



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСТВО НА ОКОЛНАТА СРЕДА И ВОДИТЕ

Изх. №ОВОС-73-41/14.05.....2025 г.

ДО
Г-Н АЛЕКСАНДЪР ВЕЦКОВ
ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА
ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
„НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“
БУЛ. „МАРИЯ ЛУИЗА“ №110
1223 ГР. СОФИЯ

На Ваш изх. № ЖИ-12885/14.04.2025 г.

КОПИЕ:
МИНИСТЕРСТВО НА
РЕГИОНАЛНОТО РАЗВИТИЕ
И БЛАГОУСТРОЙСТВОТО

Относно: Уведомление за промяна в инвестиционно предложение (ИП) за обект (ИП) за „Модернизация на железопътна линия София- Пловдив, в участъка Елин Пелин - Септември“, Обособена позиция 3: „Модернизация на железопътна отсечка от км 62+400 до км 73+598“, с възложител Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура“ (ДПНКЖИ)

УВАЖАЕМИ ГОСПОДИН ВЕЦКОВ,

Във връзка с постъпило писмо с вх. № ОВОС-73/16.04.2025 г. на МОСВ уведомление по чл. 4 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда, което приемаме и като уведомление по чл. 10, ал. 1 от Наредба за условията и реда за извършване на оценка за съвместимостта на планове, програми, проекти и инвестиционни предложения с предмета и целите на опазване на защитените зони (Наредбата за ОС, обн., ДВ, бр. 73/ 2007г., изм. и доп.) за горесцитираната промяна в ИП, на основание чл. 6а, т. 1, б. „г“ от същата наредба и Заповед № РД - 557/01.08.2023 г. на министъра на околната среда и водите, Ви уведомявам следното:

Промяната в инвестиционно предложение за обект „Модернизация на железопътна линия София- Пловдив, в участъка Елин Пелин - Септември“, Обособена позиция 3:



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

Тел: +359(2)-940 6194, Факс: +359(2) 986 25 33



„Модернизация на железопътна отсечка от км 62+400 до км 73+598“, попада в обхвата на чл. 2, ал. 2 от Наредбата за ОС.

За ИП „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив, в участъка Елин Пелин – Септември“, с възложител ДПНЖИ е проведена изискващата се по реда на Глава шеста от Закона за опазване на околната среда (ЗООС) процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка на съвместимост (ОС). В резултат на проведената процедура с Решение № 6-6/2014 г. по ОВОС на министъра на околната среда и водите е одобрено осъществяването на ИП по преработен Вариант С на трасето на железопътната линия. С писмо изх. № ОВОС-269/19.09.2021 г. на МОСВ е потвърдено съответствието на изработения технически проект с разгледаното и оценено ИП, предмет на Решението по ОВОС № 6-6/2014 г.

С цел осигуряване на необходимата информация относно геоложкия строеж и геотехническите характеристики на земната основа за нуждите на проектиране и строителство за жп участък от км 62+400 до км 73+589 са направени допълнителни геоложки проучвания. Изпълнени са 70 вертикални сондажи за участъка от км 65+775 до км 70+210 и още 16 - между км 71+075 и км 73+578, както и 8 опита за определяне на деформационните характеристики на скалните комплекси.

Съгласно получените данни от тези допълнителни проучвания и предвид факта, че разглежданият железопътен участък попада в зона с висока степен на сеизмична активност, се налага изменение на одобрения технически проект за следните мостови съоръжения в горесцитираните жп участъци между км 62+400 и км 73+589:

Жп виадукт на км 68+437

Съгласно техническия проект, съоръжението е проектирано като шестотворна конструкция с дължини на отворите 27+28+31 +31 +31 +27 м осово, система от просто подпирени греди с фуги при всеки стълб. Върхната конструкция е сглобяемо-монолитна, състояща се от по десет главни греди от предварително напрегнат стоманобетон, с височина 190 см. Те са обединени с монолитна пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете са проектирани като рамкови, с по две колони с правоъгълно напречно сечение 2.80/1.80, обединени в общ ригел, върху който се монтират гредите, а колоните са фундирани върху общ фундамент. Стълб 2 е с двойно сечение правоъгълно 5.00 x 3.00 до известна височина и правоъгълно 2.80/1.80 като на останалите стълбове.

Въз основа на разлики в геоложките условия, се налага препроектиране на съоръжението. Предлагащата промяна е съобразена в голяма степен с техническия проект, като са запазени: статическата схема и типа на конструкцията на моста, местата на опорите и статическите отвори на върхните конструкции.

Жп мост на км 71+120

Предлаганата промяна на този мост е съобразена в голяма степен с техническия проект, като са запазени статическата схема, броят и дължините на отворите, ширината на върхната конструкция и габаритите на съоръжението.

Поради по-тежките за фундиране геоложки условия на мястото, се налага предвиденото в Техническия проект фундиране на стълбовете, всеки от които има по две колони, фундирани на различни нива, следвайки наклона на терена, да се промени на стълбове с единични колони. Единичните колони и фундаменти реагират по-благоприятно на сеизмични въздействия. От друга страна е опростена върхната конструкция и олекотена като единични монтажни елементи в сравнение с тази от техническия проект. Запазени са местата на опорите на моста и не се променя километричното им положение. Статическата схема на съоръжението се запазва - многоотворна рамкова система.

Направените промени в монтажните елементи за върхна конструкция и стълбовете на долното строене ще допринесат за подобряване на технологията на изпълнение, оптимизиране и гарантиране на по-добра ремонтпригодност на съоръжението.

Жп мост на км 71+345

Съгласно одобрения Технически проект мостът е с триотворна рамкова конструкция с дължини на отворите 15+18+15 м. Разположен е в район със силно пресечен терен с голям надлъжен и напречен наклон. Върхната конструкция се състои от по шест главни греди от обикновен стоманобетон с височина 125 см и маса 28 и 34 тона, съответно в крайните и в средното поле. Те са обединени с монолитна пътна плоча с дебелина 25 см.

Стълбовете са проектирани като рамкови с по две колони с правоъгълно напречно сечение, фундирани върху отделни единични фундаменти. Поради големия напречен наклон на терена, при два от стълбовете, двете колони са фундирани на различна кота. При стълб № 1 тази денивелация е 5,25 м.

При проведените допълнителни геоложки проучвания в зоната на съоръжението е направен един сондаж.

Въз основа на разлики в геоложките условия, се налага да се извърши препроектиране на съоръжението. Новото проектно решение е изцяло запазване на подпорните разстояния и статическата схема на моста. За върхната конструкция се използват 16 броя греди от обикновен (ненапрегнат) стоманобетон с правоъгълно напречно сечение с маса до около 14 тона (в средното поле). Гредите са по-леки, но са повече на брой спрямо Техническия проект. Стълбовете са двойка колони на осово разстояние от 320 см, фундирани върху общ пилотен фундамент, е четири пилота $\phi 120$.

Жп мост при км 71+874

Съгласно техническия проект мостът е проектиран като десетотворна конструкция с дължини на отворите 10x30 м осово, система от просто подпирени греди с фути при всеки стълб. Върхната конструкция е сглобяемо-монолитна и се състои от по десет главни греди от предварително напрегнат стоманобетон, с височина 190 см. Те са обединени с монолитна пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете са проектирани като рамкови, с по две колони с правоъгълно напречно сечение, обединени в общ ригел, върху който се монтират гредите. Колоните са фундирани върху общ фундамент. Стълбове 1, 2 и 3 са с двойно сечение голямо правоъгълно до известна височина и малко правоъгълно, като на останалите стълбове устоите са плътни.

При проведените допълнителни геоложки проучвания в зоната на съоръжението е направен един сондаж.

Въз основа на разлики в геоложките условия, се налага да се извърши препроектиране на съоръжението. Предлагащата промяна на този мост е съобразена в голяма степен с техническия проект, като са запазени типа на конструкцията, подпорните й разстояния и статическата схема. Запазен е и типът на устоите и начинът на фундирането им.

Жп мост на км 72+943.50

Съгласно техническия проект, мостът е проектиран като триотворна рамкова конструкция с дължини на отворите 15+18+15 м. Върхната конструкция е сглобяемо-монолитна, състояща се от шест главни греди от обикновен стоманобетон, с височина 125 см и маса 28 и 34 тона, съответно в крайните и в средното поле. Те са обединени с монолитна пътна плоча с дебелина 25 см. Стълбовете са проектирани като рамкови, с по две колони с правоъгълно напречно сечение, фундирани върху отделни единични фундаменти. Поради големия напречен наклон на терена, двете колони на стълбовете са фундирани на различна кота. При стълб № 1 тази денивелация е 10,25 м. Реализирана е разделна работа на елементите, които поемат натоварването от земен натиск и тези, които осъществяват подпирането на върхната конструкция в краищата на моста. Устоите са плътни. Крайните опори на върхната конструкция са съставени от по две колони с правоъгълно напречно сечение, фундирани върху фундамента на устоя. След моста, по нарастващия километраж поради големия напречен наклон на терена от страната на коловоз 1, е предвидено изпълнението на подпорни стени.

При проведените допълнителни геоложки проучвания в зоната на съоръжението са направени три сондажа.

Въз основа на разлики в геоложките условия, се налага да се извърши препроектиране на съоръжението. Предлаганата промяна е съобразена в голяма степен с Техническия проект, като са запазени типа на конструкцията, подпорните ѝ разстояния и хоризонталният габарит на моста.

Жп мост на км 73+424

Съоръжението на км 73+424 представлява стоманобетонен мост в права на четири отвора $15+2*18+15$ м осово разстояние между опорите. Районът на съоръжението е проучен много добре.

Съгласно получените данни от тези проучвания и предвид факта, че съоръжението попада в зона с висока степен на сеизмична активност, се налага предвиденото в Техническия проект фундиране на стълбовете, всеки от които има по две колони, фундирани на различни нива, следвайки наклона на терена, да се промени на стълбове с единични колони. Единичните колони и фундаменти реагират по-благоприятно на сеизмични въздействия. От друга страна е опростена връхната конструкция и олекотена като единични монтажни елементи в сравнение с тази от техническия проект.

Съгласно представената информация предвидените промени ще се изпълнят изцяло в имотните граници на ДПНКЖИ, определени в одобрения технически проект.

Предвид гореизложеното, така заявените промени в техническия проект, касаещи обект: „Модернизация на железопътен участък Елин Пелин – Септември от км 74+664 до км 88+257,68 по път 1 и от км 74+664,20 до км 88+256,89 по път 2 – част от проект „Модернизация на железопътна линия София-Пловдив, в участъка Елин Пелин – Септември“, не попадат самостоятелно в обхвата на Приложение № 1 и № 2 на ЗООС. Не намираме основание посочените промени да се считат за изменение на ИП, съгласно чл. 93, ал. 1, т. 2 и т. 3 от ЗООС, което да доведе до значително отрицателно въздействие върху околната среда, тъй като от предвидените промени не би могло да се очаква допълнително значително отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве спрямо оцененото въздействие при процедурата по ОВОС № 6-6/2014 г. на министъра на околната среда и водите. Природните ресурси, които ще се използват за изпълнението на предвидените промени, не се различават по вид и количество от тези по одобрения технически проект, респективно оценени с Решение № 6-6/2014 г. по ОВОС. Дейностите не са свързани с използването на водни количества и поради тази причина не се очаква формирането на отпадъчни водни потоци.

Видовете и количествата отпадъци, които се очаква да се генерират, неорганизираните емисии на прах и отпадъчни газове от работата на строителната техника при извършване на товаро-разтоварни работи на насипни материали и строителни отпадъци и шумовите нива също няма да се различават от вече оценените в проведената процедура по ОВОС, приключила с Решение № 6-6/2014 г. на МОСВ. По време на реализацията ще се извършва постоянен контрол за недопускане на сеч на дървета и унищожаване на растителност извън полосата, предвидена за строителство.

Във връзка с гореизложеното считаме, че заявените промени не подлежат на регламентираните с Глава шеста от ЗООС процедури по оценка на въздействието върху околната среда и не намираме основание за провеждането на нова процедура по реда на глава шеста от ЗООС.

При направената проверка относно местоположението на територията, предмет на изменението на ИП се установи, че не попадат в границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии, но част от тях попадат в границите на защитена зона (Натура 2000 място) по смисъла на Закона за биологичното разнообразие BG0000304 „Голак“ за опазване на природните местообитания и на дивата флора и фауна, обявена със Заповед № РД-1016/17.12.2020 г. на министъра на околната среда и водите (обн. ДВ, бр. 16/2021 г.).

При извършената проверка за допустимост по смисъла на чл. 12, ал. 2 от *Наредбата за ОС* се установи, че изменението на ИП е **допустимо** спрямо режимите, въведени със заповедта за обявяване на защитена зона BG0000304 „Голак“.

С реализиране на промените в ИП няма да има трайно и необратимо отнемане на площи от местообитания или местообитания на видове, различаващи се от оценените в проведената процедура по ОВОС и ОС, няма да се създаде нова трайна и непреодолима преграда, възпрепятстваща свободното придвижване на видовете или изолиране на отделни полигони от местообитания; няма да се предизвика увреждане на природни местообитания, местообитания на видове и популации на видове, което да доведе до промяна в структурата и функциите на същите. Очакваното безпокойство ще бъде временно и краткосрочно само по време на дейностите по реализиране на ИП. Не се очакват емисии и отпадъци, които да доведат до влошаване в състоянието на местообитания и видове. Предвид характера и местоположението на съгласуваните в границите на защитената зона планове, програми проекти и ИП, не се очаква кумулиране на въздействия, т.к. настоящото ИП не предвижда промени, които биха довели до промяна в оценката и заключенията за кумулативния ефект в издаденото Решение по ОВОС № 6-6/2014 г.

С оглед гореизложеното, отчитайки и **местоположението, обема, характера и времетраенето** на предвидените в обхвата на ИП дейности считам, че при реализацията им **няма вероятност от отрицателно въздействие** върху защитени зони.

В тази връзка, на основание чл. 2, ал. 2 от *Наредбата за ОС* Ви уведомявам, че за така заявеното изменение на инвестиционно предложение за обект „*Модернизация на железопътна линия София- Пловдив, в участъка Елин Пелин - Септември*“, Обособена позиция 3: „*Модернизация на железопътна отсечка от км 62+400 до км 73+598*“, **преценката** на компетентния орган е, че **не е необходимо провеждане на процедура по реда на Глава втора от Наредбата за ОС.**

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

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

ВИКТОР АТАНАСОВ

Заместник министър на околната среда и водите