

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

**ДП „Национална компания
„Железопътна инфраструктура“**

гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110, тел.: 02/932 60 01, факс:932 64 44

e-mail: office@rail-infra.bg

**Информация за преценяване на необходимостта от
извършване на ОВОС за изменение на инвестиционно
предложение за**

„Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

гр. София

февруари, 2024г.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Съдържание:

<u>Увод</u>	5
<u>I. Информация за контакт с Възложителя:</u>	5
<u>1. Име, местожителство, гражданство на възложителя - физическо лице, търговско наименование, седалище и единен идентификационен номер на юридическото лице</u>	5
<u>2. Пълен пощенски адрес:</u>	5
<u>3. Телефон, факс и e-mail</u>	5
<u>4. Лице за контакти</u>	5
<u>II. Резюме на инвестиционното предложение:</u>	6
<u>II. 1. Характеристики на инвестиционното предложение</u>	6
<u>а) размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост</u>	6
<u>б) взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения.</u>	21
<u>в) използване на природни ресурси по време на строителството и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие;</u>	21
<u>г) генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране, и отпадъчни води.</u>	22
<u>д) замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда.</u>	24
<u>е) риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение;</u>	24
<u>ж) рисковете за човешкото здраве поради неблагоприятно въздействие върху факторите на жизнената среда по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето.</u>	26
<u>II. 2. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството.</u>	27
<u>II. 3. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества по Приложение № 3 към ЗООС</u>	28
<u>II. 4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура</u>	29
<u>II. 5. Програма на дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване.</u>	29
<u>II. 6. Предлагани методи за строителство</u>	32
<u>II. 7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение</u>	33

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

<u>II. 8. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията от тях.</u>	<u>34</u>
<u>II. 9. Съществуващо земеползване по границите на площадката или трасето на инвестиционното предложение.....</u>	<u>34</u>
<u>II.10. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др. Национална екологична мрежа.</u>	<u>35</u>
<u>II.11. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство).....</u>	<u>36</u>
<u>II.12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение .</u>	<u>36</u>
<u>III. Местоположение на инвестиционното предложение, което може да окаже отрицателно въздействие върху нестабилните екологични характеристики на географските райони, поради което тези характеристики трябва да се вземат под внимание, и по-конкретно: ...</u>	<u>37</u>
<u>III.1. Съществуващо и одобрено земеползване</u>	<u>37</u>
<u>III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия;</u>	<u>39</u>
<u>III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда;</u>	<u>39</u>
<u>III.4. Планински и горски райони;</u>	<u>39</u>
<u>III.5. Защитени със закон територии;</u>	<u>39</u>
<u>III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа;</u>	<u>39</u>
<u>III.7. Ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност;.....</u>	<u>39</u>
<u>III.8. Територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.....</u>	<u>40</u>
<u>IV. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда, като се вземат предвид вероятните значителни последици за околната среда вследствие на реализацията на инвестиционното предложение:</u>	<u>40</u>
<u>IV.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве, материалните активи, културното наследство, въздуха, водата, почвата, земните недра, ландшафта, климата, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии.</u>	<u>40</u>
<u>IV.2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до инвестиционното предложение.</u>	<u>46</u>
<u>IV.3. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия.....</u>	<u>47</u>

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

<u>IV.4. Вид и естество на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно).</u>	47
<u>IV.5. Степен и пространствен обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой на населението, което е вероятно да бъде засегнато, и др.).</u>	52
<u>IV.6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието.</u>	53
<u>IV.7. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието.</u>	53
<u>IV.8. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения.</u>	54
<u>IV.9. Възможност за ефективно намаляване на въздействията.</u>	54
<u>IV.10. Трансграничен характер на въздействието.</u>	54
<u>IV.11. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с избягване, предотвратяване, намаляване или компенсиране на предполагаемите значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.</u>	54
<u>V. Обществен интерес към инвестиционното предложение.</u>	59

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Увод

Настоящата информация за преценка необходимостта от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“, се изготвя на основание чл. 93, ал. 1, т. 3 на Закона за опазване на околната среда (ДВ, бр. 91/2002 г., изм. ДВ. бр.84 от 6 Октомври 2023г., изм. ДВ. бр.102 от 8 Декември 2023г.), Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25 от 18.03.2003,изм. и доп. ДВ. бр.62 от 5 Август 2022г., изм. ДВ. бр.9 от 30 Януари 2024г.) и писмо изх.№ ОВОС-90/26.01.2024г. на Министъра на околната среда и водите за преценяване необходимостта от извършване на ОВОС на инвестиционното предложение(Приложение № 1).

За промяната в параметрите и обхвата на инвестиционното предложение в Министерство на околната среда и водите е внесено Уведомление (изх. №ЖИ-53070/18.12.2023г.), съгласно чл. 4, ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда.

Информацията за предлаганото инвестиционно предложение е съобразена с изискванията на Приложение 2 към чл. 6 на Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ДВ, бр. 25 от 18.03.2003, изм. и доп. ДВ. бр.62 от 5 Август 2022г., изм. ДВ. бр.9 от 30 Януари 2024г.).

I. Информация за контакт с Възложителя:

I. 1.Име, постоянен адрес, търговско наименование и седалище.

ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“, представлявано от инж. Мария Генова – Генерален директор, седалище и адрес на управление - гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза” № 110, ЕИК:130823243.

2. Пълен пощенски адрес:

гр. София, 1233, бул. „Княгиня Мария Луиза” № 110

3. Телефон, факс и e-mail

тел. (+359 2) 932 60 01

факс (+359 2) 932 64 44

e-mail: office@rail-infra.bg

4. Лице за контакти

Анна Толина

тел.(+359 2) 932 61 48

e-mail: a.tolina@rail-infra.bg

II. Резюме на инвестиционното предложение:

II. 1. Характеристики на инвестиционното предложение:

а) размер, засегната площ, параметри, мащабност, обем, производителност, обхват, оформление на инвестиционното предложение в неговата цялост

За инвестиционното предложение „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“, по което възложител е ДП НКЖИ, от Министерство на околната среда и водите е проведена изискващата се по реда на глава шеста на ЗООС процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка на степента на въздействие (ОСВ). В резултат на проведената процедура, осъществяването на инвестиционното предложение е одобрено с Решение № 5-5/2016г.

Към настоящия момент са издадени и влезли в сила следните Разрешения за строеж на министъра на регионалното развитие и благоустройството за отделни участъци в обхвата на новопроектираното трасе на жп линията:

- **Разрешение за строеж № РС-40/26.05.2021 г.** за *Етап 7* „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман, участък Разделен пост Петърч – Драгоман“ от км 40+400 в междугарието Алдомировци – Драгоман до км 42+537,17, край проект, вкл. гара Драгоман;
- **Разрешение за строеж № РС-37/21.06.2022 г.** за *Етап 6* „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман, участък Разделен пост Петърч – Драгоман“ от км 37+100 до км 40+400 в междугарието Алдомировци – Драгоман;
- **Разрешение за строеж № РС-55/15.09.2022 г.** за *Етап 2* „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман, участък Разделен пост Петърч – Драгоман“ км 24+500 до км 27+100 в междугарието Петърч – Сливница;
- **Разрешение за строеж № РС-73/17.11.2022 г.** за *Етап 5* „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман, участък Разделен пост Петърч – Драгоман“ от км 34+100 в междугарието Сливница – Алдомировци до км 37+100 в междугарието Алдомировци – Драгоман;
- **Разрешение за строеж № РС-40/22.05.2023 г.** за *Етап 4* „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман, участък Разделен пост Петърч – Драгоман“ от км 30+150 до км 34+100 в междугарието Сливница – Алдомировци;
- **Разрешение за строеж № РС-65/10.08.2023 г.** за *Етап 3* „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман, участък Разделен пост Петърч – Драгоман“ от км 27+100 междугарието Петърч – Сливница до км 30+150 в междугарието Сливница – Алдомировци, вкл. гара Сливница.

Подписани са Протоколи / Образец 2/2а за откриване на строителна площадка и определяне на строителна линия и ниво на строежа за строежи от техническата

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

инфраструктура, съгласно изискванията на Закона за устройство на територията (ЗУТ) за Етап 2, Етап 5 и Етап 6 на 14.02.2023 г., за Етап 4 на 05.06.2023 г. и за Етап 3 на 01.09.2023 г. Съставени са от лицето по чл. 158, ал. 2 от ЗУТ, заверени и регистрирани от ДНСК заповедни книги на строежа, с което се счита, че изпълнението на реалните строителни дейности по съответните етапи, посочени в Разрешенията за строеж, са започнали. В съответствие с разпоредбите на чл. 22, ал. 1, т. 2 и ал. 3 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) е осъществен контрол по време на строителството на горесцитираното инвестиционно предложение от компетентния орган РИОСВ - София (писмо изх. №1793/14.02.2023 г.). Проверката е удостоверена и издадено становище от РИОСВ – София с писмо изх. №2221/28.02.2023 г. до зам. министъра на МОСВ.

Преди началото на строителните дейности е разработен Работен проект, в който са предвидени допълнителни проектни решения с цел удовлетворяване изискванията за постигане на оперативна съвместимост между Трансевропейските железопътни системи и взаимно свързване с мрежите на другите видове транспорт, както и за изпълнението на различни международни споразумения и инициативи. Така ще се постигнат по – добри параметри на железопътната инфраструктура и ще се гарантира безопасната експлоатация и поддръжка на трасето. Допълнителните проектни решения са предмет на промяна в параметрите на инвестиционното предложение, което е одобрено с Решение № 5-5/2016г. по ОВОС и са по участъци, както следва:

Промени в участък „Волуяк - Петърч“:

В изпълнение на една от специфичните цели на проекта за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“, а именно подобряване на безопасността на железопътните превози чрез отстраняване на жп прелези и изграждане на пътни и пешеходни подлези/надлези, се налага изграждането на пресичания на две нива, за осигуряване на достъп до двете страни на територията, които не са били разглеждани подробно в ДОВОС.

- Пътен надлез на км 13+069 на железопътната линия София-Драгоман, попадащ в землището на гр. Костинброд;
- Пътен надлез на км 15+553 на железопътната линия София-Драгоман, попадащ в землището на гр. Костинброд;
- Пътен подлез на км 17+825 на железопътната линия София-Драгоман, попадащ в землището на гр. Костинброд;
- Пътен подлез на км 21+233 на железопътната линия София-Драгоман, попадащ в землището на с. Петърч.

В момента в зоната на новопроектираните надлези съществуват охраняеми ж.п. прелези. Съществуващите прелези са в лошо експлоатационно състояние и затрудняват преминаването на МПС в участъка. За облекчаване на движението в посочените участъци и осигуряване на безопасното пресичане на железния път са предвидените за изграждане пресичания на две нива са със следните характеристики:

- **Пътен надлез на нов жп км 13+069 съгласно ТП (съществуващ прелез на км 12+900)** – Съоръжението е предвидено да се изгради в зоната на съществуващото пресичане на едно ниво при съществуващата спирка Костинброд. Надлезът е проектиран като съоръжение на три отвора с дължини осово 16...+17.20+16.70 м. Общата дължина на връхната конструкция е 63.00 м. Под първия отвор преминават двата коловоза на железопътната линия, вторият отвор е свободен, а под третия преминава локален път. Габаритът на моста е две платна по 3.50 м и два тротоара по 2.00 м, като са предвидени и предпазни огради, парапети и мрежи над коловозите на жп линията. Пътното платно върху надлеза е ограничено от регула с височина 8.00 см, като между него и тротоарите се предвижда еластична ограда. От двете външни страни на тротоарите е предвидено да се монтира пешеходен парапет за мостове.
- **Пътен надлез на нов жп км 15+553 съгласно ТП (съществуващ прелез на км 15+395)** – Съоръжението с попада изцяло в урбанизираната територия на гр. Костинброд и премества изходната гърловина на гара Костинброд, като се създава пресичане на две нива между гаровите коловози и ул. „Момчил войвода“. Надлезът е проектиран като съоръжение на осем отвора с дължини осово 21.70+16.20+16.20+22.20+22.20+22.20+22.20+21.70 м. Общата дължина на връхната конструкция е 177,80 м. Във втори отвор преминават двата коловоза на железопътната линия, а първи и шести отвори са за обслужване и маневриране по локалните платна. Пътното платно върху надлеза е ограничено от регула с височина 8.00 см, като между него и тротоарите се предвижда еластична ограда. Габаритът на моста е две платна по 3,50 м и два тротоара по 2,00 м, като са предвидени и предпазни огради, парапети и мрежи над коловозите на жп линията.
- **Пътен подлез на нов жп км 17+825 съгласно ТП (съществуващ прелез на км 17+677)** – Съществуващото пресичане на жп линията и селскостопански път е чрез жп прелез. В предвидения за реконструкция участък по съществуващото трасе на селскостопанския път има две хоризонтални криви. Съществуващият габарит на пътя е Г6.0, който включва широчина на пътната настилка – 3.50 м и два банкета по 1.25 м. Дължината на проектирания пътен подлез е 11,70 м. Статическият отвор е 7,6 м - светъл отвор. Съоръжението е проектирано от две ламели с дължини 5,66 м и 6,00 м, отделени на фуга 4 см една от друга. Обработката на фугите се осъществява посредством каширан стиропор, битумен мастик и водоупътна лента, съгласно приложен към проекта детайл. За осигуряване на непрекъснатост на движението по съществуващата жп линия е предвидено изпълнението на временно укрепване на съществуващата линия. Изпълнява се ламела 1 на подлеза и след въвеждането ѝ в експлоатация се изпълнява ламела 2.
- **Пътен подлез на нов км 21+233 съгласно ТП (съществуващ прелез на км 21+251)** - Съществуващото пресичане на жп линията Волюяк – Петърч и общинския път между с. Петърч и Републикански път I-8 е чрез жп прелез. В предвидения за реконструкция участък по съществуващото трасе на общинския път има три хоризонтални криви. Съществуващият габарит на пътя е Г10.0, който

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

включва широчина на пътната настилка – 3.50 м и два банкета по 1.50 м. Дължината на проектирания пътен подлез е 12,30 м. Статическата схема на съоръжението е „П” образна рамкова конструкция. Статическият отвор е 10,3 м светъл отвор. Съоръжението е проектирано от две ламели с дължини 6,3 м и 5,96 м, отделени на фуга 4 см една от друга. Обработката на фугите се осъществява посредством каширан стиропор, битумен мастик и водоплътна лента, съгласно приложен към проекта детайл. За осигуряване на непрекъснатост на движението по съществуващата жп линия е предвидено изпълнението на временно укрепване на съществуващата линия. Изпълнява се ламела 1 на подлеза и след въвеждането ѝ в експлоатация се изпълнява ламела 2.

Във връзка с реализацията на съоръженията е предложено изменение на действащи подробни устройствени планове (ПУП) в частта за териториите, необходими за изграждане на трасето на нови пътни надлези на км 13+069 и на км 15+553 в землището на гр. Костинброд и пътни подлези на км 17+825 в землището на гр. Костинброд и на км 21+233 в землището на с.Петърч, община Костинброд, Софийска област. За новите пътни съоръжения е издадена Заповед № РД-02-15-69 на 29.05.2023 г. от Министъра на регионалното развитие и благоустройството, с която е разрешено изработването на проекти за подробни устройствени планове (ПУП)

Разликата в километричното положение (нов и стар км) на съществуващите прелези и новите съоръжения (пътни подлези и надлези) е продиктувана от прекилометрирането на участък „София - Волуяк“ в хода на техническото проектиране.

Промени в проекта участък „Петърч - Драгоман“:

1. Междугарие ж.п. гара Петърч – ж.п. гара Сливница

Съществуващото приемно здание на гара Петърч, както и прилежащият сграден фонд, са предвидени за разрушаване. Проектирани са ново приемно здание, автомобилен паркинг, обръщало и пътна връзка до паркинга.

Гара Петърч е с ос приемно здание на проектен км 21+800 и се намира между гарите Костинброд и Сливница по I-ва жп линия. Проектният обхват на гарата е от км 21+196,23 до км 22+483,02. Гарата е междинна за двупътна електрифицирана жп линия с проектна скорост от 160 км/ч за пътнически влакове и скорост от 120 км/ч за товарни влакове. Достъпът на пътниците от приемно здание до 2-ри перон е осигурен чрез нов пешеходен надлез на км 21+783,34. Пешеходният надлез е съоръжен с асансьори, с които се осигурява достъп на лица с намалена подвижност.

За участъка от Петърч до Сливница предложеното решение в план съвпада с проектното решение, одобрено с Решение № 5-5/2016г. по ОВОС. Запазва се проектната скорост, която е 160 км/ч, минималният хоризонтален радиус е $R=1500$ м с дължина на преходните криви $L=240$ м. Междуколовозното разстояние е 4,40 м, като в правата преди и в гара Сливница е 5,00 м.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Предвидената триотворна мостова конструкция в участъка Петърч – Сливница над река Сливнишка при км 25+538/550 е заменена с двуотворна конструкция от сглобяеми прости греди при жп км 25+706,71. Пресичането на река Сливнишка ще се извършва с двуотворен мост, с устои, които ще се изградят извън коритото на реката, с което ще се осигури свободното оттичане на водните маси. С това решение отпада необходимостта от изграждане на устои на моста в коритото на реката, с което ще се намали отрицателното въздействие по време на строителството и експлоатацията на съоръжението.

В техническия проект съоръжението е триотворно – 16.95+17.45+16.95 м. Във връзка с установеното различие в напречния профил на коритото на реката при геодезическото заснемане спрямо техническия проект, е разработен проект на двуотворен мост с отвори 2*31.40 м.

За пресичането на водния обект от БД „Дунавски район“ е проведена изискващата се процедура съгласно разпоредбите на чл. 46, ал. 1 от Закона за водите, като в резултат на това е издадено Разрешително за ползване на воден обект № 12170742/25.07.2019 г. Предвид горните обстоятелства и предвидените конструктивни изменения за мостовото съоръжение е проведена изискващата се процедура съгласно разпоредбите на чл. 72, ал. 1 от Закона за водите, като в резултат на това е издадено Решение за изменение и продължаване на срока на действие на разрешителното № РР-4807/14.11.2022 г.

В участъка от км 26+422,50 до км 27+971,86 се предвижда промяна на нивелетата на железния път на одобреното с Решение № 5-5/2016г. по ОВОС трасе. Предвидената промяна е с цел намаляване на височината на изкопа с до 4,90 м в целия участък, без да се налагат допълнителни отчуждения. В зоната на изкопа е обособен обслужващ път. С промяната в нивелетата на железния път са се наложили и промени в конструктивните параметри на следните малки и големи съоръжения:

- *малки съоръжения*
- плочест водосток с дължина 1.0 м на км 21+274 съгласно доклада за ОВОС се променя в плочест водосток с размери 1.50/1.50м на нов жп км 21+427,29;
- плочест водосток с дължина 1.5 м на км 22+023 съгласно доклада за ОВОС се променя в плочест водосток с размери 1.50/1.50 м на нов жп км 22+178,16;
- плочест водосток с дължина 1.0 м на км 22+423 съгласно доклада за ОВОС се променя в плочест водосток с размери 3.00/1.00 м на нов жп км 22+576,62;
- плочест водосток с дължина 4 м на км 23+005 съгласно доклада за ОВОС се променя в прокар на нов жп км 23+157,35;
- плочест водосток с дължина 2 м на км 23+475 съгласно доклада за ОВОС се променя в плочест водосток с размер 3.00/1.30 м на км 23+627,11;
- плочест водосток с дължина 3 м на км 23+975 съгласно доклада за ОВОС се променя в плочест водосток с размери 3.00/2.00 м на км 24+128,59;
- плочест водосток с дължина 2 м на км 25+000 съгласно доклада за ОВОС се променя в плочест водосток с размери 3.00/2.00 м на км 25+107,03;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- нов прокар на км 26+098.92 с размери 4,00/3,00 м;
- плочест водосток с дължина 2 м на км 26+300 съгласно доклада за ОВОС се променя в плочест водосток с размери 1.50/1.50 м на км 26+515,00.
- *големи съоръжения*
 - триотворен мост на км 25+538/550 съгласно доклада за ОВОС се променя в нов двуотворен стоманобетонен жп мост на нов км 25+706,71 над река Сливнишка;
 - нов пътен надлез на км 26+900 съгласно доклада за ОВОС се променя в нов пътен надлез на нов км 26+954,86.

2. гара Сливница (км 27+100 – км 30+150)

Техническото решение съгласно Решение № 5-5/2016г. по ОВОС в участъка от 28+040 до 29+180 за нова гара Сливница е дълга естакада с 5 коловоза с междусие между главните коловози 5.00 м, 3 предпазни коловоза с дължини от по 50 м и осигурено направление за кариера „Козяк“. След получените резултати от извършеното ново инженерно – геоложко проучване в района на гара Сливница решението от техническия проект се заменя. В процеса на изготвяне на Работния проект и направеното инженерно геоложко – проучване в района, е установено, че част от деформациите (слягане) на земната основа ще се появят по време на строителството, а останалите след строителството. Това обстоятелство налага промяна в начина на фундиране на съоръжението и подлага под риск устойчивостта на земеръс на конструкцията на естакадата. Даденото изключение по Заповед №2182/30.10.2017 г. от ген. директор на ДП НКЖИ, на основание чл. 20, ал. 1, т. 1 от Закона за железопътния транспорт и съгласно § 2 от Преходни и заключителни разпоредби на Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията към тези променени условия е нерелевантно. На ЕТС на ДП НКЖИ е прието решение районът на гарата да бъде проектиран в насип. Проектът е разгледан и приет и от Община Сливница. Замяната на естакада с традиционен насип подобрява както носимоспособността и стабилността на коловозното развитие, така и безопасността на движение на жп возила и пътници, като предотвратява:

- Разполагане на жп стрелки във вертикални криви;
- Фундаменти на стълбове за контактна мрежа и изграждане на шахти и тръбоканална мрежа за сигнализация и телекомуникации в зоната на металните ивици на армонасипа преди и след зоните на естакадите;
- Очаквани големи движения в конструкцията на естакадата в гарата заради разлика в деформациите (слягане) на земната основа, както и от температурните диапазони през годината (до 40-50 см), които изискват значителни дейности и разходи по поддръжка;
- Дилатация на съоръжението;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- Замръзване на повърхностите на пероните;
- Безопасност на пътничопотока по маршрут от/до сграда – перони (пероните не са отделни съоръжения);
- Насипът се явява естествена шумозащита на автомагистрала Европа.

Направени са следните промени:

- Гара Сливница ос приемно здание е на проектен км 28+620.41 (км 28+554 в ДОВОС);
- Проектният обхват на гарата е от км 27+767,07 до км 29+198,27;
- Проектното коловозно развитие на гара Сливница предлага четири нови приемно-отправни коловоза, които ще се изградят върху насип;
- В гарата са проектирани и четири предпазни коловоза за охрана на главните гарови коловози. От втори предпазен коловоз има възможност в бъдеще да се изпълни връзка с кариера „Козяк“.

Достъпът на пътниците от приемно здание до двата междинни перона е осигурен чрез нов пешеходен подлез на км 28+620.41. За осигуряване на достъп на лица с намалена подвижност към пешеходния подлез и пероните в гарата са предвидени асансьори. Към ново приемно здание е проектиран автомобилен паркинг, обръщало и пътна връзка до паркинга.

Новото проектно решение за изграждане на нова гара Сливница в насип води до конструктивни промени на одобрените с Решение № 5-5/2016 по ОВОС съоръжения, както и до необходимост от изграждане на нови такива в участъка, както следва:

- *големи съоръжения:*
 - нов пешеходен подлез на км 28+620.41;
 - нов пътен подлез на км 28+579.23 – подлезът е проектиран като стоманобетонна рамкова конструкция, светлия отвор на съоръжението е 10 м, височинният габарит е между 6.07 м в южната част и 5.60 м в северната част на съоръжението;
 - нов пътен подлез на км 28+776.69;
 - нов пътен подлез на км 29+457,15.
- *малки съоръжения*
 - прокар с дължина 5 м на км 27+900 съгласно ДОВОС се променя в селскостопански подлез на км 27+989,15;
 - плочест водосток с дължина 2 м на км 28+850 съгласно ДОВОС се променя в плочест водосток с размери 1.50/1.50м на км 29+581,96;
 - нова подпорна стена от страната на Път 1 от км 29+880 до км 30+120 с цел ненапускане на отчуждената вече полоса.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

3. Междугарие Сливница - РП Алдомировци Изток км 30+150 – км 34+100 и връзка РП Алдомировци Изток - гара Алдомировци - РП Алдомировци Запад

3.1.Участък Сливница - РП Алдомировци Изток от км 30+150 до км 34+100 и участъка по следата на новопроектираното трасе от РП Алдомировци Изток до РП Алдомировци Запад

В междугарието Сливница – РП Алдомировци Изток промяната касае оптимизация на нивелетата на железния път от 30+150 до км 34+100.

Трасето в участъка от км 31+860 до км 33+920 е в траншея, в която са предвидени допълнителни отводнителни дренажи под отводнителните канавки поради наличие на подпочвени води и берми, които ще бъдат използвани за почистване на канавките и поддържане на жп линията и подпорните стени.

За да не се допусне излизане на проектните откоси на жп линия от определените за нея имотни граници, в Работния проект са прецизирани дължините на подпорни стени. Предвид извършените хидрогеоложки проучвания са проектирани подпорни стени с обща дължина 1595 м:

- Отдясно на Път № 1
 - от км 31+794 до км 32+325 с дължина 531 м съгласно ДОВОС е променено в ново километрично положение от нов км 30+280 до нов км 30+360 с дължина 80 м;
 - от км 33+140 до км 33+774 с дължина 634 м съгласно ДОВОС е променено в ново километрично положение от км 33+140 до нов км 33+760 с дължина 620 м.
- Отляво на Път № 2
 - от км 30+183 до км 30+419 с дължина 240 м;
 - от км 31+840 до км 32+325 с дължина 485 м съгласно ДОВОС е променено в ново километрично положение от нов км 32+200 до нов км 32+120 с дължина 120 м;
 - от км 33+140 до км 33+774 с дължина 634 м съгласно ДОВОС е променено в ново километрично положение от нов км 33+158 до нов км 33+696 с дължина 535 м.

Разликата в километричното положение (нов и стар км) на описаните съоръжения – подпорни стени, продиктувана от прекилометрирането на участък „София - Волуяк“ в хода на техническото проектиране, води до промяна в километричното положение на съоръженията.

Промяната на нивелетата на железния път е довела до промяна в конструкцията на съоръженията и до необходимостта от проектирането на нови в участъка Сливница – РП Алдомировци Изток, както следва:

- големи съоръжения:

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- прокар с дължина 5.00 м на км 31+250 съгласно ДОВОС се променя в нов селскостопански подлез на нов км 31+378,85;
- нов пътен надлез на км 33+750 съгласно ДОВОС се променя в нов пътен надлез на нов км 33+859,57;
- нов пътен надлез на нов км 34+028,59.
- *малки съоръжения:*
 - нов плочест водосток 1.50/1.50 м на нов км 31+036,52;
 - нов плочест водосток 1.50/1.50 м на нов км 31+621,35;
 - нов дюкер 1.50/1.50 м на км 33+914,87 (под коловоза за гара Алдомировци).
 - плочест водосток на км 34+250 с дължина 2.00 м съгласно ДОВОС се променя в нов плочест водосток 3.00/1.50 м на км 34+361,03;
 - нов плочест водосток 3.00/1.50 м на км 34+430,17;
 - плочест водосток с дължина 2.00 м на км 36+230 съгласно ДОВОС се променя в плочест водосток 3.00/1.50 м на нов км 36+395,00.

3.2. Връзка РП Алдомировци Изток - гара Алдомировци - РП Алдомировци Запад

Предложеният вариант за промяна в инвестиционното предложение е за двойна електрифицирана железопътна линия в участъка от проектен 34+010 до км 34+480.

Предвижда се изграждането на изцяло нова единична жп връзка от проектното трасе при РП Изток към съществуваща гара Алдомировци от км 33+779 до км 34+177 с дължина 398 м, което да позволи гарата да бъде използвана и за пътнически композиции с маршрут до гара Драгоман. Участъкът от гара Алдомировци на км 35+310 до РП Алдомировци Запад на км 36+199.17 е съществуващ и за него се предвижда единствено реконструкция на железния път, системите за сигнализация и телекомуникация и контактната мрежа. Реализирането на новата връзка от РП Изток и връзката със съществуваща гара Алдомировци изисква допълнителни площи, които следва да бъдат придобити след процедурането на проекти на ПУП в землището на с. Алдомировци, община Сливница.

В участъка на новата връзка от РП Изток до съществуваща гара Алдомировци са предвидени за изграждане две нови съоръжения, а именно:

- дюкер 1.5 /1.5 м на км 33+914.87 (съществуващ километраж);
- дюкер 1.5/ 1.5 на км 34+009.57 (съществуващ километраж).

Предвиденият по проект РП Матарича, който е разработен на км 38+598, за да се осъществи включване от новата двойна жп линия към съществуващата единична жп линия до гара Драгоман, отпада поради предложен нов вариант за изграждане на РП Алдомировци Запад в участъка от км 35+400 до км 37+100.

3.3 Реконструкция/модернизация на гара Алдомировци км 33+797.63 – км 36+199.17

С проектното решение на железния път от фаза „Технически проект“ съществуващата гара Алдомировци остава без връзка с новата главна жп линия в посока гара Драгоман. В гарата всекидневно се приемат товарни влакове от мина Бели Брег, поради което гарата е от особено значение. За да се осигури по-добра свързаност и да се подобрят експлоатационните условия в гарата, както и да се осигури ползването на гарата и от пътнически композиции с маршрут до гара Драгоман, се предвижда цялостната ѝ реконструкция във фаза „Работен проект“.

Новото решение в работния проект предвижда връзката на гара Алдомировци с главната жп линия да се осъществи чрез изцяло ново решение на входната гърловина, нов разделен пост (РП) Алдомировци Изток и нова жп връзка в крива с $R=300$ м между РП Изток и първа гарова стрелка. В посока гара Драгоман е проектиран нов разделен пост Алдомировци Запад, чрез който ще се осъществява двустранната връзка от новата жп линия към съществуващата гара Драгоман и ще се осигури възможност за преминаване към бъдещото трасе за Сръбска граница.

Съществуващата изходна гърловина в гара Алдомировци е разположена във вертикална крива, което е в противоречие с действащата нормативна уредба. Новото проектно решение в гарата е в съответствие с актуалните нормативни изисквания. Проектният обхват на гарата е от км 33+797,63 до км 36+199,17 по съществуващото трасе.

Реконструкцията на гара Алдомировци ще подобри експлоатационните условия в гарата и включва следните дейности:

- Проектното коловозно развитие на гара Алдомировци предлага три нови електрифицирани приемно-отправни коловоза, три глухи предпазни коловоза, един глух рампен (товаро-разтоварен) неелектрифициран и един глух гаражен/предпазен електрифициран коловоз. Челната рампа е военна рампа и обслужва военни ешалони за разтоварване на военна механизация и техника, поради което осигуряването на достъпа е задължителен.
- Увеличаване на полезните дължини на коловозите с цел подобряване работата на гарата и постигане на по-добри експлоатационни условия. Новите полезни дължини са съобразени с европейските изисквания за минимални полезни дължини на коловозите.
- Цялостна подмяна на долното строене и отводняване в гарата, което ще гарантира по-голяма устойчивост и по-добри условия за експлоатация на коловозите. Ремонтът на долното строене и отводняването ще осигури постигане на висока степен на безопасност на влаковото движение.
- Изграждането на нови перони, с което ще се подобри обслужването и безопасността на пътниците. За новите перони е предвидено ново перонно осветление, което ще осигури осветен маршрут за достъп на пътниците до гаровата платформа.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- Изграждане на предпазни огради от двете страни на гаровата площадка, по цялата дължина на коловозите.
- Изграждане на противопожарен водопровод в съответствие с действащата нормативна уредба..
- Изграждане на нова, съобразена с новопроектираното коловозно развитие, сграда за приемно здание за нуждите на гара Алдомировци. Новото приемно здание се предвижда да бъде едноетажно с монолитна стоманобетонна конструкция, с носещи колони, греди и плочи. Сградата е свободно стояща с РЗП 168,28 м². Разположена е в непосредствена близост до съществуващото приемно здание, което се запазва. При проектирането на новата сграда на приемно здание Алдомировци са спазени изискванията на Наредба РД 02-20-2 от 2021 г. за проектиране изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда на населението, включително за хората с увреждания. Новото приемно здание е разделено на две функционални зони – обществено-достъпна и служебна зона. Служебната зона е предвидена да удовлетворява нуждите на системите за сигнализация и телекомуникация. Водоснабдяването на новото приемното здание, е решено съвместно за питейно-битови и противопожарни нужди. За сградата е проектирана канализационна система за битово-фекални отпадъчни води. Канализационната система, ще се заусти във водоплътна изгребна яма, която ще се разположи в близост до сградата. Покривът на новото приемно здание е предвидено да се отводни с 2бр. воронки и външни водосточни тръби, които са достатъчни, за да поемат дъждовното оразмерително водно количество. За да бъдат спазени изискванията на чл. 165 от І-з-1971/29.10.2009г., при цялостната модернизация на коловозното развитие в гарата ще се изградят противопожарни хидранти Разработен е отделен проект за сондажен кладенец с водомерна шахта, резервоар и помпена станция за осигуряване на противопожарните нужди в гарата. Достъпът на пътниците от 1-ви до 2-ри перон е осигурен чрез нови пътеки за преминаване на пътници на км 34+734.96 и 34+755.64, изградени от готови стоманобетонни елементи.

Всички малки съществуващи съоръжения в района на гара Алдомировци от км 33+797.63 до км 36+199.17 се реконструират.

- дюкер 1.50/1.50 на км 33+914,87;
- дюкер 1.50/1.50 на км 34+009,57;

Участъкът гара Алдомировци – Алдомировци Запад от км 35+310 в гара Алдомировци до км 36+199,17 е в права и също се реконструира. В участъка са предвидени за изграждане три нови съоръжения, а именно:

- плочест водосток 3.0 / 1.3 м на км 34+422.50;
- плочест водосток 2.0 / 1.0 м на км 35+013.97;
- дюкер 1.50/1.50 м на км 35+360.00.

В участъка Алдомировци Изток – Алдомировци Запад са предвидени за изграждане две нови подпорни стени дясно по километраж както следва:

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- от км 36+580 до км 36+770 с дължина 190.00 м;
- от км 36+980 до 37+040 с дължина 60.00 м.

4. Междугарие РП Алдомировци Запад – Драгоман в участъка от км 37+100 до км 40+778.

От км 37+100 до км 40+778 попада част от проектно междугарие Разделен пост (РП) Алдомировци Запад – вход на гара Драгоман. Участъкът е проектиран като еднопътна електрифицирана жп линия с проектна скорост от 140 км/ч за пътнически влакове и скорост от 120 км/ч за товарни влакове до км 38+100, с проектна скорост 100 км/ч за пътнически влакове и за товарни влакове до км 40+300 и с проектна скорост 80 км/ч за пътнически влакове и за товарни влакове до км 40+778, и с проекта скорост 40 км/ч за пътнически и товарни влакове до км 40+960.37.

Проектният участък започва в края на лява крива № 1.8 с $R_1=1540$ м и $R_2=1480$ м. В края на правата на км 37+636,60 е началото на дясна хоризонтална крива № 1.9 с радиус $R_1=2500$ м и $R_2=650$ м. В крива № 1.12 е разположен перона на спирка Драгоман км 39+952,00 от дясната страна по посока нарастващия километраж. Перонът на спирката е с дължина 90.00 м, ръб перон отстои от ос коловоз на разстояние от 1,75 м (в права) с височина над проектна глава релса 0,55 м. На перона е предвиден монтаж на навес с дължина 6,00 м.

Новото трасе на линията, свързваща РП Алдомировци Запад – Драгоман, се успоредява на съществуващата жп линия при км 38+200. Новата жп линия се намира от ляво на съществуващата на междуколовозно разстояние от минимум 5,00 м от км 38+200 до км 39+740. Между км 39+740 и км 40+000 двете трасета се пресичат, а новата линия преминава от дясната страна на съществуващата. От км 40+000 до км 40+500 двете линии отново са успоредни една на друга на минимално междуколовозно разстояние 4,60 м.

Проектирането на успоредните трасета на новата и съществуващата жп линии ще позволи изграждането на новата линия да не възпрепятства движението на влаковете по съществуващата. За реализирането на трасето от км 38+418 до км 39+247, попадащи на територията на гр. Драгоман, община Драгоман се изискват допълнителни площи, които следва да бъдат придобити след процедурането на проекти на ПУП.

В участъка има един жп прелез на км 39+892,06, разположен непосредствено преди перона на новата спирка. Прелезът ще се запази и реконструира.

От км 39+420 до км 39+860 е предвидена нова подпорна стена с дължина 440.00 м, разположена от ляво на новото трасе.

• *малки съоръжения:*

- плочест водосток с размери 3.00/2.00 м на нов км 37+448,65;
- плочест водосток 1.50/1.50 м на км 38+755,84;
- плочест водосток 1.50/1.50 м на нов км 39+945,92.

5. Гара Драгоман на км 41+415 ос приемно здание

С работния проект се предвижда пешеходният надлез (пасарелка) в гарата на км 41+415.70, осигуряващ връзката с централна градска част на Драгоман, да се демонтира и замени с нов (на същото местоположение). Пешеходният надлез (пасарелка) е съоръжен с асансьори, с които се осигурява достъп на лица с намалена подвижност от/до приемно здание - 2-ри перон - централна градска част.

Съществуващото приемно здание ще бъде запазено.

Работният проект предвижда изграждане на ново приемно здание на един етаж с монолитна стоманобетонна конструкция и с достъп до съществуващата улична мрежа. Сградата е свободностояща с РЗП 206,86 м². Разположена е изцяло в имота на ДП НКЖИ. В непосредствена близост се намира и съществуващото приемно здание, което ще бъде запазено и няма да се разрушава. Сградата е разделена на две функционални зони – обществено-достъпна и служебна зона. Служебната зона е за удовлетворяване на нуждите на системите за сигнализация и телекомуникация. Проектното решение е изцяло съобразено с новопроектираното коловозно развитие в района на гарата. Имотът е запазен с вода. „ВиК“ ЕООД София поддържа канализационната мрежа в района. За сградата е проектирана канализационна система за битово-фекални води, които ще се заустват в съществуващата градска канализация. Покривът е отводнен с воронки и външни водосточни тръби, които са достатъчни, за да поемат дъждовното оразмерително водни количество. При проектирането на новата сграда на приемно здание Драгоман са спазени изискванията на Наредба РД 02-20-2 от 2021 г., за проектиране изпълнение и поддържане на строежите в съответствие с изискванията за достъпна среда на населението, включително за хората с увреждания. Ще се изградят противопожарни хидранти с цялостната модернизация на коловозното развитие в гарата, за да бъдат спазени изискванията на чл. 165 от І-з-1971/29.10.2009г.

Предвижда се изграждането на следните нови малки и големи съоръжения:

- *големи съоръжения*
 - нов пешеходен надлез на км 41+415,70 на мястото на съществуващия;
 - километричното положение на съществуващия пътен подлез на км 42+500 се променя на нов км 42+078,94;
- *малки съоръжения - нови*
 - нов плочест в-к 1.50/1.50 м на км 40+518,54;
 - нов плочест в-к 2x2.50/2.00 м на км 41+093,29;
 - нов плочест в-к 1.50/1.50 м на км 41+075,95;
 - нов дюкер на км 41+106,52;
 - нов плочест водосток 3,00/1,20 м на км 42+283,38.

Разликата в километричното положение (нов и стар км) на описаните малки и големи съществуващи съоръжения продиктувана от прекилометрирането на участък „София - Волуяк“ в хода на техническото проектиране.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Проектът за „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман” е част от Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерски съвет. Проектът има много голямо значение както за България, така и за Европа, тъй като успешното му изпълнение ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари.

Съгласно Решение № 509/08.07.2011 г. на Министерския съвет обект „Железопътна линия София – Драгоман“ е обявен за обект с национално значение. Новата политика на транспортната инфраструктура на Европейския съюз има за цел да се премахнат различията между транспортните мрежи на държавите-членки, премахването на пречките, които все още възпрепятстват гладкото функциониране на вътрешния пазар и да преодолеят техническите бариери, като несъвместимите стандарти за железопътен трафик. Тази политика насърчава и укрепва транспортните мрежи за пътници и товари, като същевременно е в крак с бъдещите технологични тенденции и свързва Изтока и Запада, Севера и Юга на континента.

Настоящата промяна на инвестиционното предложение ситуационно попада в обхвата на участък: Волюяк - Драгоман. Всички дейности по обособяване на РП Алдомировци Запад и реконструкция на коловозното развитие на гара Алдомировци, изграждането на три нови приемни здания на гара Петърч, гара Алдомировци и гара Драгоман, промяната в конструкцията на малките и големите съоръжения, замаяната на дългата естакада с насип в района на гара Сливница и промяна в нивелетата на железния път в някои участъци ще се извършат по съществуващо трасе и в имоти, собственост на ДП НКЖИ. Единствено дейностите по изграждане на новата железопътна връзка от проектното трасе при РП Изток към съществуващата гара Алдомировци и електрифицирането ѝ, изискват допълнителни площи в участъка от км 33+779 до км 34+177 с дължина 398 м, в землището на с. Алдомировци, община Сливница, от проектен км 38+418 до км 39+247, попадащи на територията на гр. Драгоман, община Драгоман и изграждането на 2 бр. пътни надлези и 2 бр. пътни подлези в землищата на гр. Костинброд и с. Петърч, община Костинброд.

За реализацията на пътните надлези на км 13+069 и 15+553 и пътните подлези на км 17+825 и 21+233 е необходимо осигуряване на допълнителни площи за строителството им и провеждане на процедури за изменение на подробните устройствени планове. В тази връзка е издадена Заповед № РД-02-15-69 на 29.05.2023 г. от Министъра на регионалното развитие и благоустройството, с която е разрешено изработването на проекти за изменение на подробни устройствени планове-парцеларни планове, планове за регулация и застрояване и планове за застрояване(ИПУП-ПП, ИПУП-ПРЗ, ИПУП-ПЗ).

За осигуряване на необходимите площи за изграждане на жп връзка от проектното железопътно трасе при РП Изток към съществуваща гара Алдомировци и от км 38+418 до км 39+247 трябва да се изработи ПУП-ПП. В тази връзка в МРРБ е внесено за одобрение Задание за изготвяне на проект за ПУП-ПП.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

За приемни здания Петърч, Алдомировци и Драгоман е внесено искане за издаване на виза за проектиране в съответствие с чл. 140 от ЗУТ, като за приемното здание на гара Драгоман от МРРБ е издадена виза за инвестиционно проектиране и проучване, копие от която е представено в Приложение № 4 към настоящата информация.

В момента на мястото на новопроектираните надлези съществуват охраняеми ж.п. прелези. Съществуващите прелези са в лошо експлоатационно състояние и затрудняват преминаването на МПС в участъка. За облекчаване на движението в посочените участъци и осигуряване на безопасното пресичане на железния релсов път са предвидените за изграждане пресичания на две нива са със следните характеристики:

- **Пътен надлез на км 13+069** – Съоръжението е предвидено да се изгради на мястото на съществуващото пресичане на едно ниво при съществуващата спирка Костинброд. Надлезът е проектиран като съоръжение на три отвора с дължини осово 16.70+17.20+16.70 м. Общата дължина на връхната конструкция е 63.00 м. Под първия отвор преминават двата коловоза, вторият отвор е свободен, а под третия преминава локален път. Габаритът на моста е две платна по 3.50 м и два тротоара по 2.00 м, като са предвидени и предпазни огради, парапети и мрежи над коловозите на жп линията. Пътното платно върху надлеза е ограничено от регула с височина 8см, като между него и тротоарите се предвижда еластична ограда. От двете външни страни на тротоарите е предвидено да се монтира пешеходен парапет за мостове.
- **Пътен надлез на км 15+553** – Съоръжението с попада изцяло в урбанизираната територия на гр. Костинброд и премества изходната гърловина на гара Костинброд, като се създава пресичане на две нива между гаровите коловози и ул. „Момчил войвода“. Надлезът е проектиран като съоръжение на осем отвора с дължини осово 21.70+16.20+16.20+22.20+22.20+22.20+22.20+21.70 м. Общата дължина на връхната конструкция е 177,80 м. Във втори отвор преминават двата коловоза, а първи и шести отвори са за обслужване и маневриране по локалните платна. Пътното платно върху надлеза е ограничено от регула с височина 8.00 см, като между него и тротоарите се предвижда еластична ограда. Габаритът на моста е две платна по 3,50 м и два тротоара по 2,00 м, като са предвидени и предпазни огради, парапети и мрежи над коловозите на жп линията.
- **Пътен подлез на км 17+825** – Съществуващото пресичане на жп линията и селскостопански път е чрез жп прелез. В предвидения за реконструкция участък по съществуващото трасе на селскостопанския път има две хоризонтални криви. Съществуващият габарит на пътя е Г6.0, който включва широчина на пътната настилка – 3.50 м и два банкета по 1.25 м. Дължината на проектирания пътен подлез е 11,70 м. Статическият отвор е 7,60 м - светъл отвор. Съоръжението е проектирано от две ламели с дължини 5,66 м и 6,00 м,отделени на фуга 4.00 см една от друга. Обработката на фугите се осъществява посредством каширан стиропор, битумен мастик и водоплътна лента, съгласно приложения към проекта детайл. За осигуряване на непрекъснатост на движението по съществуващата жп

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

линия е предвидено изпълнението на временно укрепване на съществуващата линия. Изпълнява се ламела 1 на подлеза и след въвеждането ѝ в експлоатация се изпълнява ламела 2.

- **Пътен подлез на км 21+233** - Съществуващото пресичане на жп линията Волюяк – Петърч и общинския път между с. Петърч и Републикански път I-8 е чрез жп прелез. В предвидения за реконструкция участък по съществуващото трасе на общинския път има три хоризонтални криви. Съществуващият габарит на пътя е Г10.0, който включва широчина на пътната настилка – 3.50 м и два банкета по 1.50 м. Дължината на проектирания пътен подлез е 12.30м. Статическата схема на съоръжението е „П” образна рамкова конструкция. Статическият отвор е 10.30 м светъл отвор. Съоръжението е проектирано от две ламели с дължини 6.30 м и 5.96м, отделени на фуга 4.00 см една от друга. Обработката на фугите се осъществява посредством каширан стиропор, битумен мастик и водопълтна лента, съгласно приложения към проекта детайл. За осигуряване на непрекъснатост на движението по съществуващата жп линия е предвидено изпълнението на временно укрепване на съществуващата линия. Изпълнява се ламела 1 на подлеза и след въвеждането ѝ в експлоатация се изпълнява ламела 2.

б) взаимовръзка и кумулиране с други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения.

Предвидените промени в ИП попадат в обхвата на железопътен участък Волюяк-Драгоман, който е част от инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“.

За инвестиционното предложение от МОСВ е проведена изискващата се по глава шеста на ЗООС процедура по оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС), съвместена с процедура по оценка на съвместимост (ОС). В резултат е постановено Решение № 5-5/2016г. по ОВОС, с което се одобрява осъществяването на инвестиционното предложение.

Не се очаква кумулиране с други инвестиционни предложения.

в) използване на природни ресурси по време на строителството и експлоатацията на земните недра, почвите, водите и на биологичното разнообразие;

Природните ресурси, суровините и материалите, които ще се използват при строителството на участъците от железопътната инфраструктура, пътни съоръжения и приемните здания, предмет на настоящата промяна на инвестиционното предложение, са: земни и скални маси, инертни материали, трошен камък, дренаращ материал, пясък, дървен материал, вода, както и обработени метални суровини, железобетонни изделия, стоманени конструкции, дизелово гориво и електроенергия.

Води

При строителните работи вода ще се използва за: приготвяне на бетонови смеси и други строителни разтвори, за навлажняване на строителни площадки за предотвратяване

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

на емисии от прах във въздуха, за битови нужди на персонала.

За реализацията на планираните промени в инвестиционното предложение не се предвижда водоземане от повърхностни води. При необходимост от осигуряването на вода за строителни нужди ще се доставя чрез водоноска. Питейната вода ще се осигурява бутилирана.

При експлоатацията основните технологични процеси не са свързани с потребление на вода.

Източници на енергия

При строителството на железопътната и пътната инфраструктура, големи и малки съоръжения и сградите, ще се използват горива за строителната механизация, основно дизелово гориво.

Минерални суровини, инертни материали, дървен материал

Инертни материали ще се използват при изграждане на долното и горно строене на железния път, и за направа на новите пътни съоръжение надлези / подлези новите приемни зддания.

Всички суровини и инертните материали с изключение на земните маси ще се доставят като стоков продукт от пазара, по вид и количество в съответствие с проекта.

Строителните площадки ще се електроснабдяват от електроагрегати.

Реализацията на планираните промени в инвестиционното предложение не засяга качеството и регенеративните способности на природните ресурси.

По време на извършване на строителните работи, инвестиционното предложение не включва използване, съхранение, транспорт, производство и работа с материали, които могат да бъдат опасни за околната среда и здравето на хората.

г) генериране на отпадъци - видове, количества и начин на третиране, и отпадъчни води.

Дейностите по събиране, съхранение и предаване за последващо третиране на генерираните отпадъци при реализирането на промяната в инвестиционното предложение, ще се извършва в съответствие с изискванията на Закона за опазване на околната среда (ЗООС), Закона за управление на отпадъците (ЗУО) и Наредбата за управление на строителните отпадъци и за влагане на рециклирани строителни материали.

При извършването на СМР по реализиране на промените в ИП, в това число разчистване и подготовка на строителните площадки, изкопните дейности, строителството на железния път и прилежащите съоръжения (надлези и подлези, водостоци, прокари) и приемни здания, ще се генерират следните строителни отпадъци, характерни за изкопните, строителните и монтажни дейности, а именно:

- изкопани земни и скални маси при изпълнение на изкопи с код 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- изкопан неподходящ за насип материал от изкоп с код 17 05 04 – Почва и камъни, различни от упоменатите в 17 05 03;
- бетон с код 17 01 01;
- метални отпадъци с код 17 04 05;
- дървесен материал с код 17 02 01.
- асфалтови смеси с код 17 03 02, съдържащи други вещества, различни от упоменатите в 17 03 01.
- Отпадъците от дейностите по хидроизолация на покривите на ПЗ, външна изолация на ПЗ, плочки, гипсокартон, кабели и т.н

Третирането на генерираните строителни отпадъци ще бъде извършено съгласно изготвения и одобрен План за управление на строителните отпадъци, който е част от инвестиционния проект, съгласно изискванията на чл. 11 от Закона за управление на отпадъците (ЗУО). Генерираните отпадъци ще се предават за транспортиране и последващо третиране на физически или юридически лица, притежаващи регистрационен документ и/или разрешение по чл. 67 съгласно ЗУО.

В процеса на строителните дейности има вероятност да се генерират опасни отпадъци при аварийна/непредвидена подмяна на консумативи, както и от поддръжката на строителна техника, транспортни средства и монтажна техника:

- 13 01 10* – нехлорирани хидравлични масла на минерална основа;
- 13 02 05* - нехлорирани моторни и смазочни и масла за зъбни предавки на минерална основа;
- 16 01 07* – маслени филтри;
- 16 01 13* – спирачни течности;
- 16 01 15 – антифризни течности, различни от упоменатите в 16 01.14;
- 16 06 01* – оловни акумулаторни батерии;
- 08 01 11*– отпадъчни бои и лакове, съдържащи органични разтворители или други опасни вещества;
- 15 01 10*- опаковки, съдържащи остатъци от опасни вещества или замърсени с опасни вещества;

15 02 02* – абсорбенти, филтърни материали, кърпи за изтриване и предпазни облекла, замърсени с опасни вещества.

Генерираните опасни отпадъци ще се събират разделно на мястото на образуването им в затворени метални варели/контейнери и съевременно ще се предават въз основа на писмен договор на лица, притежаващи съответните документи по чл. 35 от ЗУО за транспортиране и извършване на дейности по оползотворяване (подготовка за повторна употреба, рециклиране, друго оползотворяване) или обезвреждане. При транспортирането опасните отпадъци следва се придружават с идентификационен документ съгласно чл. 29, ал. 5 от ЗУО.

Битовите отпадъци ще се събират в специални контейнери и ще се предават на депа за третиране на битови отпадъци.

Предаването и приемането на битовите и строителните отпадъци, както и всички дейности по транспортиране, подготовка преди оползотворяване и/или обезвреждане и

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

материално оползотворяване ще се извършват само въз основа на писмен договор с лица, притежаващи разрешение, комплексно разрешително или регистрационен документ по чл. 35 от ЗУО за съответната дейност и съответния код на отпадъка съгласно Наредба № 2 от 23.07.2014 г. за класификация на отпадъците.

По време на строително-монтажните работи ще се упражнява строг контрол по отношение спазване изискванията на Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни документи към него.

д) замърсяване и вредно въздействие; дискомфорт на околната среда.

Реализацията на промяната в инвестиционното предложение не е свързана с допълнителна опасност от замърсяване и предизвикване на дискомфорт на околната среда, спрямо съществуващото състояние към момента. При експлоатацията се очаква нивата на шум и емисиите на вредни вещества да се понижат, поради по-добрите параметри на железния път и новите пътни настилки на новите пътни съоръжения.

По време на строителството е възможно допълнително създаване на дискомфорт под формата на прахово и шумово замърсяване от работата на строителната техника на място и при доставка на необходимите материали, което ще бъде временно и няма да окаже трайно въздействие върху компонентите на околната среда. При сухо и ветровито време е необходимо да се извършва оросяване, за да се намалят неорганизираните емисии. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците се извозват на отредените за депониране на строителни отпадъци места.

При експлоатацията на пътните съоръжения, електрифицирания железния път и ПЗ, предмет на промяната в инвестиционното предложение не се очаква отделяне на вредни емисии, неприятни миризми или замърсяване на почвите и водите. За защита от шум в близост до населените места е предвидено изграждането на шумозащитни екрани.

Замърсявания на почвите и водите са възможни само при аварийни ситуации на използваната техника по време на строителството.

е) риск от големи аварии и/или бедствия, които са свързани с инвестиционното предложение;

По своята същност реализацията на предвидената промяна в инвестиционното предложение не предвижда дейности, които могат да доведат до аварии и инциденти, застрашаващи околната среда и човешкото здраве.

Съгласно заданието за проектиране и строителство Изпълнителят трябва да разработи план за безопасност и здраве в съответствие с изискванията на Наредба № 2 от 2004г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строително-монтажни работи.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Характерът на извършваното строителство няма да създаде сериозен риск от аварийно замърсяване или увреждане на околната среда. За да не се допускат условия за увреждане на околната среда, фирмата-изпълнител трябва да създаде отлична организация на извършваните строителни работи и преди всичко безаварийна работа на строителната механизация. При евентуални аварии е препоръчително допуснатите замърсявания с опасни вещества на работните площадки да бъдат отстранени своевременно, за да се предотврати замърсяване на прилежащите територии.

Промените в Инвестиционното предложение по своя характер не предвиждат дейности, съоръжения и производствени процеси, представляващи риск за здравето на населението или значими негативни въздействия върху качеството на околната среда.

За обезопасяване на жп линията от инциденти се предвижда пресичанията да бъдат на две нива, сигнализация с високо ниво на безопасност, заграждения в района на гарите, огради в урбанизираните територии и др.

При спазване на всички нормативни изисквания за безопасност на жп транспорта и прилагане на системен и интегриран подход към експлоатационната безопасност на жп транспорта тези рискове би следвало да са минимални.

Риск от инциденти по време на експлоатацията.

По своята същност реализацията на промените в инвестиционното предложение не предвижда дейности, които могат да доведат до аварии и инциденти, застрашаващи околната среда и човешкото здраве.

Изпълнителят разработва Аварийен/йни план/ове за действия при аварии. В Плана са разгледани възможните аварии в обекта и действията при възникването им:

- Пожар:
 - Оповестяване;
 - Извеждане на работниците и служителите в безопасен район;
 - Локализационни работи;
 - Оказване на първа долекарска помощ.
- Продължително спиране на електрозахранването, вследствие на голяма авария;
- При земетресения;
- При ураганни ветрове и обледенявания.

Инциденти са възможни и при превоз на товари в зависимост от тяхната специфика.

За свеждане на рисковете до минимум, след изработване на аварийния/те план/ ове следва да се проведе като превантивна мярка обучение на персонала за задължителни мерки за безопасни условия на труд и опазване на околната среда.

ж) рисковете за човешкото здраве поради неблагоприятно въздействие върху факторите на жизнената среда по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето.

Местоположението, размерът и продължителността на строителния процес са определящи по отношение възникването на негативни въздействия върху човешкото здраве. В обхвата на въздействие на промяната в инвестиционното предложение не са налице зони, подлежащи на специална здравна защита, рекреационни центрове и др., които биха могли да бъдат засегнати от ИП.

Оценката на здравния риск следва да бъде извършена спрямо възможността за неблагоприятно въздействие на ИП върху факторите на жизнената среда по смисъла на § 1, т. 12 от допълнителните разпоредби на Закона за здравето и отчитане на:

- Териториален обхват – ограничен в границите на участък: Волюяк – Драгоман;
- Степен на въздействие – ниска в границите на жп участъка - предмет на настоящата промяна, без възможност за кумулиране с въздействие от други ИП;
- Продължителност на въздействие - продължителността на въздействието е краткотрайно, основно в рамките на срока на строителството. За периода на строителството въздействието, ще бъде периодично с продължителност в рамките на работното време.

По отношение на въздействието върху факторите на жизнената среда:

- **Води, предназначени за питейно-битови нужди:** предвидените промени в инвестиционното предложение, които са свързани с изграждането на новите подлези и надлези, новата връзка с гара Алдомировци и промените в участъка от км 38+418 до км 39+247 не засягат учредени СОЗ на източници, предназначени за питейно-битово водоснабдяване;
- **Води, предназначени за къпане:** в обхвата на въздействие на инвестиционното предложение не са налични води, предназначени за къпане;
- **Минерални води, предназначени за пиене или за използване за профилактични, лечебни или за хигиенни нужди:** в обхвата на въздействие на инвестиционното предложение не са на лице минерални извори;
- **Шум и вибрации в жилищни, обществени сгради и урбанизирани територии:** завишени шумови нива може да се очакват само по време на строителството на строителните площадки, в резултат на работата на строителната механизация и извършването на различните строително-монтажни работи. По време на експлоатацията не се очаква шумово замърсяване в жилищните територии, през които или в близост до които преминава трасето на жп линията, тъй като при изпълнение на предложените към настоящата информация мерки при изпълнение на постановените условия и мерки в Решение № 5-5 по ОВОС, се очаква въздействието от шума да бъде под регламентираните гранични стойности;
- **Йонизиращи лъчения:** ИП не е източник на йонизиращи лъчения;
- **Нейонизиращи лъчения:** ИП не е източник на нейонизиращи лъчения;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- **Химични фактори и биологични агенти в обектите с обществено предназначение:** Не се засягат зони, подлежащи на специална здравна защита. Отработените масла, филтри, антифризни течности и акумулатори от механизацията и транспортната техника ще бъдат сменяни и събирани в автосервиси.
- **Курортни ресурси:** не е приложимо;
- **Въздух:** По време на строителните работи в атмосферния въздух се очаква да се емитират малки количества от неорганизираните емисии на прах. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците ще се събират разделно и ще се предават въз основа на писмен договор за транспортиране и последващо третирана фирма, притежаваща съответния документ от ЗУО. Не се очаква замърсяване на атмосферния въздух (надвишаване на средногодишната норма за опазване на човешкото здраве за ФПЧ) по трасето, както и не се очаква емитиране на други замърсители от електрифицираната железопътна линия.

II. 2. Местоположение на площадката, включително необходима площ за временни дейности по време на строителството.

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“ е разположено в границите на Софийска област и област София, като засяга 5 общини – Столична община (СО), Божурище, Костинброд, Сливница и Драгоман, райони Връбница и Надежда към СО и кметства Волюяк, Храбърско, Петърч, Алдомировци и Драгоил.

Обектите, които са предмет на промяната и за които са необходими допълнителни територии за реализирането им, са разположени както следва:

- Пътен надлез на км 13+069 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на гр. Костинброд, ЕКАТТЕ 38978, община Костинброд, Софийска област;
- Пътен надлез на км 15+553 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на гр. Костинброд, ЕКАТТЕ 38978, община Костинброд, Софийска област;
- Пътен надлез на км 17+825 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на гр. Костинброд, ЕКАТТЕ 38978, община Костинброд, Софийска област;
- Пътен надлез на км 21+233 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на с. Петърч, ЕКАТТЕ 56215, община Костинброд, Софийска област;
- Жп връзка от км 33+779 до км 34+177 попада в землището на с. Алдомировци, ЕКАТТЕ 00223, община Сливница, Софийска област;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- Жп трасе от км 38+418 до км 39+247 попада в землището на гр. Драгоман, ЕКАТТЕ 23409, община Драгоман;

Настоящите промени на инвестиционното предложение ситуационно попада в обхвата на железопътен участък Волюяк - Драгоман. Всички дейности – предмет на промяната, ще се извършат по съществуващо трасе и в имоти, собственост на ДП НКЖИ. Единствено дейностите по изграждане на новата железопътна връзка от проектното трасе при РП Алдомировци Изток към съществуващата гара Алдомировци и електрифицирането ѝ; ново жп трасе от км 38+418 до км 39+247 и изграждането на 2бр. пътни подлези и 2 бр. пътни надлези изискват допълнителни площи в землищата на гр. Костинброд, с. Петърч, община Костинброд, с. Алдомировци, община Сливница и гр. Драгоман, община Драгоман.

При реализация на предвидените промени в инвестиционното предложение ще се използват вече изградените временни площадки и лагери за работниците. Складирането на необходимите материали ще се извършва в границите на временните строителни площадки.

Строителните площадки ще бъдат обслужвани от прилежащите пътища от републиканската и общинска пътна мрежа за транспорт на пътници и товари.

II. 3. Описание на основните процеси (по проспектни данни), капацитет, включително на съоръженията, в които се очаква да са налични опасни вещества по Приложение № 3 към ЗООС

Строителните дейности по реализиране на предвидените промени в инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“ са високо технологизирани процеси. Първоначално се извършва трасиране на нови участъци на база разработените в проекта трасировъчни планове. Трасирането обхваща и сервитута на бъдещата ж.п. линията. По време на трасирането се изпълняват дейности по прочистване на трасето в т.ч. планирано разрешено по съответния ред изсичане на дървета, така както е указано в съответния раздел на проекта.

Извършват се и подготвителни работи свързано с подготовка на строителни площадки. Важен елемент от тези подготвителни работи е изземването на хумуса, транспортирането му и съответното съхраняване при условията, описани в проекта. Земно – изкопни дейности, направа на изкопи и насипи и др. се извършват по предписаните в проекта изисквания за качество и технология на изпълнение. Всички видове работи се изпълняват в съответствие с разработения и приет график за изпълнение на работите, определени в проекта в съответна изискващата се технологична последователност. След почистване на трасето и извършване на изкопно - насипните работи – най-общо земни работи се оформя земното платно. Насипните работи по изграждане на земното платно са предимно механизирани с постигане на необходими показатели за плътност и качество на влагания материал. Изпълняват се проектните детайли на земното платно и баластовите призми.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Върху готовото земно платно и защитния пласт се полагат механизирано баластови призми за ж.п. линия. Върху баластовите призми се полагат механизирано ж.п. звена - траверсовата скара с монтирани ж.п. релси. Цялото това строителство се изпълнява със специализирана техника за полагане на железен път. Баластовите призми се изпълняват от нормирана каменна фракция, отговаряща на изискванията за зърнометрия и качество на камъка, добит от лицензирани кариери. Транспортът на каменните фракции е комбиниран с автотранспорт и по железен път.

Всички предвидени строителни операции ще се извършат по одобрени проекти съгласно изискванията на Закона за устройство на територията, разработени в съответствие със строителните, техническите, противопожарните, санитарно-хигиенните и екологичните норми и стандарти.

При строителството на всеки от обектите - предмет на настоящата промяна, ще се извършват и комплексни строителни работи (кофражи, армиране, изливане на бетон), монтажни работи (основно заваръчни работи на стоманените съоръжения) и транспортна дейност (превоз на земни маси, строителни материали и оборудване и т.н.).

Всички предвидени строителни операции ще бъдат обхванати в ПБЗ, с регламенти за мероприятия и дейности, осигуряващи безопасност при работа с видовете материали, строителна техника и др.

По време на строително-монтажните работи за изграждане на инфраструктурата - предмет на промяната в инвестиционното предложение, ще се използват опасни вещества от Приложение № 3 към ЗООС - дизелово гориво. На строителните площадки няма да се съхранява дизелово гориво.

В периода на експлоатация на пътната и железопътната инфраструктура не се извършват дейности с опасни вещества.

II. 4. Схема на нова или промяна на съществуваща пътна инфраструктура

В изпълнение на една от специфичните цели на проекта за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“, а именно подобряване на безопасността на железопътните превози чрез отстраняване на жп прелези и изграждане на пресичания на две нива, ще се изградят новите пътни надлези – 2бр. и пътни подлези – 2бр., което ще доведе до промяна на съществуващата пътна инфраструктура.

Във връзка с реализацията на съоръженията е предложено изменение на действащи подробни устройствени планове (ПУП) в частта за териториите, необходими за изграждане на трасето на нови пътни надлези на км 13+069 и на км 15+553 в землището на гр. Костинброд и пътни подлези на км 17+825 в землището на гр. Костинброд и на км 21+233 в землището на с. Петърч, община Костинброд, Софийска област. За новите пътни съоръжения е издадена Заповед № РД-02-15-69 на 29.05.2023 г. от Министъра на регионалното развитие и благоустройството, с която е разрешено изработването на проекти за подробни устройствени планове (ПУП)

II. 5. Програма на дейностите, включително за строителство, експлоатация и фазите на закриване, възстановяване и последващо използване.

Предвидените дейности, предмет на промяната в ИП ще се изпълняват при експлоатация на съществуващата линия. Програмата за дейностите, свързани с промяната в инвестиционното предложение, преминава през следните етапи:

1-ви етап – в процес на изпълнение към настоящия момент:

- изготвяне на Уведомление за промяна в инвестиционно предложение и получаване на становище от МОСВ за необходимите действия, които трябва да се предприемат по реда на глава шеста от ЗООС;
- изготвяне на Искане за преценяване на необходимостта от извършване на оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) и получаване на Решение по преценка необходимостта от ОВОС и ОС от МОСВ.

2-ри етап – **Строителство.**

Основните строителни дейности по вид строителство са, както следва:

Част Железен път

Долно Строене - отстраняване на хумуса; изкопни работи; насипни работи за оформяне на земното легло; изграждане на: канавки/дренажи, перони.

Горно строене - демонтаж на съществуващ железен път, полагане на нов железен път, ремонт на съществуващ железен път, доставка и полагане на нов баласт, подмяна на жп стрелки.

Част Пътна

Техническите решения по част Пътна са разработени от гледна точка подобряване на безопасността на железопътните превози чрез отстраняване на жп прелези и изграждане на пресичания на две нива.

Реализацията на промените в инвестиционното предложение в част Пътна предвижда следните дейности:

- Разрушаване на съществуваща настилка;
- Изкоп;
- Полагане на насип;
- Асфалтови пластове, подосновни и основни пластове;
- Ограничителни системи;
- Изграждане на комбинирана или единична предпазна ограда;
- Други (отводняване, пътни знаци, пътна маркировка).

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Част „Съоръжения“

Предвижда се да се изградят два пътни надлеза на км 13+069 и км 15+553 и два пътни подлеза на км 17+825 и км 21+233.

Железопътен мост на км 25+706 на река Сливнишка;

Реконструкция на съществуващи и изграждане на нови малки и големи съоръжения в участъка Петърч – Драгоман;

Изграждане на подпорни стени.

Гара Петърч

Промяната на Разделен пост Петърч в гара и изграждане на нова сграда - приемно здание гара Петърч.

Гара Сливница

Изграждане на нова гара Сливница в насип.

Гара Алдомировци

Основните строителни дейности при извършване на реконструкцията на гара Алдомировци са: подмяна на долното строене и отводняване в гарата; увеличаване на полезните дължини на коловозите; изграждането на нови перони; изграждане нова сграда - приемно здание; изграждане на предпазни огради; изграждане на противопожарен водопровод.

Гара Драгоман

Изграждане нова сграда - приемно здание; изграждане на противопожарен водопровод, изграждане на нова пешеходна пасарелка на мястото на съществуващата.

Зти етап – Експлоатация

Експлоатацията на инвестиционното предложение се регламентира от Закона за железопътния транспорт (обн. ДВ бр. 97 от 28.11.2000 год., в сила от 01.01.2002 год., изм. и доп, бр. 47 от 10.05.2002 год., посл. изм. и доп. ДВ бр. 47/2015 год.). В него се посочва, че:

„Задължението за експлоатация” като елемент от задължението за извършване на обществени услуги е задължението на транспортното предприятие, когато инфраструктурата е в състава му да поеме всички необходими мерки по отношение на железопътните линии и инсталации, включително допълнителните услуги за гарантиране равнището на транспортното обслужване.

„Експлоатация на железопътната инфраструктура” е съвкупност от всички дейности по управлението на достъпа до железопътната инфраструктура, влаковата работа и системите за безопасност.

„Поддържане на железопътната инфраструктура” е съвкупност от всички дейности по текущия ремонт на железопътните линии, гарите, съоръженията, осигурителните средства, електрозахранващите системи, железопътните телекомуникационни системи и др.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

В процеса на експлоатация на инфраструктурата, предмет на промяната в ИП, ще се извършват периодични контролни замервания и текущ ремонт, които се изпълняват механизирано със специализирана техника. Характерните видове строителни работи по поддръжката на ж.п. линия, отводнителните канавки и съоръжения и др. се изразяват преди всичко в механизирано подбиване и рукане на баластовата призма и траверсовата скара за постигане на нормативните параметри на железния път и почистване на служебните пътища и отводнителни канавки от затревяване и залесяване.

Предвид това, че се ползва задвижна електрическа тяга за влаковете, не се очаква изпускане на вредни емисии и замърсяване на околната среда

4ти етап - Извеждане от експлоатация

За обектите на промяната в инвестиционното предложение не се предвижда етап / фаза на извеждане от експлоатация както и последващо използване на освободени терени.

При възникване на такава необходимост, закриването на железопътни линии в отделни участъци се извършва по реда на Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии (Обн., ДВ, бр. 112 от 29.12.2001 г.; изм., бр. 2 от 2004 г., бр. 78 от 2005 г., бр. 96 от 2005 г., бр. 93 от 24.11.2009 г.).

Съгласно чл. 12. (1) Железопътните линии с категория „железопътни магистрали“, I категория и II категория или участъци от тях се закриват от Министерския съвет с постановление по предложение на министъра на транспорта. В съответствие с ал. 2 (изм. ДВ, бр. 2 от 2004 г.), когато се предвижда и демонтирането на съоръженията, от които се състои железопътната линия или участъкът от нея, в постановлението по ал. 1 Министерският съвет определя източника на средствата за финансиране закриването на железопътната линия или участък от нея, както и органа, който да утвърди проектите за демонтаж, възстановителни, рекултивационни и други дейности, свързани със закриването.

II. 6. Предлагани методи за строителство

Строителството при модернизацията на железопътната линия София - Драгоман и свързаната с него инфраструктура ще се извърши по одобрени проекти съгласно изискванията на „Закон за устройство на територията“, разработени в съответствие със строителните, техническите, противопожарните, санитарно-хигиенните и екологичните норми и стандарти.

Основните строителни дейности са:

- *земни работи* - отстраняване на хумуса и временното му депониране в границите на строителната полоса; изкопни работи за оформяне на съоръженията по трасето на инвестиционното предложение - мостове, водостоци, проходи, подлези, надлези, спирки, гари; насипни работи за оформяне на земното платно на ж.п. линията; временни пътища за периода на строителство, рекултивация на строителната полоса;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- *комплексни строителни работи* (кофражи, армиране, изливане на бетон) - при пресичане на водни обекти, пътища и ж.п. линии и площадките на съоръженията;
- *монтажни работи* - основно заваръчни работи по ж.п. линията по БДС EN 12732, БДС EN 287-1+A1, БДС EN 288-1+A1 и технологични инструкции; монтаж на въздушни електропроводи 20 kV и 110 kV и контактна разпределителна мрежа 27.5 kV;
- *транспортна дейност* – превоз на земни маси, строителни материали и оборудване от/до складови бази по републиканската пътна мрежа и временни пътища на строителните площадки.

II. 7. Доказване на необходимостта от инвестиционното предложение

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман“ е част от стратегическа програма на Република България за модернизация и рехабилитация. Като част от Коридор X и връзката през София с коридори IV и VIII на Трансевропейската железопътна мрежа, проектът за „Модернизация на железопътната линия София – Драгоман“ има много голямо значение както за България, така и за Европа. Успешното изпълнение на проекта ще повиши устойчивото развитие на националния транспортен пазар и конкурентната интеграция на българската железопътна мрежа в европейските и евразийски транспортни пазари. Стратегическите цели, които се поставят с реализацията на инвестиционното предложение и предвидените промени в него, са:

- Подобряване на качеството на услугите на ж.п. транспорта чрез намаляване на времето за транзитно преминаване, приспособяване на пропускателната способност на линията към атрактивната от търговска гледна точка честота на транспортните услуги, повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и ремонтпригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда;
- Стимулиране на икономическото развитие на регионално и национално ниво и подкрепа за по-изгодни в икономически план и надеждни транспортни услуги за превоз на пътници и товари в областите на взаимен интерес, като се обръща по-специално внимание на ефективността на железопътните оператори по международните коридори и оперативната съвместимост с останалите видове транспорт;
- Намаление на разходите за железопътни транспортни услуги и рационализиране на използването на железопътната инфраструктура. По-конкретно, целта е да се получи съществено намаление на съществуващите инфраструктурни оперативни разходи и разходите по поддръжката, чрез прилагането на модерни строителни техники и използването на най-съвременни системи за контрол, мониторинг и надзор, които могат да обезпечат значително по-висока надеждност и техническа годност на инфраструктурните активи и управлението на движението.
- Обезпечаване на техническа и оперативна съвместимост;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- Опазване на околната среда в близост до ж.п. линиите и намаляване на опасностите при транспорт на опасни стоки.

За да работи една модерна и надеждна железопътна мрежа, която да отговаря на общоевропейските изисквания, България е приела от няколко години амбициозна програма за модернизация и развитие на железопътните линии с финансовата помощ на Европейската комисия, както и от международните финансови институции, на първо място от Европейската инвестиционна банка.

Инвестиционното предложение е включено в доклада на Групата на високо ниво (Доклад на Ван Мирт) в списъка на приоритетните проекти по Транс-Европейска транспортна мрежа.

Инвестиционното предложение за модернизация на железопътна линия София-Драгоман 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.

Проектът ще допринесе за изпълнението на ангажиментите ни към 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.

II. 8. План, карти и снимки, показващи границите на инвестиционното предложение, даващи информация за физическите, природните и антропогенните характеристики, както и за разположените в близост елементи от Националната екологична мрежа и най-близко разположените обекти, подлежащи на здравна защита, и отстоянията от тях.

Предвидените промени в ИП, включващи всички описани в **II. 1. Характеристики на инвестиционното предложение** дейности, попадат в обхвата на железопътен участък Волюяк-Драгоман, който е част от инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“.

Ситуация на обектите, предмет на промяната в инвестиционното предложение спрямо разположените в близост: защитена зона BG 0000322 „Драгоман“, защитена зона BG 0002001 „Раяновци“ и предприятие с висок рисков потенциал „АКУИС“ ЕООД е представена като приложение към настоящата разработка. Предприятието е разположено на територията на Община Сливница, с. Алдомировци, в имот с идентификатор № 00223.191.150

II. 9. Съществуващо земеползване по границите на площадката или трасето на инвестиционното предложение.

Промените в ИП засягат основно земеделски земи и урбанизирана територия.

За осигуряване на необходимите площи за реализиране на проектната връзка към гара Алдомировци е необходимо изготвянето на подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП). В обхвата на ПУП-ПП ще бъдат включени всички имоти, засегнати от новопроектираната жп връзка, включително имоти от трасетата на новите и подлежащи на преместване мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура, попадащи в землището на с. Алдомировци, община Сливница, Софийска област. В тази връзка предстои в МРРБ да бъде внесено за одобрение Задание за изготвяне на проект на ПУП-ПП.

За реализацията на пътните надлези на км 13+069 и 15+553 и пътните подлези на км 17+825 и 21+233 е необходимо осигуряване на допълнителни площи за строителството им и провеждане на процедури за изменение на подробните устройствени планове. В тази връзка е издадена Заповед № РД-02-15-69 на 29.05.2023 г. от Министъра на регионалното развитие и благоустройството, с която е разрешено изработването на следните проекти за подробни устройствени планове (ПУП) - парцеларни планове, планове за регулация и застрояване и планове за застрояване (ИПУП-ПП, ИПУП-ПРЗ, ИПУП-ПЗ).

За изграждането на всяко от новите приемни здания, респ. на гара Алдомировци, гара Петърч, гара Сливница и гара Драгоман, е необходимо разработването на подробен устройствен план за застрояване, с който да се конкретизират задължителните линии на застрояване на новопроектираните сгради и спазване на границите на имота и отстоянията от съществуващите сгради и постройки в тях. Ще бъдат проведени процедури по одобряване на Планове за застрояване от съответния компетентен орган.

II.10. Чувствителни територии, в т.ч. чувствителни зони, уязвими зони, защитени зони, санитарно-охранителни зони около водоизточниците и съоръженията за питейно-битово водоснабдяване и около водоизточниците на минерални води, използвани за лечебни, профилактични, питейни и хигиенни нужди и др. Национална екологична мрежа.

Промяната в инвестиционното предложение не засяга териториалната цялост на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии и защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Изграждането на жп връзката от проектното железопътно трасе към съществуваща гара Алдомировци ще се реализира в близост до южната граница на защитена зона BG 0000322 „Драгоман“ за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна и BG 0002001 „Раяновци“ за опазване на дивите птици. В приложение към настоящата разработка е представена ситуация на местоположението на предвидената жп връзка спрямо защитените зони. По време на изпълнението на дейностите, предмет на настоящата промяна, не се очаква отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

опазване в защитените зони.

Не се засягат СОЗ и други чувствителни и уязвими зони и не се налагат ограничения от специализираната нормативна уредба. В случаите, при които има вероятност да се засегнат, Изпълнителят ще предприеме съответните мерки, изискващи се от действащата нормативна уредба.

Инвестиционното предложение и предвидените промени в него не попада в буферна зона с радиус 1000 м около водоземни съоръжения за питейно-битово водоснабдяване без определена СОЗ, за които е необходимо спазване на ограничения съгласно Приложение № 1 към Национален каталог от мерки към ПУРБ.

В района на промяната в инвестиционното предложение няма уникални или естествени ландшафти с консервационно значение.

Не се засягат и обекти от културното наследство.

II.11. Други дейности, свързани с инвестиционното предложение (например добив на строителни материали, нов водопровод, добив или пренасяне на енергия, жилищно строителство).

За строителството на инвестиционното предложение и предвидената промяна в него не се предвиждат други дейности освен строително-монтажните по време на реализирането му, както и такива, извън обхвата на проекта.

С проекта не се налага разкриване на нови кариери за добив на инертни материали.

II.12. Необходимост от други разрешителни, свързани с инвестиционното предложение

За осигуряване на необходимите площи за реализиране на промяната в инвестиционното предложение ще се изготвят съответните изискващи се документи, включващи геодезическо заснемане, ПУП - парцеларни планове и ПРЗ, промяна на предназначение на земи, провеждане на отчуждителни процедури.

По-долу са обобщени основните разрешения, съгласувания и процедури, свързани с реализацията на проекта в контекста на спазване на екологичното законодателство в Република България и Европейския съюз, които са необходими успоредно или след приключване с постановен административен акт на настоящата процедура по преценяване на необходимостта ОВОС:

1. Одобряване на подробни устройствени планове, след приключване на процедурата по ОВОС, по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ:

- ПУП - Парцеларен план за съоръжения на линейната инфраструктура ;
- ПУП - План за застрояване – площи спомагателни съоръжения;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- ПУП за временни строителни площадки (вкл. промяната на предназначението на земята).
- 2. Разрешително за ползване на воден обект по реда на Закона за водите, с компетентен орган Басейнова дирекция за управление на водите:
 - чл. 46. (1) Разрешително за ползване на воден обект се издава за линейна инфраструктура, пресичаща водни обекти - аквадукти, мостове, преносни мрежи и проводни;
- 3. Съгласуване за пресичане на водоснабдителни тръбопроводи по реда на ЗУТ от съответното дружество – В и К оператор в района;
- 4. Съгласуване за пресичане на електропроводи по реда на ЗУТ от съответното електроразпределително дружество в района;
- 5. Придобиване на земи - собственици (физически и юридически лица);
- 6. Съгласие и определяне на място за депониране на земни маси по реда на Закона за управление на отпадъците, съгласуване със съответната община, в която попада площадката за депониране;
- 7. Разрешение за строеж, по реда на ЗУТ с компетентен орган МРРБ.

III. Местоположение на инвестиционното предложение, което може да окаже отрицателно въздействие върху нестабилните екологични характеристики на географските райони, поради което тези характеристики трябва да се вземат под внимание, и по-конкретно:

III.1. Съществуващо и одобрено земеползване;

Инвестиционното предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“ е разположено в границите на Софийска област и област София, като засяга 5 общини – Столична община (СО), Божурище, Костинброд, Сливница и Драгоман, райони Връбница и Надежда към СО и кметства Волюяк, Храбърско, Петърч, Алдомировци и Драгоил.

Обектите, които са предмет на настоящата промяна и за които са необходими допълнителни територии за реализирането им, са разположени както следва:

- Жп връзка от км 33+779 до км 34+177 попада в землището на с. Алдомировци, ЕКАТТЕ 00223, община Сливница, Софийска област;
- Пътен надлез на км 13+069 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на гр. Костинброд, ЕКАТТЕ 38978, община Костинброд, Софийска област;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

- Пътен надлез на км 15+553 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на гр. Костинброд, ЕКАТТЕ 38978, община Костинброд, Софийска област;
- Пътен подлез на км 17+825 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на гр. Костинброд, ЕКАТТЕ 38978, община Костинброд, Софийска област;
- Пътен подлез на км 21+233 на железопътната линия София-Драгоман попада в землището на с. Петърч, ЕКАТТЕ 56215, община Костинброд, Софийска област;
- Жп трасе от км 38+418 до км 39+247 попада в землището на гр. Драгоман, ЕКАТТЕ 23409, община Драгоман;

Настоящата промяна на инвестиционното предложение ситуационно попада в обхвата на железопътен участък Волюяк - Драгоман. Всички дейности – предмет на промяната, ще се извършат по съществуващо трасе и в имоти, собственост на ДП НКЖИ. Единствено дейностите по изграждане на новата железопътна връзка от проектното трасе при РП Алдомировци Изток към съществуващата гара Алдомировци и електрифицирането ѝ от км 38+418 до км 39+247 и изграждането на 2бр. пътни подлези и 2 бр. пътни надлези изискват допълнителни площи в землищата на гр. Костинброд, с. Петърч, община Костинброд и с. Алдомировци, община Сливница.

За осигуряване на необходимите площи за реализиране на проектната връзка е необходимо изготвянето на подробен устройствен план – парцеларен план (ПУП-ПП). В обхвата на ПУП-ПП ще бъдат включени всички имоти, засегнати от новопроектираната жп връзка, включително имоти от трасетата на новите и подлежащи на преместване мрежи и съоръжения на техническата инфраструктура, попадащи в землището на с. Алдомировци, община Сливница, Софийска област. В тази връзка предстои в МРРБ да бъде внесено за одобрение Задание за изготвяне на проект на ПУП-ПП.

За реализацията на пътните надлези на км 13+069 и 15+553 и пътните подлези на км 17+825 и 21+233 е необходимо осигуряване на допълнителни площи за строителството им и провеждане на процедури за изменение на подробните устройствени планове. В тази връзка е издадена Заповед № РД-02-15-69 на 29.05.2023 г. от Министъра на регионалното развитие и благоустройството, с която е разрешено изработването на следните проекти за подробни устройствени планове (ПУП) - парцеларни планове, планове за регулация и застрояване и планове за застрояване (ИПУП-ПП, ИПУП-ПРЗ, ИПУП-ПЗ).

За изграждането на всяко от новите приемни здания, респ. на гара Алдомировци, гара Петърч, гара Сливница и гара Драгоман, е необходимо разработването на подробен устройствен план за застрояване, с който да се конкретизират задължителните линии на застрояване на новопроектираните сгради и спазване на границите на имота и отстоянията от съществуващите сгради и постройки в тях. Ще бъдат проведени процедури по одобряване на Планове за застрояване от съответния компетентен орган.

III.2. Мочурища, крайречни области, речни устия;

Инвестиционното предложение не засяга пряко или косвено мочурища, крайречни области, речни устия, тъй като такива не са налични в границите на засегнатите имоти. Не е възможен пренос на замърсители, емитирани във въздуха или водите, които да въздействат върху тези уязвими зони.

III.3. Крайбрежни зони и морска околна среда;

Като териториален обхват инвестиционното предложение се разполага извън границите на крайбрежни зони и морска околна среда.

III.4. Планински и горски райони;

Територията, на която ще се реализира настоящата промяна в инвестиционно предложение, се намира основно в земеделски земи, по-малко в гори и земи в горски фонд.

III.5. Защитени със закон територии;

Инвестиционното предложение ще се развие изцяло извън границите на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

III.6. Засегнати елементи от Националната екологична мрежа;

Обхватът на изменението на инвестиционното предложение е извън границите на защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“, определена със Закона за биологичното разнообразие, поради което няма вероятност от пряко или косвено унищожаване или увреждане на природни местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони, включително върху най-близко разположените.

III.7. Ландшафт и обекти с историческа, културна или археологическа стойност;

При реализацията на инвестиционното предложение няма да бъдат засягани исторически, архитектурни и археологически паметници на културата. В резултат от реализацията на инвестиционното предложение не се очаква отрицателно въздействие върху ландшафта и влошаване на качествата му. Реализацията на инвестиционното предложение

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

няма да предизвика съществени изменения в структурата и функционирането на ландшафта, които да предизвикат нарушения на екологичното равновесие в района. Ландшафтът в района се определя като устойчив, тъй като запазва в условията на антропогенни въздействия своята структура и свойства.

III.8. Територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.

В близост до имотите, засегнати от реализацията на инвестиционното предложение, не са разположени територии и/или зони и обекти със специфичен санитарен статут или подлежащи на здравна защита.

IV. Тип и характеристики на потенциалното въздействие върху околната среда, като се вземат предвид вероятните значителни последици за околната среда вследствие на реализацията на инвестиционното предложение:

IV.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве, материалните активи, културното наследство, въздуха, водата, почвата, земните недра, ландшафта, климата, биологичното разнообразие и неговите елементи и защитените територии.

Очаква се пряко, краткотрайно, временно отрицателно въздействие, обособено на територията на строителните площадки (във връзка със строително-монтажните дейности) върху работещите на строителните площадки и тяхното здраве. Времето, през което ще се проявява това въздействие, ще е сравнително кратко и ограничено – докато трае строителството, и ще е в зависимост от конкретните климатични условия.

По отношение на работниците и тяхното здраве по време на строителството има вероятност от отрицателни въздействия, предизвикани от неблагоприятни температурни и влажностни условия, особено през летните и зимните месеци. Травми могат да се получат само при инциденти.

При реализирането на промените в инвестиционното предложение ще се използва модерна, екологосъобразна техника. При спазване на отправените препоръки по отношение опазване здравето на работещи и жителите в района, не се очаква влошаване здравното състояние на населението.

Реализирането на промените в инвестиционното предложение предполага известно въздействие върху околната среда.

По време на строителството въздействие ще има върху:

- атмосферния въздух;
- шум и вибрации по отношение на работещите.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

С повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и пригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда, се прогнозира и значим здравен ефект за населението от населените места в близост до жп линията, както и опазване на основните елементи на околната среда (вода, въздух, почва) при съществено намаляване на опасностите при транспорт на опасни материали.

1.1. Въздействие върху населението и човешкото здраве

Основните рискови фактори за евентуално увреждане здравето на хората се подразделят на такива в периода на строителството и в етапа на експлоатацията на обекта. По време на изпълнението на инвестиционното предложение към физичните рискови фактори спадат тези, които се генерират при работа на апаратурата (шум, вибрации) или отклонения в микроклиматичните условия/работа при висока или ниска температура, влажност, скорост на движение на въздуха и др.

Въздействията от шум се очаква да бъдат кратковременни и само от строително-монтажните работи по изграждане на новата ж.п. връзка с гара Алдомировци, новите 2 бр. надлези и 2 бр. подлези в землището на гр. Костинброд и с. Петърч и прилежащите съоръжения (водостоци, прокари, подпорни стени) по дължината на новото трасе и за ПЗ. Изграждането им се извършва чрез техника, задвижвана от дизелов двигател, като въздействията от шум се очаква да бъдат кратковременни и само от строителната механизация. За ограничаване на шумовото въздействие от строителната дейност се предвиждат следните мерки: ограничаване на скоростта на движение по избран маршрут, добро техническо състояние на използваната механизация и забрана за работа на машините на празен ход. Въздействието ще е незначително, в рамките на допустимите параметри, ще се осъществява основно в светлата част на деня в кратки срокове, периодично и краткотрайно. По време на експлоатация не се очакват превишавания на еквивалентните шумови нива и не се очаква негативно въздействие върху здравето на хората.

Строителната и експлоатационна дейност не е източник на вибрации в околната среда. Вибрациите, възникващи при някои специфични дейности, се ограничават в рамките на работната среда.

Използваната техника генерира незначителни количества неорганизираните емисии на прах и емисии от изгорели газове. Трябва да се има предвид, че дейностите по реализирането на промяната в инвестиционното предложение, ще се извършват на открито и при спазване на предвидените мерки за ограничаване на неорганизираните емисии на прах и за работа на строителната механизация не се очаква да се получат наднормени нива на прахови емисии и емисии от изгорели газове.

С повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и пригодност, повишаване на безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда, се прогнозира и значим здравен ефект за населението от населените места в близост до жп линията, както и опазване

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

на основните елементи на околната среда (вода, въздух, почва) при съществено намаляване на опасностите при транспорт на опасни материали.

В заключение може да се обобщи, че здравният риск се прогнозира като много нисък и строителството и експлоатацията на предвидените промени в обхвата на ИП няма да доведе до промяна в здравно-хигиенните аспекти на околната среда и здравния статус на населението.

1.2. Материални активи

Най-голямо отрицателно въздействие върху материалните активи може да възникне на фазата на строителство при евентуално засягане на елементи на подземната инфраструктура при изкопните дейности. Също така е възможно пътищата в близост до участъците от трасето на ж.п. линията - предмет на настоящите промени в ИП, да бъдат засегнати от транспортирането на строителни материали и движение на тежка строителна техника, особено ако пътищата не са в състояние да поемат такова натоварване. Следва да се има предвид обаче, че при спазване на предложените смекчаващи мерки очакваното въздействие ще бъде пряко, краткотрайно, временно, обратимо, без кумулативен ефект, с ниска степен на значимост.

По време на експлоатацията се очаква въздействието да бъде само положително поради наличието на пътна и железопътна инфраструктура, отговаряща на съвременните изисквания, и свързаните с нея ползи за населението. Въздействието ще бъде пряко, значимо, постоянно и дълготрайно.

1.3. Културно наследство

При реализацията на промените в инвестиционното предложение не се засягат обекти на културното наследство. Възможно е при изпълнение на дейностите по строителството да се попадне на археологически обект, нерегистриран преди, поради неговите особености. В такъв случай се процедира в съответствие с разпоредбите на чл. 72 и 73 от ЗКН.

1.4. Атмосферен въздух

По време на строителните работи в атмосферния въздух ще се отделят неорганизиран прахови емисии от изкопните работи и изгорелите газове от използваната техника. Емисионното натоварване на атмосферния въздух ще бъде локално, временно и незначително. При сухо и ветровито време е необходимо да се извършва оросяване, за да се намалят неорганизираните емисии. По време на експлоатацията не се очаква замърсяване на атмосферния въздух. След приключване на строителните работи инертните материали и генерираните строителни отпадъци своевременно ще се почистват, като отпадъците ще се събират разделно и ще се предават въз основа на писмен договор за транспортиране и последващо третиране на фирма, притежаваща съответния документ от ЗУО.

1.5. Води

Водните течения, пресичани от участъците на проектното трасе на жп линията – предмет на настоящите промени в ИП, са с малки водосборни области и речно корито.

С цел ограничаване на негативно въздействие върху повърхностните води при строително – монтажните дейности и следваща експлоатация на скоростното жп трасе София – Драгоман параметрите на част от отводнителните съоръжения са прецизирани в проектните разработки за отвеждане на повърхностния отток, ефективността на дренажните системи, мостове и водостоци, на база сравнение с изискванията на нормативната база.

По време на експлоатацията не се очаква негативно въздействие върху повърхностните и подземните води. Битово-фекалните отпадъчни води (БФВ) от приемното здание на гара Алдомировци и гара Петърч ще се заустват в изгребна яма, която ще се почиства периодично по силата на договор с лицензирана фирма, а отпадъчните БФВ от новите приемни здания на гара Сливница и гара Драгоман ще се заустват в градските канализационни системи на град Сливница и град Драгоман по силата на сключен договор с дружеството, което експлоатира канализационната мрежа в районите.

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.

Разглежданите промени в инвестиционно предложение попадат в обхвата на дейност на Басейнова дирекция „Дунавски район“. Терените, които ще бъдат засегнати от реализацията на промените в ИП, не попадат в границите на санитарно-охранителни зони (СОЗ), определени по реда на Наредба № 3 от 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.

Реализирането на ИП няма да окаже значително въздействие върху водите и водните екосистеми.

1.6. Почви и земни недра

Въздействието върху земите и почвите ще бъде пряко и отрицателно, с локален обхват (само в района, където ще се реализира новата жп връзка с гара Алдомировци и в района на новите 2бр. подлези и 2 бр. надлези) и е свързано главно с механично увреждане на земите и промяна в тяхното предназначение. Основното и необратимо въздействие е промяната на предназначението и категорията на земята.

По време на строителството превозването на земни маси, строителни материали и оборудване ще се осъществява по съществуващи пътища от републиканската и общинска пътна мрежа и по вече изградените пътища за достъп. Необходимите временни площадки ще бъдат разположени в границите на обхвата в отчуждената полоса. Очаквани въздействия

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

върху земите и почвите, като „утъпкване/уплътняване“ са възможни в резултат на неконтролирано движение на строителна и транспортна механизация извън строителната полоса. Строителството ще бъде свързано с пряко и непряко въздействие върху почвите от замърсяването на приземния атмосферен въздух с прах и замърсители от ДВГ на строителна и транспортна техника и следващото му отлагане върху прилежащите земи и почви. Въздействието върху прилежащите почви по време на строителството от неорганизираните източници - прах и замърсители от ДВГ ще е незначително, локално по място (в рамките на строителния обект), кратковременно в периода на строителство и до известна степен в зависимост от атмосферното време.

Реализирането на промяната в инвестиционното предложение няма да промени почвеното плодородие на съседните терени. Евентуално локални замърсявания на почвите с гориво и масла е възможно при непредвидени аварии.

1.7. Ландшафт

В резултат от реализацията на промените в инвестиционното предложение не се очаква отрицателно въздействие върху ландшафта и влошаване на качествата му. Влиянието върху ландшафта ще е с допустими изменения в типологията и допустими промени в пространствените структури и изгледните пространства. Реализацията на промените в инвестиционното предложение няма да предизвика съществени изменения в структурата и функционирането на ландшафта, които да предизвикат нарушения на екологичното равновесие в района. Основният тип ландшафт ще остане непроменен, като няма да има съществени изменения във вътрешната структура и функционирането му, които да предизвикат допълнителни нарушения в екологичното равновесие.

Промени в структурата и функционирането на ландшафтите в известна степен ще настъпи по време на самото строителство. Ще бъдат извършени известни изкопни и насипни дейности при изграждане на новата връзка с гара Алдомировци, с привлечената строителна механизация и транспорт за извършване на строителните работи, което ще има временно отражение върху общото състояние на локалния ландшафт.

След приключване на строителните работи въздействието върху ландшафтните компоненти ще бъде незначително, защото трасето на новата връзка с гара Алдомировци минава през територии с допустимо слабо натоварване и сравнително ниска чувствителност. Въздействието ще бъде свързано с визуални промени в състоянието на ландшафта.

1.8. Климат

Не се очакват значителни неблагоприятни въздействия по отношение на климатичните условия, тъй като не се променят климатообразуващите фактори.

Въздействието при експлоатацията по отношение на климатичните изменения би било положително, тъй като освен незначителното запрашаване при преминаване на влаковите композиции не се очаква емитиране на други замърсители от електрифицираната ж.п. линия, включително парникови газове.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Преразпределението на превозите и преминаването към ж.п. транспорт е в съответствие с новата политика за развитие на българските железници. В основата на тази политика е съживяването на железниците, увеличаването на пазарния им дял за сметка на преразпределение на превозите от автомобилен и железопътен транспорт, като най-екологичен и безопасен транспорт като необходимо условие за свободното движение на хора и стоки по направленията на трансевропейската железопътна мрежа.

1.9. Биологично разнообразие и неговите елементи

Въздействието върху растителната компонента ще се прояви основно по време на строителните работи (пряко въздействие), вследствие извършването на СМР и движението на строителните машини. Въздействие по време на експлоатацията няма да има. Дейностите предмет на промените в ИП ще се извършват в по-голямата си част в обхвата на съществуващите сервитути, където растителната покривка е представена от вторични с произведен характер съобщества с участието на рудерални видове. Въздействията върху растителната компонента ще са незначителни. Тези въздействия ще са преки и дълготрайни, но локални и няма да се отразят съществено върху общото състояние на биотата, предвид широкото им разпространение. Промените в инвестиционното предложение няма да окажат значително влияние върху установените животински видове, тъй като се засягат предимно антропогенно повлияни терени. Извършването на строителни дейности в района на строителните площадки ще доведе до обезпокояване на индивиди от по-едрите, респ. почувствителните видове, които в резултат ще търсят убежище по-далеч от мястото на строителството. Безпокойството ще доведе до временна загуба на местообитания за размножаване. През нощта, когато са активни повечето бозайници, въздействие не се очаква. Ще бъдат засегнати широко разпространени видове. Ефектът на фрагментация се ограничава с предвидените за изграждане надлези и подлези, водостоци, прокари, които ще осигурят мигриране на видовете. Промените в инвестиционното предложение няма вероятност да окажат негативно въздействие върху растителното и животинско разнообразие в района.

1.10. Защитени територии

Реализацията на промените в инвестиционното предложение няма да засегне защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии.

1.11. Отпадъци

Предвижда се изпълнителят на обекта да създаде необходимата организация за третиране на отпадъците съгласно Закона за управление на отпадъците. По време на строително-монтажните работи е необходимо да се упражнява строг контрол по отношение спазване изискванията на Закона за управление на отпадъците и подзаконовите нормативни документи към него. Очакваното въздействие на генерираните отпадъци по време реализирането на промяната в инвестиционното предложение може да се класифицира като

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

пряко и обратимо, с незначителна степен, временно (за периода на строителството) и с малък териториален обхват.

IV.2. Въздействие върху елементи от Националната екологична мрежа, включително на разположените в близост до инвестиционното предложение.

Промяната в инвестиционното предложение не засяга териториалната цялост на защитени територии по смисъла на Закона за защитените територии защитени зони от екологичната мрежа „Натура 2000“. Изграждането на жп връзката от проектното железопътно трасе към съществуваща гара Алдомировци ще се реализира в близост до южната граница на защитена зона BG 0000322 „Драгоман“ за опазване на природните местообитания и дивата флора и фауна и BG 0002001 „Раяновци“ за опазване на дивите птици. В приложение към настоящата информация е представена ситуация на местоположението на предвидената жп връзка спрямо защитената зона. По време на изпълнението на дейностите - предмет на настоящата промяна, не се очаква отрицателно въздействие върху природни местообитания и местообитания на видове, предмет на опазване в защитените зони.

Няма вероятност реализацията на изменението на инвестиционното предложение да доведе до фрагментиране на миграционни коридори на видовете, предмет на опазване в защитени зона, тъй като не засяга такива и няма вероятност реализирането на същото да доведе до промяна на числеността и структурата на техните популации.

Предвид отдалечеността на ИП от защитени зони, не се очаква дълготрайно и значително по степен безпокойство на видовете, предмет на опазване в защитени зони, както по време на строителството, така и при експлоатацията му.

Реализацията и експлоатацията на ИП не са свързани с генериране на емисии и отпадъци във вид и количества, които да окажат значително отрицателно въздействие върху природни местообитания, популации и местообитания на видове, предмет на опазване в защитени зони.

Реализирането на промените в ИП няма да доведе до нарушаване на целостта, структурата и функциите на защитени зони, тъй като не се засягат пряко или косвено.

Няма вероятност реализацията на конкретното ИП да доведе до натрупване на кумулативни въздействия с отрицателен ефект върху защитените зони и техния предмет на опазване.

IV.3. Очакваните последици, произтичащи от уязвимостта на инвестиционното предложение от риск от големи аварии и/или бедствия.

Не се очакват последици от риск от големи аварии или бедствия при изграждането и експлоатацията на пътната и железопътна инфраструктура - предмет на промяната в инвестиционното предложение.

IV.4. Вид и естество на въздействието (пряко, непряко, вторично, кумулативно, краткотрайно, средно- и дълготрайно, постоянно и временно, положително и отрицателно).

Видът и естеството на въздействието на промените в инвестиционното предложение към компонентите на околната среда са, както следва:

Атмосферен въздух

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Повърхностни води

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Подземни води

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	да
Положително	не	не
Отрицателно	да	да

Земни недра

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Почви

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Растителен и животински свят

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Отпадъци

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Шум

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Здравно – хигиенни аспекти

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	не
Отрицателно	да	не

Културно наследство

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	не	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	не	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Постоянно	не	не
Временно	не	не
Положително	не	не
Отрицателно	не	не

Материални активи

Характеристика на въздействието	По време на строителство	По време на експлоатацията
Преки	да	не
Непреки	не	не
Кумулативни	не	не
Краткотрайни	да	не
Среднотрайни	не	не
Дълготрайни	не	не
Постоянно	не	не
Временно	да	не
Положително	не	да
Отрицателно	да	не

IV.5. Степен и пространствен обхват на въздействието - географски район; засегнато население; населени места (наименование, вид - град, село, курортно селище, брой на населението, което е вероятно да бъде засегнато, и др.).

Обхватът на въздействието от реализацията и функционирането на промяната в инвестиционното предложение върху компонентите и факторите на околната среда е незначителен – локален с малък териториален обхват около ж.п.линията, прилежащите съоръжения и гарите - предмет на промяната в ИП.

Очакваното въздействие **по време на строителството** може да се оцени като:

Вид на въздействието– пряко;

Териториален обхват на въздействието - локален с малък териториален обхват около ж.п.линията, прилежащите съоръжения и гарите - предмет на промяната в ИП.

Продължителност на въздействието– дългосрочно;

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Честота на въздействието – еднократно;

Степен на въздействие – средна.

По време на експлоатацията

Вид на въздействието – непряко;

Териториален обхват на въздействието – локален, с малък териториален обхват около ж.п. линията, прилежащите съоръжения и гарите - предмет на промяната в ИП.

Продължителност на въздействието – краткосрочно;

Честота на въздействието – инцидентно;

Степен на въздействие – ниска;

Кумулативен ефект – не се очаква.

IV.6. Вероятност, интензивност, комплексност на въздействието.

Вероятността за поява на неблагоприятни отрицателни въздействия върху компонентите на околната среда е изключително ниска и се очаква единствено по време на строителството.

IV.7. Очакваното настъпване, продължителността, честотата и обратимостта на въздействието.

Продължителността на въздействието върху атмосферния въздух, почвите и шумовото въздействие по време на строителството е кратка и описана по-горе.

С прекратяване на строителните работи се прекратява и съответното въздействие.

При експлоатацията на обекта въздействието върху компонентите на околната среда е незначително.

IV. 8. Комбинирането с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения.

Не се предполага комбиниране с въздействия на други съществуващи и/или одобрени инвестиционни предложения.

IV.9. Възможност за ефективно намаляване на въздействията.

По време на строителството вредните въздействия ще бъдат намалени чрез изпълнение на мероприятията, предписани в План за безопасност и здраве и при изпълнение на мерките, описани в т. IV.11.

Строителните работи ще се извършат по начин, по който формирането на прахови частици при изкопните работи да бъде сведено до минимум. Транспортирането на прахообразуващите строителни материали, както и на изкопаните земни маси (ако се наложи) ще става в покрити с брезентови покривала товарни автомобили.

Ще се спазват всички изисквания за работа с прахообразуващи материали и суровини с цел недопускане формирането на прахови емисии.

С повишаване на експлоатационните параметри по отношение на надеждност, техническа готовност и пригодност, повишаване на безопасността на транспортните безопасността на транспортните операции и намаляване на въздействието върху околната среда, се прогнозира и значим здравен ефект за населението от населените места в близост до жп линията, както и опазване на основните елементи на околната среда (вода, въздух, почва) при съществено намаляване на опасностите при транспорт на опасни материали.

IV.10. Трансграничен характер на въздействието.

Предвид местоположението, параметрите и характера на предвидените дейности, реализирането на промяната в инвестиционното предложение не е свързано с трансгранично въздействие на територията на друга държава.

IV.11. Мерки, които е необходимо да се включат в инвестиционното предложение, свързани с избягване, предотвратяване, намаляване или компенсирание на предполагаемите значителни отрицателни въздействия върху околната среда и човешкото здраве.

Въз основа на оценката на предполагаемите въздействия върху компонентите и факторите на околната среда и здравето на населението са предложени мерки за предотвратяване и намаляване на значителните вредни въздействия за периода на строителството, за периода на експлоатация и при необходимост – при непредвидени/аварийни ситуации.

По време на строителството ще се предприемат следните мерки за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда:

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Мерки	Резултат
<i>Атмосферен въздух</i>	
Контрол върху състоянието на строителната и транспортна техника.	Намаляване на емисиите на вредни вещества от двигателите.
Контрол върху извънгабаритно товаренена ППС с насипни инертни материали, земни маси и материал за баластова призма	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
Спазване на изискванията за товарно-разтоварна дейност на прахообразни материали и отпадъци.	Намаляване на неорганизираните емисии на прах.
Използване на затворени или покрити с платница транспортни средства при транспорт на земни маси и материал за баластова призма.	Намаляване на допълнителното натоварване с прах
Местата за товарене и разтоварване на насипни инертни материали на открито да се омокрят при сухо и ветровито време.	Намаляване на неорганизираните емисии на прах.
Почистване на местата за временно съхранение на инертни материали и строителни отпадъци след приключване на строителните дейности.	Намаляване на неорганизираните емисии на прах.
<i>Почви</i>	
Отнемане и съхраняване на хумуса при условията, регламентирани със Закона за почвите и използването му за рекултивация, съгласно изискванията на Наредба № 26 за рекултивация на нарушени терени.	Опазване на хумусния слой. Използване на хумуса при рекултивационните дейности
В случай на локални замърсявания на почвите с горива и масла при възникнали аварии на използваната техника, замърсените участъци да се третираят съгласно ЗУО - замърсените земни маси се отстраняват и се транспортират от лица, притежаващи съответното разрешително за транспортиране на опасни отпадъци до съоръжения за третиране на отпадъци, лицензирани за този вид дейности.	Опазване на прилежащи земи и почви от замърсяване
<i>Растителен и животински свят</i>	
Дейностите да се ограничават само в обхвата и границите на промяната на ИП.	Избягване вероятността за нарушаване на хабитати. Съхраняване на растителни видове.

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Да не се преследват и убиват животински видове (предимно влечуги и дребни бозайници), както и при евентуално нарушаване на техни местообитания.	Съхраняване на животинските видове.
По време на строителството движението на транспортната техника да се осъществява по определени маркирани маршрути. Да не се допуска движение на техника извън пътищата и подходите към строителните площадка.	Опазване на прилежащата растителност и местообитания; намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове.
Да не се допуска изсичане на дървета и храсти извън обхвата на жп линията.	Опазване на прилежащата растителност и местообитания; намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове.
Да се спазват правилата за противопожарна безопасност и да не се опожарява растителност.	Опазване на прилежащата растителност и местообитания; намаляване на безпокойството и риска от смъртност за животински видове.
Отпадъци	
Предаване на образувани отпадъци на фирми, притежаващи съответните регистрационни или разрешителни документи, съгласно ЗУО или комплексно разрешително, съгласно изискванията на ЗООС.	Ограничаване на риска от въздействие върху почвата и подземните води. Законосъобразно третиране на отпадъците.
Третирането на строителните отпадъци да се извършва съгласно изготвен и одобрен ПУСО, включен в обхвата на инвестиционните проекти по глава VIII от ЗУТ, одобрен по реда на чл. 11, ал. 7 от ЗУО.	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО и изискванията на нормативната уредба по управление на отпадъците
Площадките за временно съхранение на строителни материали и отпадъци да бъдат разположени в границите на обхвата на жп линията в отчуждената полоса, където има достатъчно площи.	Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО
Отпадъчните при аварийна подмяна петролни масла да се събират по начин, който позволява тяхното регенериране – в затворени съдове, които са химически устойчиви, не допускат разливане или изтичане, маркирани са и се съхраняват на закрито.	Опазване на почви и води

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Шум	
Използваните машини да отговарят на изискванията на Наредба за съществените изисквания и оценяване на съответствието на машините и съоръженията, които работят на открито по отношение на шума, излъчван от тях във въздуха (ДВ, бр. 11/2004 г.посл. изм. и доп. ДВ бр. 87/2017 г.).	Смекчаване на шумовото въздействие върху строителната площадка и близките до нея зони с нормиран шумов режим
Да не се допуска работа на строителната техника и обслужващия транспорт на празен ход.	Ограничаване на въздействието на шум на строителната площадка.
Обслужващият строителството автомобилен транспорт да се движи по съгласувани със съответните общини трасета и да спазва приетите ограничения за скорост на движение през населени места	Смекчаване на шумовото въздействие върху близките до трасето зони с нормиран шумов режим
Води	
Да не се извършват дейности, които могат да доведат до пряко и непряко отвеждане на замърсители в подземните води.	Опазване на водите
При необходимост да се осигурят химични тоалетни за персонала, когато се изпълняват строителни дейности.	Опазване на водите
Изпълняване на дренажи за дълбочинно отводняване при оформяне на откосите на изкопите.	Опазване на количественото състояние на подземните води.
Да не се допуска нерегламентирано съхраняване на гориво и масла, отпадъци и химикали.	Предпазване на подземните води от замърсяване.
Здравно-хигиенни аспекти	
Да се спазва План за безопасност и здраве	Осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд.
Да се определи Координатор по безопасност и здраве.	Осигуряване на безопасни и здравословни условия на труд.
Използване на нови, високо ефективни и надеждни машини за строителство на жп линии.	Понижаване на здравния риск в работната и околната жилищна среда
Разработване и внедряване на режим на труд и почивка по време на работа.	Намаляване на трудовия травматизъм
Материални активи	

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

<p>Установяване на точните местоположения на пресичаната подземна инфраструктура и планиране/проектиране на необходимите дейности и съоръжения, които ще бъдат изпълнени в точките на пресичане. Отбелязване на точките на пресичане върху терена. Тази дейност да се извършва съвместно с представители на собствениците и операторите на подземната инфраструктура.</p>	<p>Свеждане до минимум на вероятността от увреждане на подземната инфраструктура.</p>
<p>Прилагане на подходящи процедури за управление на строителството, с оглед своевременно и качествено ремонтване и компенсиране на нанесени щети по инфраструктурата, частна и публична собственост, комуникационни линии, системи за водоснабдяване, канализация, напояване/отводняване и др.</p>	<p>Минимизиране на риска от инциденти и вреди на обществени пътища и обществени и частни сгради, инфраструктура и др. Възстановяване на нанесените щети.</p>

По време на експлоатацията ще се предприемат следните мерки за предотвратяване и намаляване на отрицателните въздействия върху компонентите на околната среда:

Мерки	Резултат
<i>Въздух</i>	
<p>Поддържане на оборудването и техниката за ремонтни дейности в добро техническо състояние.</p>	<p>Спазване на нормите за допустими емисии.</p>
<i>Отпадъци</i>	
<p>Организацията по поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура да включва почистването от отпадъци покрай железопътното трасе. Отпадъците, генерирани по време на експлоатация на железопътната инфраструктура, да се предоставят за събиране, транспортиране и третиране на лица, които имат право да извършват тези дейности в съответствие със ЗУО.</p>	<p>Предотвратяване на разпиляване и замърсяване пространствата покрай железопътната линия; Управление на отпадъците в съответствие със ЗУО.</p>
<i>Води</i>	

Информация за преценка на необходимост от ОВОС за промяна в инвестиционно предложение за „Модернизация на железопътна линия София – Драгоман“

Да не се допуска нерегламентирано съхраняване на гориво и масла, отпадъци и химикали.	Предпазване на подземните води от замърсяване.
Шум	
Поддържане на оборудването и техниката за ремонтни дейности в добро техническосостояние.	Предотвратяване изпускането на наднормени шумови емисии в околната среда.

V. Обществен интерес към инвестиционното предложение.

В изпълнение на изискванията на чл. 4 ал. 1 от Наредбата за условията и реда за извършване на оценка на въздействието върху околната среда от страна на ДП НКЖИ е изпратено уведомление за промяна в инвестиционно предложение (изх. №ЖИ-53070/18.12.2023г.) до МОСВ. Уведомяването на засегнатото население е извършено чрез публикуване на обява във в. Труд и съобщение на интернет страницата на ДП НКЖИ за обявяване на промените в инвестиционното предложение.

Приложения:

1. Писмо изх. № ОВОС-90/26.01.2024г. на МОСВ;
2. Ситуация в dwg* и shp* формат на обектите, предмет на промяна в ИП;
3. Ситуация на обектите, предмет на промяната в ИП спрямо разположените в близост защитени зони и предприятие с висок рисков потенциал;
4. Виза за инвестиционно проучване и проектиране на сграда за приемно здание на ж.п. гара Драгоман;
5. Електронен носител – 1бр. CD.