почистване на местата за временно складиране на инертните материали след приключване на строително-монтажните дейности.	строителството	Недопускане превишения на прахови емисии
4.	При извършване на строителните работи на мостовите съоръжения да не се допуска работа на неизправна техника	строителството	Предотвратяване замърсяването на речните води с нефтопродукти
5.	Да се осигури контрол за спазването на охранителния и ограничителния режим в границите на СОЗ и в зоните за защита на питейни води (мярка с код BG1 MB005 от ПУРБ на БД ДР)	строителството	Опазване на водите за питейно-битово водоснабдяване
6.	Да се осигури наблюдение от специалисти-археолози при вдигането на хумусния пласт и процеса на изкопите на трасето на ж.п линията	строителството	Опазване на културни ценности
7.	Да се предвиди укрепване на откосите и извършване на своевременна рекултивация на нарушените терени	строителството	Предотвратяване развитието на ерозионни процеси



8.	Да се осигури своевременно почистване на местата за временно складиране на инертни материали и строителни отпадъци	след приключване на строителството	Недопускане превишения на прахови емисии
9.	В случаите на аварийно изпускане на масла или други замърсители е необходимо незабавно да се отстранят замърсените земни маси и да се транспортират до площадка за отпадъци, лицензирана за този вид отпадъци	По време на строителството и по време на експлоатацията	Предотвратяване на замърсяване на почви и води

**Настоящото решение се отнася само за инвестиционното предложение, което е било предмет на извършената ОВОС по реда на Закона за опазване на околната среда. При разширение или изменение на това инвестиционно предложение възложителят трябва да уведоми своевременно МОСВ, РИОСВ София, РИОСВ Враца и РИОСВ Монтана във възможния най-ранен етап.**

**На основание чл. 99, ал. 8 от Закона за опазване на околната среда решението по ОВОС губи правно действие, ако в срок 5 години от датата на издаването му не е започнало осъществяването на инвестиционното предложение.**

**При промяна на възложителя новият възложител съгласно чл. 99, ал. 7 от Закона за опазване на околната среда задължително трябва да уведоми МОСВ.**

**При констатиране неизпълнение на условията и мерките в решението по ОВОС виновните лица носят отговорност по чл. 166, т. 2 от Закона за опазване на околната среда.**

**Заинтересуваните лица могат да обжалват решението в 14-дневен срок от съобщаването му пред Върховният административен съд по реда на Административнопроцесуалния кодекс.**

Дата: 31.01.2012 г.

МИНИСТЪР:



**НОНА КАРАДЖОВА**